

การเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและ
โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ
ภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี
ที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง



ธนาพิทักษ์

วารสารวิชาการด้านความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
The National Defence College of Thailand Journal

ปีที่ 61 ฉบับที่ 2 พฤษภาคม-สิงหาคม 2562 Vol. 61 No.2 May-August 2019

ISUZU
มูบ-X
— THE ICONIC

เอกสิทธิ์...ทุกไลฟ์สไตล์

ICONIC



โชว์รูมและศูนย์บริการมาตรฐาน อีซูซุสยามซิตี

SIAM CITY

- | | | | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| • ลาดพร้าว | 02-792-1111 | • บางใหญ่ | 02-926-3131 |
| • ดอนเมือง | 02-996-7500 | • ลำลูกกา | 02-994-5610 |
| • เกษตร-นวมินทร์ | 02-762-8888 | • ลำโพง | 02-758-4961 |
| • นราธิวาสราชนครินทร์ | 02-629-6666 | • ลาดกระบัง | 02-739-1888 |

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร



ผู้อำนวยการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พลโท ขจรฤทธิ์ นิลกำแหง ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	
รองผู้อำนวยการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พลตรี วิโรจน์ เกิดแสง รองผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	
บรรณาธิการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พลตรี ชำนาญ ช่างสาต ผู้อำนวยการสำนักวิทยการความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	
ผู้ช่วยบรรณาธิการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พันเอก ศักดิ์สิทธิ์ แสงชนินทร์ รองผู้อำนวยการสำนักวิทยการความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	
ผู้ช่วยบรรณาธิการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พันเอก อรรถเดช ประทีปอุษานนท์ รองผู้อำนวยการสำนักวิทยการความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	
ประจำกองบรรณาธิการ	พันเอกหญิง รัชเกล้า กองแก้ว	ผู้อำนวยการกองเอกสารวิจัยและห้องสมุด
	พันเอก สมบัติ น้ำดอกไม้	ผู้อำนวยการกองพัฒนาการศึกษา
	นาวาอากาศเอก ปัญญา ศรีสิงห์	ผู้อำนวยการกองการเศรษฐกิจและสังคมจิตวิทยา
	พันเอก บัณฑิต บำเรอราช	ผู้อำนวยการกองการเมืองและการทหาร
	พันเอก รพีพัฒน์ สุทธิวงศ์	ผู้อำนวยการกองวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การพลังงาน และสิ่งแวดล้อม
	นาวาอากาศเอกหญิง พัทรี พิพิธสุขสันต์	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พันเอกหญิง สรัญญา กิจสำนอง	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
เลขานุการกองบรรณาธิการ	พันเอก โสภณ ศิริงาม	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และความมั่นคง
ผู้จัดการวารสารรัฐสารภีรักษ์	พันเอก อีรพล อมราพิทักษ์	ผู้อำนวยการกองอำนวยการ
เหรียญกษาปณ์วารสารรัฐสารภีรักษ์	พันตรีหญิง ชัชญา วงศ์สรรค์	นายทหารงบประมาณ
ที่ปรึกษาวารสารรัฐสารภีรักษ์	พลโท วัฒนชัย คุ่มครอง	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลโท ภาณุศิลป์ กลั่นเสนาะ	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลอากาศโท จักรินทร์ ขจรบุญ	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลโท อภิชาติ ชามาศย์	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลโท เทวัญ สมบุญโต	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลโท ณรงค์ฤทธิ์ หอมอ่อน	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลอากาศโท สายศักดิ์ ธรรมภาณาย	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลเรือตรีหญิง จินดา สระสมบูรณ์	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลเรือตรี ศุภเศรษฐ์ ศิริสังข์ไชย	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
	พลตรี สงคราม ขมทอง	ที่ปรึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



วารสารรัฐสารภีรักษ์

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. พลตรี ดุสิต จันทยานนท์ | ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก |
| 2. พลเรือตรี สมัย ใจอินทร์ | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ อุทการเรือพระจุลจอมเกล้า |
| 3. พลโท พร ภิกษ | ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก |
| 4. พลอากาศโท สฤษดิ์พร สุนทรกิจ | รองหัวหน้าคณะนายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำผู้บังคับบัญชา |
| 5. พลเรือโท คำรณ พิสัยยุทธการ | ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพเรือ |
| 6. พลเอก เฉลิม คูหาวิชานันท์ | ที่ปรึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม |
| 7. นายไตรรัตน์ แก้วศรีนวล | ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ |
| 8. ดร.อมร วาณิชวิวัฒน์ | อาจารย์ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 9. นายณพดล เกริกฤกษ์ | กรรมการร่างกฎหมายประจำ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา |
| 10. นางสาวอินทรา ฉวีรัมย์ | ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษ |
| 11. พลเอกสุรสิทธิ์ ถนัดทาง | ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทย-จีน |
| 12. พลเอก ภูษพงศ์ พงษ์ศิริ | อดีตประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม |
| 13. พลเอกธิดา เพ็ญเขตกรณ์ | ที่ปรึกษาสภาความมั่นคงแห่งชาติ |
| 14. พลเอก .วินัย เสมสวัสดิ์ | อดีตผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองบัญชาการกองทัพไทย |
| 15. ผศ.ดร.อนุสรณ์ ธรรมใจ | คณบดี คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต |
| 16. รศ.สรนิต ศิลธรรม | ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี |
| 17. นายสมชาย เทียมบุญประเสริฐ | อดีตรองปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี |
| 18. นาวาเอกสมศักดิ์ ขาวสุวรรณ์ | รองปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม |
| 19. นายธรรมยศ ศรีช่วย | อดีตปลัดกระทรวงพลังงาน |
| 20. นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ | ผู้ตรวจราชการกระทรวงพลังงาน |
| 21. นายเทวินทร์ วงศ์วานิช | อดีตประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) |
| 22. รศ.ดร.กุลยศ อุดมวงศ์เสรี | ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยพลังงาน จุฬาลงกรณ์ |
| 23. นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ | ผู้ตรวจราชการพิเศษประจำสำนักนายกรัฐมนตรี |
| 24. ศ.ดร.จำลอง โพธิ์บุญ | คณะบริหารพัฒนาสิ่งแวดล้อม NEDA |
| 25. นายสุพจน์ ไตรวิจักขณ์ชัยกุล | รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 26. รศ.พิเศษ พล.ดร.วีระ วงศ์สรรค์ | ผู้อำนวยการหลักสูตร ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต คณะศึกษาศาสตร์
มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี |



วารสารรัฐภักดิ์

RATTHAPIRAK

วารสารวิชาการราย 4 เดือนของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
กำเนิด มกราคม 2502

วัตถุประสงค์

- เพื่อเผยแพร่วิทยาการ กิจกรรม และความคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งชาติในเรื่องการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา การทหาร วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การพลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- เพื่อให้เป็นแหล่งรวมความคิดเห็นและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมทางวิชาการ และงานวิจัยของนักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรที่เป็นประโยชน์แก่ประเทศไทย

การบอกรับเป็นสมาชิก

- แจ้งความจำนงบอกรับเป็นสมาชิกได้ที่ กองยุทธศาสตร์ และความมั่นคง วปอ.สปท. ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2691-9365
- ค่าสมาชิกรายปี ปีละ 700 บาท (รวมค่าส่ง)
- นำฝากเข้าบัญชีชื่อ “รัฐภักดิ์” ธนาคารทหารไทย สาขาสานามเป้า ประเภทบัญชีออมทรัพย์ เลขที่บัญชี 021-2-27947-5

บทความ

บทความ ข้อเขียน หรือความคิดเห็นในนิตยสารนี้เป็นของผู้เขียน ไม่ผูกพันกับวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรและทางราชการแต่อย่างใด

กำหนดออก ปีละ 3 ฉบับ

- ฉบับที่ 1 ประจำเดือนมกราคม-เมษายน
- ฉบับที่ 2 ประจำเดือนพฤษภาคม-สิงหาคม
- ฉบับที่ 3 ประจำเดือนกันยายน-ธันวาคม

กองบรรณาธิการวารสารรัฐภักดิ์

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0-2691-9365

www.thaindc.org





บรรณาธิการ

สวัสดีท่านผู้อ่านทุกท่าน วารสารรัฐสารภีฉบับนี้เป็นฉบับที่ 2 ประจำปี พ.ศ. 2562 ทางกองบรรณาธิการได้ทำการคัดเลือกบทความวิชาการ บทความวิจัยที่น่าสนใจมานำเสนอให้ท่านผู้อ่านอีกเช่นเคย

ปัจจุบันโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่รัฐบาลผลักดัน ดังนั้น บทความวิจัยเรื่องการเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง เป็นเรื่องที่ผู้วิจัยได้นำเสนอข้อมูลทั้งในด้านที่เป็นภัยคุกคามและโอกาส และเสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อม การปรับปรุง และการปรับตัวต่อภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา ให้สามารถจัดการกับ Disruptive Technology ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งบทความวิจัยที่เป็นเรื่องเด่นในฉบับทางกองบรรณาธิการจะแปลเป็นภาษาอังกฤษเพื่อความสะดวกในการอ่านต่อเนื่องไปได้เลย โดยไม่ต้องแยกไปอยู่ด้านท้ายเล่มอย่างฉบับที่ผ่านมา ๆ มา

ในฉบับนี้ทางกองบรรณาธิการพบว่ามีความเป็นประโยชน์ น่าสนใจอีกมากมาย เช่น บทความวิจัยเรื่องศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กับบทบาทในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล บทความวิจัยเรื่องปัจจัยการคงอยู่ในงานต่อความผูกพันต่อองค์กรของอุทการเรือพระจุลจอมเกล้า บทความวิจัยเรื่องปัจจัยการคงอยู่ในงานต่อความผูกพันต่อองค์กรของอุทการเรือพระจุลจอมเกล้า และบทความวิจัยเรื่องการพัฒนาการมารายงานตัวเพื่อการเตรียมพลของกำลังพลสำรอง กองทัพบก

และยังมีบทความเรื่องอื่น ๆ ที่พูดถึงสถานะเศรษฐกิจปัจจุบันของประเทศไทย เช่น บทความเรื่องยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีน และบทความเรื่องนโยบายไทยแลนด์ 4.0 กับทิศทางการผลิตและส่งออกข้าวไทย

หากท่านผู้อ่านมีข้อเสนอแนะ หรือคำติชม กรุณาแจ้งได้ที่กองบรรณาธิการรัฐสารภี หรือในเว็บไซต์ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร www.thaindc.org ทางกองบรรณาธิการยินดีรับและจะนำไปปรับปรุงต่อไป

สารบัญ|contents

บทความวิจัย / บทความวิชาการ

การเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ
ภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง

Preparation of Basic Industries and Basic Infrastructures in Eastern Economic Corridor (EEC)
in Response to Disruptive Technology

08

ศูนย์อำนวยการรักษามลประโยชน์ของชาติทางทะเล กับบทบาทในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล

Role of the Thai Maritime Enforcement Command Center for Maritime Disaster Relief

27

ปัจจัยการคงอยู่ในงานต่อความผูกพันต่อองค์กรของอู่ทหารเรือพระจุลจอมเกล้า

Retention Factors on Organizational Commitment of Phra Chulachomklao Naval Dockyard

40

การพัฒนาการมารายงานตัวเพื่อเตรียมพลของกำลังพลสำรอง กองทัพบก

Development of Individual Reporting for Reserve Components in the Royal Thai Army

50

การคิดเชิงยุทธศาสตร์

Strategic Thinking

59

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ขงจื๊อ

73

นโยบายไทยแลนด์ 4.0 กับทิศทางการผลิตและส่งออกข้าวไทย

Thailand Policy 4.0 with the Production and Exporting of Thai Rice

97

แนวโน้มการขยายตัวของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

The Expanding Trend of Electric Cars in Thailand

104

จุดเปลี่ยนผ่านของแนวคิดในการพัฒนาภาวะผู้นำในศตวรรษที่ 21: กรณีศึกษากองทัพลีโพร

The Transition Point of Leadership Development in the 21st Century:

A Case Study of Singapore Armed Force

111



การเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและ โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง

Preparation of Basic Industries and Basic
Infrastructures in Eastern Economic Corridor (EEC)
in Response to Disruptive Technology

ดร. คงกระพัน อินทรแจ้ง

ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ กลุ่มธุรกิจปิโตรเคมีขั้นต้น
บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)

Kongkrapan Intarajang, Ph.D

Chief Operation Officer, Upstream Petrochemical Business

PTT Global Chemical Public Company Limited

E-mail: kongkrapan.i@pttggroup.com



บทคัดย่อ

งานวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หา Disruptive Technology ที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) ทั้งในด้านที่เป็นภัยคุกคามและโอกาส และเสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อม การปรับปรุงและการปรับตัวต่อภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา ให้สามารถจัดการกับ Disruptive Technology ได้อย่างเหมาะสม โดยมีขอบเขตการวิจัยที่มุ่งเน้นอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและมีผลต่อความสำเร็จของ EEC และมุ่งเน้น Disruptive Technology ที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้น ทั้งนี้ ในส่วนของการเสนอแนะแนวทางการเตรียมความพร้อมและการปรับตัว จะมุ่งเน้นการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคล การวิจัยนี้ดำเนินการวิจัยโดยการเก็บข้อมูลด้วยเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึกจากภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคการศึกษาอย่างเจาะจง การวิเคราะห์ภัยคุกคามและโอกาส ทำการตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยพบว่าอุตสาหกรรมพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อ EEC ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี และโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อ EEC ได้แก่ ระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และในส่วนของ Disruptive Technology ที่มีผลต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ Digitalization และรถยนต์ไฟฟ้า หรือ EV Car ผู้วิจัยได้สรุปข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมและการปรับตัวสำหรับแต่ละภาคส่วน ดังนี้ ภาครัฐควรปรับกระบวนการทำงานให้มีความยืดหยุ่นและให้การสนับสนุนในด้านนโยบายและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ พร้อมทั้งเป็นตัวกลางในการสร้างความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในส่วนภาคเอกชน ควรนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน และภาคการศึกษาควรทบทวนหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการแรงงานของภาคเอกชน ทั้งนี้ พื้นฐานที่สำคัญที่สุดซึ่งจะทำให้ทุกภาคส่วนสามารถปรับตัวเข้ากับ Disruptive Technology ได้คือ ทุกองค์กรต้องปรับเปลี่ยน Mindset ของบุคลากรและวัฒนธรรมขององค์กรให้ยอมรับการเปลี่ยนแปลงและพร้อมที่จะปรับตัวได้อย่างรวดเร็วและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยหากทั้ง 3 ภาคส่วนสามารถดำเนินการตามข้อเสนอแนะได้อย่างเป็นรูปธรรม และร่วมมือกันเตรียมความพร้อม จะทำให้โครงการ EEC ประสบความสำเร็จ และประเทศไทยบรรลุเป้าหมายเป็นประเทศพัฒนาแล้ว และหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางได้อย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: อุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐาน, โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก, การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี, ดิจิทัล, รถยนต์ไฟฟ้า

ABSTRACT

The research on “Preparations of Basic Industries and Infrastructures in Eastern Economic Corridor (EEC) in Response to Disruptive Technologies” is aimed at identifying disruptive technologies that would result in significant impacts, both in the forms of threats and opportunities, to the basic industries and infrastructures within the EEC and then proposing some valuable recommendations as the preparation guidelines for the public and private sectors, as well as the academic sector, in order to be able to appropriately handle such disruptive technologies. The scope of the research is then focused on major basic industries and infrastructures which play important roles towards the success of the EEC and also on certain disruptive technologies which would significantly affect such industries and infrastructures. Meanwhile, the recommendations on the preparations and related adaptation emphasise the application of appropriate technologies and innovation and the human resource development. In order to obtain such recommendations, the researcher utilises the following research methodologies: (a) desktop study; (b) in-depth interviews of focus groups in the private sector, the government sector and the academic sector; (c) the determination of threats and opportunities; and (d) the analysis for the proposition of recommendations.

From the results of the research, the basic industries that are significant to the success of EEC are petroleum and petrochemical industries while the significant infrastructures are transportation and logistics systems and the disruptive technologies that significantly affect the basic industries and important infrastructures are digitalisation and the much hyped electric vehicles or “EV cars”.

In response to these disruptive technologies, the researcher summarises the following recommendations to be used by all concerned parties as the guidelines for the preparations and adaptation, as follows: the government should improve its work process to become more flexible and be able to efficiently act as policy enablers toward fundamental infrastructures, as well as building a collaboration platform for private, government and academic sectors. The private sector should adopt digitalisation and automation to boost its efficiency and competitiveness while the academic sector must improve its educational programmes to be able to effectively respond to the needs of the labour market. In addition, the most important factor benefiting the adaptation to such disruptive technologies is that all concerned parties, as well as organisations, their personnel and organisational culture, need to change their mindsets in a way to get ready to embrace upcoming change and adaptation in order to maximise the benefits under such circumstances. If all three main sectors, namely the private sector, the government sector and the academic sector, can substantially follow these recommendations and jointly prepare for the upcoming disruption, the Eastern Economic Corridor (EEC) can be successful, resulting in the great achievement of Thailand in becoming a developed nation and breaking through its middle income trap sustainably.

Keywords: Basic Industries and Infrastructures, Eastern Economic Corridor (EEC), Disruptive Technologies, Digitalisation, Electric Vehicles

บทนำ

ประเทศไทยมีการปรับเปลี่ยนโมเดลทางเศรษฐกิจมาหลายครั้ง โดยเริ่มจาก Thailand 1.0 ที่เน้นภาคเกษตรกรรมไปสู่ Thailand 2.0 ที่เน้นอุตสาหกรรมเบา จากนั้นได้ก้าวสู่ Thailand 3.0 ในปัจจุบันเน้นอุตสาหกรรมที่มีความซับซ้อนมากขึ้น โดยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปตลาดโลก ซึ่งแม้จะทำให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจที่เติบโตเพิ่มขึ้น แต่ก็ต้องเผชิญกับดักที่ไม่สามารถนำพาประเทศให้พัฒนาไปมากกว่านี้คือ กับดักรายได้ปานกลาง กับดักความเหลื่อมล้ำ และกับดักความไม่สมดุลในการพัฒนา ซึ่งกับดักเหล่านี้เป็นประเด็นท้าทายของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงนำไปสู่การที่รัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อก้าวข้าม Thailand 3.0 ไปสู่ Thailand 4.0

รัฐบาลจึงได้มีการนำแนวคิดไทยแลนด์ 4.0 เข้ามาเป็นเครื่องมือในการปฏิรูปประเทศ โดยไทยแลนด์ 4.0 คือ โมเดลการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมเพื่อพัฒนาประเทศไทยไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยเป็นจุดเริ่มต้นของกรอบยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) (ดร. สุวิทย์ เหมอินทร์, 2559) ซึ่งทั้งยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 จะสอดรับกันในลักษณะของการถ่ายทอดระดับจากยุทธศาสตร์ระยะยาวลงสู่การปฏิบัติในช่วงเวลา 5 ปี โดยเป็นการวางรากฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 จึงเป็นจักรกลขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจยุคใหม่ (New Engines of Growth) ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนคือ การยกระดับอุตสาหกรรมที่มีพื้นฐานดีอยู่แล้วให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยนวัตกรรมมากยิ่งขึ้น (First S-Curve) พร้อมไปกับการสร้างอุตสาหกรรมใหม่อีก 5 กลุ่ม (New S-Curve) ซึ่งในระยะแรกรัฐบาลมีเป้าหมายจะเร่งสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมทั้ง 10 โดยการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและให้สิทธิประโยชน์ในพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัด

ได้แก่ ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ให้เป็นพื้นที่นำร่องเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor - EEC) เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และปิโตรเคมี ที่สามารถต่อยอดได้ อีกทั้งยังตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์เชิงคมนาคมที่สำคัญ ทำให้มีศักยภาพและความพร้อมในการดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เหนือพื้นที่อื่น

โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นการต่อยอดจากโครงการพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ดที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจซึ่งเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับทั่วโลก และเป็นพื้นที่ของอุตสาหกรรมหลักต่าง ๆ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับเศรษฐกิจของภาคตะวันออก และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศให้บรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0

การพัฒนา EEC ให้ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืนนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเข้มแข็งควบคู่กันไป และถึงแม้การกำหนดแนวทางการพัฒนาใน EEC ที่ผ่านมาได้ผ่านการวิเคราะห์และพิจารณาเป็นอย่างดีแล้ว แต่ปัจจุบันเห็นได้ชัดว่ามีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง (Disruptive Technology) เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก และเป็นไปอย่างรวดเร็ว จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกลับมาทบทวนแนวโน้มของ Disruptive Technology ต่าง ๆ ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อม เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการปรับปรุงแนวทางการดำเนินการและแผนการพัฒนาได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์เพื่อหา Disruptive Technology ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานใน EEC ทั้งในด้านที่เป็นภัยคุกคาม (Threat) และโอกาส (Opportunity)

2. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการเตรียมความพร้อมการปรับปรุง และการปรับตัวของอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานใน EEC รวมถึงภาคการศึกษาในการพัฒนาบุคลากร เพื่อให้สามารถจัดการกับ Disruptive Technology ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางให้กับหน่วยงานภาครัฐในการเตรียมตัว การปรับปรุงนโยบาย และแผนที่จะสนับสนุนภาคเอกชนและภาคการศึกษา

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึง Disruptive Technology ที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับ EEC ภัยคุกคามและโอกาสที่จะเกิดขึ้น และการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถจัดการกับ Disruptive Technology ต่าง ๆ เหล่านี้ได้

2. ภาคเอกชนและภาคการศึกษาสามารถนำผลวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนเตรียมความพร้อมและปรับตัวให้สามารถรับมือและจัดการกับ Disruptive Technology ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

3. ภาครัฐสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการปรับปรุงนโยบายและแผน เพื่อสนับสนุนภาคเอกชนและภาคการศึกษาให้สามารถตอบสนองต่อ Disruptive Technology ได้อย่างเหมาะสม

การทบทวนวรรณกรรม

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรม ซึ่งประกอบด้วยกรอบแนวคิดและนโยบายต่าง ๆ ในการพัฒนาประเทศไทย แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับ Disruptive Technology และตัวอย่างการประยุกต์ใช้ โดยพิจารณาเอกสาร งานวิจัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. กรอบแนวคิดไทยแลนด์ 4.0
2. กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
3. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)
4. แนวทางการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC: Eastern Economic Corridor)
5. แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับ Disruptive Technology
6. ตัวอย่าง Disruptive Technology ที่สำคัญ
7. ต้นแบบการประยุกต์ Industry 4.0 ให้ประสบความสำเร็จ

กรอบแนวความคิด

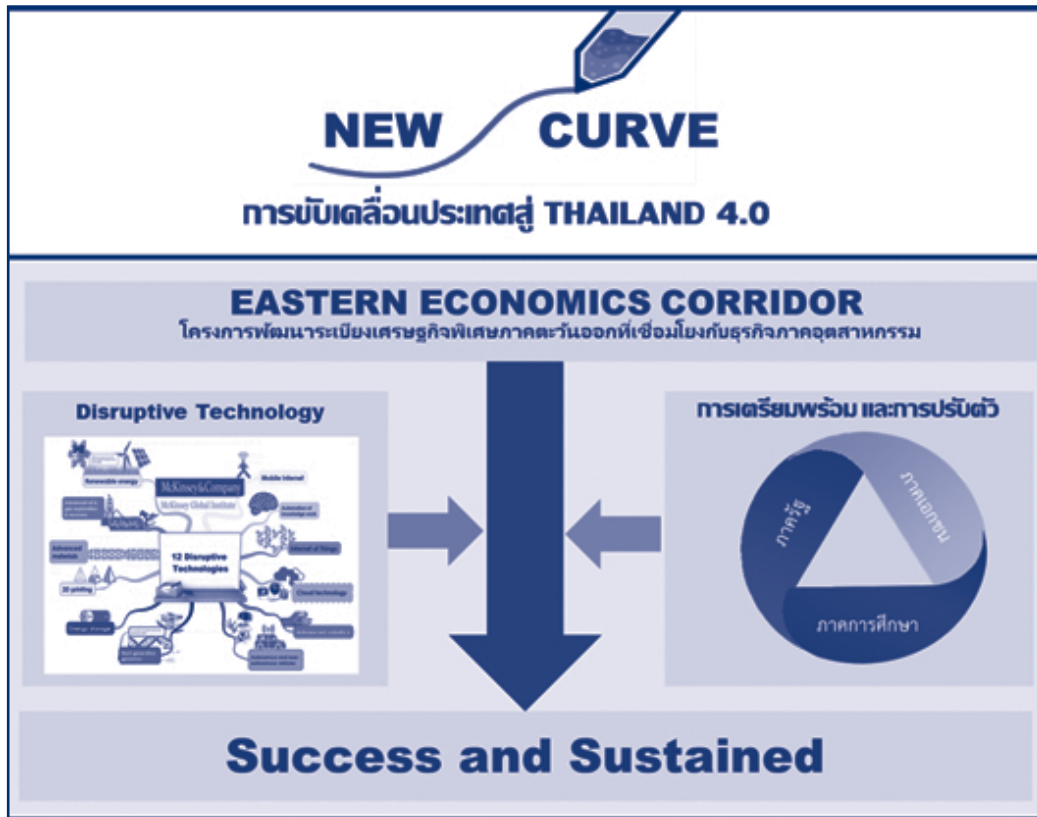
เพื่อช่วยให้เข้าใจแนวทางการวิจัยได้ง่ายขึ้น ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยแสดงได้ดังแผนภาพที่ 1 ซึ่งการวิจัยในครั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อหา Disruptive Technology ที่จะมากระทบอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจัดทำข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา ซึ่งจะทำให้การพัฒนา EEC ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายไทยแลนด์ 4.0

ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยการศึกษาเอกสาร (Documentary Study)
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการเก็บข้อมูลจากภาคอุตสาหกรรมตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling)
3. การวิเคราะห์ภัยคุกคาม (Threat) และโอกาส (Opportunity)
4. ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อให้ได้แนวทางในการจัดทำข้อเสนอแนะ

รูปที่ 1 กรอบแนวคิดของการวิจัย



ผลการวิจัย

1. อุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อความสำเร็จของ EEC

1) จากแผนการลงทุนของ EEC พบว่าเงินลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายและโครงสร้างพื้นฐานมีมูลค่าสูงถึง 1.05 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็น 63% ของงบลงทุนรวมใน 5 ปีแรกของ EEC

2) อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่สำคัญเนื่องจากเป็นผู้ผลิตวัตถุดิบที่สำคัญป้อนให้อุตสาหกรรมเป้าหมาย (Raw Material Supply) เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงและเคมีชีวภาพ เป็นต้น

3) ระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เนื่องจากเป็นต้นทุนที่สำคัญของอุตสาหกรรม และจำเป็นสำหรับการ

เคลื่อนย้ายวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์

2. Disruptive Technology ที่มีผลต่ออุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

ในส่วนของ Disruptive Technology ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี และระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้วิจัยพบว่า Digitalization และ Electric Vehicle (EV) หรือรถยนต์ไฟฟ้านั้น เป็น Disruptive Technology ที่สำคัญดังนี้

1) Digitalization จะมีผลกระทบในแง่ของการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การบริหารจัดการ และการตัดสินใจ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า แต่หากอุตสาหกรรมหรือธุรกิจนั้น ๆ ไม่สามารถปรับตัวหรือนำ Digitalization มาประยุกต์ใช้ได้อย่างเหมาะสมหรือช้ากว่าคู่แข่ง ก็เสี่ยงที่จะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในอนาคต

2) รถยนต์ไฟฟ้า มีผล ดังนี้

- เป็นภัยคุกคามที่สำคัญของอุตสาหกรรมปิโตรเลียม เนื่องจากทำให้ความต้องการใช้น้ำมันในอนาคตลดลง ส่งผลต่อผลประโยชน์และการดำเนินธุรกิจในระยะยาว

- เป็นโอกาสสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เนื่องจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจะถูกใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่งลดลง ทำให้มีผลิตภัณฑ์สำหรับนำไปใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีมีปริมาณมากขึ้น มีผลให้ต้นทุนวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีต่ำลง และสามารถนำไปใช้ขยายอุตสาหกรรมปิโตรเคมีได้มากขึ้นด้วย นอกจากนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้ประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้นไปจนถึงรถยนต์ไฟฟ้าเหล่านี้ล้วนต้องการส่วนประกอบรถยนต์ที่มีความแข็งแรงและน้ำหนักเบา ซึ่งจำเป็นต้องใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีพื้นฐานเป็นสารตั้งต้นรวมเข้ากับการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงกับนวัตกรรมที่แตกต่างไปจากเดิม ถือเป็นโอกาสในการเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีพื้นฐานได้อีกด้วย

- เป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการระบบสาธารณูปโภค เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าทำให้เกิด Electricity Value Chain ซึ่งผู้ให้บริการสาธารณูปโภคสามารถปรับตัวไปลงทุนในการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ และระบบกักเก็บพลังงาน เป็นต้น

3. การเตรียมพร้อมและการปรับตัว

ในปัจจุบันแต่ละภาคส่วนเริ่มเตรียมพร้อมและปรับตัวต่อ Disruptive Technology ด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) ภาคเอกชน

1.1) Digitalization

- แสวงหาเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อประยุกต์ใช้ในธุรกิจ สร้างศักยภาพในการแข่งขัน

- ปรับปรุงโครงสร้างของระบบ IT ในบริษัทให้มีความรวดเร็ว ทันสมัย และปลอดภัย

1.2) รถยนต์ไฟฟ้า

- ปรับแผนการลงทุนการเปลี่ยนน้ำมันดิบไปเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

- ร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงเพิ่มกิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) สำหรับชิ้นส่วนในรถยนต์ไฟฟ้า พลังงานทางเลือก และระบบกักเก็บพลังงาน

2) ภาครัฐ

2.1) Digitalization

- แสวงหาเครื่องมือ เทคนิค และวิธีการใหม่ ๆ เพื่อให้การดำเนินงานในช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลง เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

- ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี นโยบายและมาตรการสนับสนุน เพื่อดึงดูดนักลงทุน

- ส่งเสริมแหล่งเงินทุนให้ Digital Startup

2.2) รถยนต์ไฟฟ้า

- ส่งเสริมการลงทุน รถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนของรถยนต์ ผ่านสิทธิประโยชน์ทางภาษี

- จัดทำมาตรฐานรถยนต์ไฟฟ้า

3) ภาคการศึกษา

- นำ Digitalization มาช่วยในการการเรียนการสอน

- จัดทำมาตรฐานวิชาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยผู้วิจัยพบว่า ถึงแม้แต่ละภาคส่วนได้เริ่มที่จะปรับตัวต่อ Disruptive Technology ไปบ้างแล้ว แต่ยังพบว่ามีคุณลักษณะของปัญหาที่สำคัญ ดังนี้

1. การปรับตัวเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งอาจจะไม่ทันต่อ Disruptive Technology ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

2. ประเทศไทยมีลักษณะเป็นผู้ใช้เทคโนโลยี และบุคลากรยังไม่มีความรู้ความสามารถเพียงพอ จำเป็นต้องพึ่งพานักลงทุนหรือผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาช่วยในการพัฒนาบุคลากรภายในประเทศ

3. การดำเนินการของแต่ละภาคส่วนยังขาดการบูรณาการและการเชื่อมโยงที่ดี

จากลักษณะปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยสรุปเป็นแนวคิดและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับนำไปปรับใช้ดังแผนภาพที่ 2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ภาคเอกชน

- 1.1 นำเทคโนโลยีมาปรับใช้ โดยควรจะมีการกำหนดเงื่อนไขในการเลือกใช้เทคโนโลยี เช่น เป็นเทคโนโลยีที่เข้ากันได้กับแพลตฟอร์มทั่วไป ช่วยเพิ่มความรู้ ความสามารถให้กับพนักงานในองค์กรและพนักงานในองค์กร

รูปที่ 2 แนวคิดในการดำเนินการของทุกภาคส่วนเพื่อพัฒนาประเทศไทย



สามารถพัฒนาเทคโนโลยีนั้น ๆ ได้เองในอนาคต

1.2 รวมกลุ่มธุรกิจที่มีลักษณะเหมือนกัน เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน

1.3 หาคุณค่าและพันธมิตรธุรกิจที่เชี่ยวชาญ พร้อมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ให้มีการถ่ายทอดความรู้ และพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรไปด้วย

1.4 ช่วยเหลือภาคการศึกษาในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพและตรงตามความต้องการของภาคเอกชน เช่น การออกแบบหลักสูตร การให้โจทย์สำหรับจัดทำวิจัย เป็นต้น

2. ภาครัฐ

2.1 ปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายการให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีดิจิทัล การขออนุญาตต่าง ๆ เป็นต้น ทั้งนี้ รวมถึงกระบวนการแก้ไขและออกกฎหมายที่ต้องรวดเร็วทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี

2.2 สนับสนุนให้บุคลากรรุ่นใหม่เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดทิศทางและนโยบายของประเทศ เนื่องจากมีความเข้าใจและปรับตัวได้ดี ทั้งยังเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากเทคโนโลยีดังกล่าว

2.3 เร่งสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน โดยผ่านการดำเนินการ ดังนี้

2.3.1 การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมเฉพาะทาง ประสานความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและภาคการศึกษา เพื่อให้สร้างบุคลากรได้ตรงตามเป้าหมายที่ต้องการ

2.3.2 ร่วมมือกับเอกชน ดึงดูดนักลงทุนหรือผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนและถ่ายทอดความรู้ เพื่อพัฒนาบุคลากรในด้านที่ประเทศไทยยังขาดแคลน ผ่านสิทธิประโยชน์ทางภาษี

2.4 ภาครัฐควรเป็นตัวกลางสร้างแพลตฟอร์มให้เกิดความร่วมมือระหว่างทุกภาคส่วน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

2.4.1 ภาคการศึกษาพัฒนาบุคลากรได้ตามความต้องการของภาคเอกชน และดำเนินการวิจัยที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริง ตอบโจทย์ความต้องการของภาคเอกชน

2.4.2 ภาครัฐสามารถกำหนดนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ ได้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชนและภาคการศึกษา

2.4.3 เกิดเครือข่ายอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างภาคเอกชนขนาดใหญ่กับธุรกิจสตาร์ทอัพ และธุรกิจขนาดเล็ก

2.5 จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมและมีมาตรฐานระดับสูง เพื่อดึงดูดให้เอกชนต่างชาติเข้ามาลงทุน

และผู้เชี่ยวชาญเข้ามาทำงาน รวมถึงบริการพื้นฐาน เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน เป็นต้น

3. ภาคการศึกษา

3.1 จัดหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และตอบสนองความต้องการของสังคม สร้างงานวิจัยและองค์ความรู้เพื่อรับมือกับ Disruptive Technology

3.2 เสริมสร้างทักษะการคิดเชิงกลยุทธ์ และคุณลักษณะที่เครื่องจักรหรือหุ่นยนต์ไม่สามารถเข้ามาแทนที่ได้ รวมทั้งมีการเชื่อมโยงองค์ความรู้หลายศาสตร์ให้กับบัณฑิตที่จบออกมา

3.3 สร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เทคโนโลยี และบุคลากรระหว่างกัน รวมนานาบุคลากรได้ตามความต้องการของภาคเอกชน และดำเนินการวิจัยที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริง ตอบโจทย์ความต้องการของภาคเอกชน

4. Mindset

สิ่งที่เป็นพื้นฐานที่สำคัญที่สุดที่จะทำให้แต่ละภาคส่วนสามารถปรับตัวเข้ากับ Disruptive Technology ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้คือ ทุกองค์กรต้องปรับเปลี่ยนความคิดของบุคลากรและวัฒนธรรมขององค์กรให้ยอมรับการเปลี่ยนแปลงและพร้อมที่จะปรับตัวต่อ Disruptive Technology ได้อย่างรวดเร็วและเกิดประโยชน์สูงสุด

หากทุกภาคส่วนสามารถดำเนินการตามข้อเสนอแนะได้อย่างเป็นรูปธรรม และร่วมมือกันเตรียมความพร้อม จะทำให้ประเทศไทยและการดำเนินโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) บรรลุเป้าหมาย ประเทศพัฒนา และหลุดจากกับดักต่าง ๆ ได้อย่างยั่งยืน

Preparation of Basic Industries and Basic Infrastructures in Eastern Economic Corridor (EEC) in Response to Disruptive Technology

Introduction

Thailand has changed its economic development model several times, from Thailand 1.0 model which focuses on the agricultural sector to Thailand 2.0 on light industries and finally to the current Thailand 3.0 on more complex industries by trying to attract foreign investment to use the country as a production base for export to the world market, which has eventually put the country into the unfavourable middle income trap, as well as inequality trap and imbalance trap, despite the significant economic growth along the way. These traps have become big challenges for the country lately, leading the government to realize the need for the reform of national economic model from Thailand 3.0 to Thailand 4.0.

With reference to the government's Thailand 4.0 model, the nation's economy will be mainly driven by innovation towards stability, prosperity and sustainability as the new economic model is also the starting point of the Nation Strategy's framework and the 12th National Economic and Social Development Plan (2017-2021), as stated by Dr. Suwit Maesincee in 2016, which will correspondingly assist the transformation of long-term strategies into actions during the period of five years as the essential foundation laying for further development of the country.

Therefore, Thailand 4.0 strategy will be the nation's new engine of growth, consisting of two parts: the first part aimed at upgrading the five

existing industries with strong foundation (first S-curve) to become more value-added industries while the second part at creating five new types of industries (new S-curve). In the first stage, the government plans to promote investment in all 10 types of industries through the provision of essential infrastructure and grant investment privileges for the investors who are willing to invest in the three target provinces of Rayong, Chonburi and Chachoengsao, considered to be the pilot area for the development of the Eastern Economic Corridor (EEC) where there have also been several high technology related industries in this area, such as automobile, electronics, and petrochemical industries which can be further developed. Located in a strategic transport centre, this pilot area also has more potential and readiness to attract relevant investment than many other areas.

The EEC is an extension of the Eastern Seaboard Development Programme, which has already developed the eastern region of Thailand to become the economic centre, linking the country's trade and investment to the world and being the important base of several industries for the acceleration of the region's and the country's economy growth towards Thailand 4.0 strategic goals.

The development of the EEC to achieve sustainable success inevitably needs to further develop the basic industries and infrastructure in

parallel; and although the development plans for the EEC had been analysed and considered well, it is clearly seen that there have been several changes in technology which have eventually and rapidly become disruptive technologies. Therefore, it is essential that a review should be made on the trends of certain disruptive technologies and their possible impacts in order that all concerned parties can benefit from the usage of latest information for the improvement of their related operations and development plans promptly and appropriately.

Research objectives

1. To study and analyse any disruptive technologies which might severely impact the basic industries and infrastructure in the EEC, both in terms of threats and opportunities.

2. To provide recommendations for preparation, improvement and adaptation of basic industries and infrastructure in the EEC, including for human resource development of an academic sector in order to be able to produce graduates with essential capabilities to well manage disruptive technologies for maximum benefits.

3. To provide recommendations for government agencies for the preparation and improvement of their relevant policies and action plans to support the private sector and the academic sector.

Research benefits

1. To identify disruptive technologies that will affect the important basic industries and infrastructure of the EEC, in terms of threats and opportunities, as well as the appropriate means to prepare for such disruptive technologies.

2. For the private sector and the academic sector, to use the research results as guidelines in mapping out preparation and adaptation plans to cope and deal with these disruptive technologies effectively and efficiently.

3. For the government sector, to use research results in an effort to improve policies and plans, supporting the private sector and the academic sector to appropriately respond to the disruptive technologies.

Literature review

In this research, the Researcher has conducted literature review on the conceptual frameworks and policies of Thailand in relation to disruptive technologies and on the examples of their application, through various documents, researches and related information, as follows:

1. Conceptual Framework of Thailand 4.0;
 2. Conceptual Framework of the 20-year National Strategy (2017-2036);
 3. The 12th National Economic and Social Development Plan (2017-2021);
 4. Guidelines for the Eastern Economic Corridor (EEC) Development Project;
 5. Disruptive Technology Related Concepts;
 6. Examples of Major Disruptive Technologies;
- and
7. A Prototype for the Successful Application of Industry 4.0.

Conceptual framework

In order to make the research approaches understood more easily, the Researcher has defined the conceptual framework of the research as shown in Figure 1, in which several disruptive technologies that might affect the basic industries and important infrastructure of the EEC are

illustrated and also presented the recommendations for the government, private and academic sectors in a bid to prepare for any changes to make EEC development successful in accordance with the goals of the Thailand 4.0 economic model.

Research methodology

This research is a qualitative research as the following steps are used during the research process:

1. Data collection through documentary study;
2. In-depth interview and data collection from certain industries selected by means of purposive sampling;
3. Analysis of threats and opportunities; and
4. Examination and analysis by the Researcher in order to obtain appropriate guidelines for making recommendations.

Research results

1. The basic industries and infrastructure affecting the success of the EEC are, as follows:

1) From the investment plan for the EEC, the investment in the target industries and infrastructure will be as high as 1.05 trillion baht or 63 percent of the total investment during the first five years of the EEC development.

2) Petroleum and petrochemical industries are key fundamental industries as they will be the suppliers of major raw materials for target industries, such as the modern automotive industry, aviation and logistics industry and biofuel and biochemical industries.

3) Public utilities, transportation and logistics systems are key infrastructures as the public utilities can highly affect the production cost of industries while transportation and logistics

system is vital to the mobilisation of raw materials and finished products.

2. The disruptive technologies affecting basic industries and infrastructure

Regarding the disruptive technologies which will strongly affect existing petroleum and petrochemical industries, as well as public utilities, transportation and logistics systems, it is found that digitalisation and electric vehicles (EV) or electric cars are the most important disruptive technologies.

1) Digitalisation

While digitalisation can help boost the efficiency of various kinds of work, management and decision making to increase competitiveness and customer satisfaction, it can adversely affect those industries or businesses that fail to appropriately apply latest digital technologies or adopt such technologies later than their competitors and eventually make them lose their competitiveness in the near future.

2) Electric vehicles (EV), or electric cars
Electric cars will pose the real threat to the existing petroleum industry as these modern vehicles will directly reduce the use of petroleum products, resulting in the negative impacts on the operating results and business operations of petroleum businesses in the long run.

However, the decrease in public consumption of petroleum products, especially in transportation, would eventually leave more supply of petroleum for petrochemical industry, likely to offer lower cost of raw materials but, at the same time, higher opportunities for the development and growth of more types of petrochemical products.

With the continuing efforts of the automotive industry to produce vehicles with low fuel consumption, partly by using petrochemical

products to create strong but lightweight materials for automotive components by using modern technology and innovation, these fuel-efficient vehicles will also enhance the opportunity to add more value to the fundamental petrochemicals products.

In addition, the emergence of EVs, which will result in a new electricity value chain, will also offer the providers of public utilities the opportunity for new business investment, such as in solar power generation and electricity storage devices.

3. Preparations and adjustments

At present, each sector has already started preparing for upcoming disruptive technologies in order to adapt to possible changes, as follows:

1) Private sector

1.1) For Digitalisation

- Searching for new technologies to apply to the businesses for more competitiveness; and

- Improving the structure of IT systems in private companies to be more modern and secure and also work faster.

1.2) For Electric Cars

- Changing investment plans from investing in crude oil to petrochemical products; and

- Collaborating with experts, as well as increasing the companies' activities, on research and development (R&D) on electric car components, alternative energy and electricity storage systems.

2) Government sector

2.1) For Digitalisation

- Searching for new tools, techniques and methods in order to be able to operate

continuously and effectively during the transition period;

- Providing tax benefits, as well as other supportive policies and measures, to attract investors; and

- Promoting funding sources for digital startups.

2.2) For Electric Cars

- Promoting investment in electric cars and electric car components through tax benefits; and

- Establishing electric vehicle standards.

3) Academic sector

- Adopting digitalisation for teaching and learning process; and

- Establishing occupational standards and professional qualifications in line with the needs of the private sector.

Discussion of Research Results

From the research results, the researcher found that although each sector has already started adapting to disruptive technologies, there are still some significant problems, as follows:

1. The adjustments have been made so gradually that they might not be able to be in time for the fast-changing disruptive technologies;

2. Thailand is considered as the user of technologies so its personnel are not knowledgeable enough; there is a need for foreign investors or foreign experts to help develop the country's personnel; and

3. The operations on preparations and adaptations of each sector have not yet integrated with each other and lacked linkage between these sectors.

From the nature of such problems, the researcher summarises the policy concepts and

policy recommendations for further application, as shown in Figure 2, with the following details:

1. Private sector

1.1 For the application of certain technologies, the terms of use should be defined; for instance, such technologies must be compatible with general platforms, able to increase the knowledge and ability of the employees in the organisation and enable the employees in the organisation to develop such technologies on their own in the future.

1.2 Combining the businesses with similar characteristics into groups in order that they can exchange their knowledge among themselves.

1.3 Finding trading partners and business partners on the basis that there must be a knowledge transfer and a cooperation on personnel development between the two parties.

1.4 Helping the academic sector in all possible ways to produce quality personnel that meet the needs of the private sector, such as in curriculum design and development and the provision and recommendation of research problems.

2. Government sector

2.1 Improving regulations and laws to be consistent with specific changes, especially the regulations and laws in relation to digital technology and the private sector's requests for various permits. Any involved amendment and legislation must also be in a prompt and timely manner, in response to such changes in technologies.

2.2 Encouraging the new generation of personnel to take part in the formulation of the direction and policies of the country as they are

the group of people who can understand these changing technologies and adapt to such changes quite well. In addition, they are the group of people who would be directly affected by such technologies.

2.3 Accelerating the development of the personnel with specific expertise by the following processes:

2.3.1 Establishing specialised training centres, in cooperation with the private sector and the academic sector in order to develop qualified personnel that can truly comply with the desired goals;

2.3.2 Collaborating with the private sector in an effort to attract foreign investors or foreign experts, by using tax benefits, to invest and transfer knowledge respectively for the development of personnel in areas Thailand still lacks;

2.4 The government sector should act as an intermediary to create a cooperation platform for all concerned sectors, with the following objectives:

2.4.1 For the academic sector, to develop personnel in accordance with the needs of the private sector and to conduct the researches that are actually useful and be able to meet the needs of the private sector;

2.4.2 For the government sector, to formulate the policies, laws and regulations that meet the needs of the private sector and the academic sector; and

2.4.3 For the private sector, to establish industrial networks to create linkages between large businesses, startups and small businesses.

2.5 Providing all possible infrastructures of high standards, as well as fundamental

services such as hospitals and schools, to attract foreign private investors and foreign experts to respectively invest and work in Thailand.

3. Academic sector

3.1 Creating the curricula for teaching and learning processes to comply with the changes in technologies and also to meet the needs of the society, as well as conducting the researches and provide the society with the knowledge that can help prepare the society for disruptive technologies.

3.2 Strengthening strategic thinking skills and other essential characteristics, which no machine and industrial robot can provide, for the graduates while equipping them with the linkages of different types of knowledge.

3.3 Establishing the cooperation with the private sector in order to exchange knowledge, technology and personnel with each other, to

jointly develop the personnel to answer the needs of the private sector and to conduct researches that will be truly useful and at the same time can meet the needs of the private sector.

4. Mindset

The most important thing that will help adapt to the rapidly changing disruptive technologies is that each sector must change the mindset of the organisation and its personnel to firstly accept changes and then be ready to adapt to any disruptive technologies rapidly for the maximum benefits.

If all sectors can follow the recommendations in some concrete ways and cooperate well to prepare for these disruptive technologies, Thailand and the EEC project are most likely to achieve all goals, with the country be developed and able to sustainably escape from various traps.

บรรณานุกรม

“วิเคราะห์ ไทยแลนด์ 4.0: วิสัยทัศน์ชาติที่ยังขาดรายละเอียด” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.bbc.com/thai/thailand-38527250>, 2560

“Thailand 4.0 ฝ่าทางตันประเทศไทย – A blog” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://goo.gl/3arYvh>, 2560

Facebook ดร.สุวิทย์ เมษินทรีย์ Dr.Suvit Maesincee (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.facebook.com/drsuvitpage/>, 2560

Modern Manufacturing, “เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ขององค์กรอย่างไรในยุคอุตสาหกรรม 4.0” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.mmthailand.com>, 2560

TechTalkThai, “พีไอเอ็ม ฝ่าเทรนด์ทักษะยุค Disruptive Technology เดินหน้าต่อยอดปั้นเด็ก Ready to Work” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.techtalkthai.com/pim-through-disruptive-technology-trend/>

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. “ข้อมูลโรงงาน”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=dataservice&tabid=1>, 2560.

กรุงศรีอยุธยา, ธนาคาร. “ประเทศไทยกับการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://thaipublica.org/wp-content/uploads/2017/06/>

กรุงศรีอยุธยา, ธนาคาร. “วิเคราะห์แนวโน้มธุรกิจอุตสาหกรรมปิโตรเลียม” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: https://www.krungsri.com/bank/getmedia/a6158442-a7be-44a9-a841-ac3cac89ea63/IO_Refinery_201705_TH.aspx

กลุ่มสถิติและเผยแพร่สารสนเทศอุตสาหกรรม ศูนย์สารสนเทศโรงงานอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม, “สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้

รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตาม พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 จำแนกตามจังหวัด รายประเภท ณ สิ้นปี 2559” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.diw.go.th>

กสิกรไทย, ศูนย์วิจัย. “แผนลงทุน EEC หนุน SME โต”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/KSMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/EECInvestmentPlan.pdf>, 2560.

กานต์ชนก บุญสุภาพร, “เจาะโอกาสธุรกิจคลื่นลูกใหม่ใน EEC” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.scbeic.com/th/detail/product/3627>, 2560

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, “เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 จากภาคเอกชน”, (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.ieat.go.th/investment/map-ta-phut-industrial-port/map-ta-phut-industrial-port-3>, 2561

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย – สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. “การศึกษาการพัฒนาของเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าและผลกระทบที่เกิดขึ้นสำหรับประเทศไทย (Assessment of Electric Vehicle Technology Development and Its Implication in Thailand)”, กุมภาพันธ์ 2558

คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, สำนักงาน. เอกสารบรรยายเรื่องประเทศไทยในบริบท Thailand 4.0 ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ปรับจาก ดร.สุวิทย์ เมษินทรีย์ และ ดร.ปัทมา เกียรติวิชัยกุล, 2560

คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน, “เอกสารการรับฟังความคิดเห็น ประเด็นปฏิรูปด้านปิโตรเลียมและปิโตรเคมี, 2560.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน “แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (2560 – 2564)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381, 2559.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.nesdb.go.th>

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ ฉบับ พ.ศ. 2560”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.nesdb.go.th/main.php?filename=gross_regional, 2560.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th>

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: www.boi.go.th

ฐานเศรษฐกิจ, “เชื่อมั่นอีอีซีต้นรายได้ต่อคนเพิ่มเท่าตัว ปี ‘จีดีพี’ โต 60 ล้านล้าน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.iqnewsclip.com>, 2561.

ไทยรัฐ, “ไทรทัศน์ ประเทศไทย 4.0 สร้างเศรษฐกิจใหม่ ก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลาง” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairath.co.th/content/613903>, 2559

ไทยแท่งค์เทอร์มินัล จำกัด, บริษัท. “เอกสารประกอบการนำเสนอระบบ E-Nose”, มีนาคม 2560
พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน), บริษัท. “เอกสารประกอบการนำเสนอ Exhibition งานวางตลาดฯ โครงการ Olefins Reconfiguration Project, Propylene Oxide Project และ Polyols Project”, มีนาคม 2561

ธนาคารพัฒนาเอเชีย. “THAILAND Industrialization and Economic Catch-Up”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/178077/tha->

[industrialization-econ-catch.pdf](#). 2558.

ประชาชาติธุรกิจ, “กรม.ไฟเขียว 6 มาตรการ สนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1490704586, 2560

ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย, สถาบัน. “สถานการณ์และแนวโน้มอุตสาหกรรมพลาสติกไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://thaiplastics.org/content_attachment/attach/5_situation_of_thailand_plast_.pdf, 2557.

ผู้จัดการ, “กรม.” เคาะปรับลดภาษีฯ รถยนต์ไฟฟ้า ดันหน่วยงานรัฐจัดซื้อ 20% ของรถใหม่, (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.manager.co.th/Science/ViewNews.aspx?NewsID=9600000031711>, 2560

ผู้จัดการออนไลน์, “กนอ. จับมือ CAT ร่วมพัฒนาพื้นที่อุทยานนวัตกรรมดิจิทัล” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.manager.co.th/home/viewnews.aspx?NewsID=9590000076167>, 2559

พัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, สำนักงาน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.waa.inter.nstda.or.th/prs/pub/EV.pdf>

รัฐบาลไทย, “มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.thaigov.go.th/news/contents/details/2732>, 2560

ส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล, สำนักงาน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.depa.or.th>

สัมมนา Automotive summit 2014. “Carbon Fiber, the future material for automotive” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.thaiauto.or.th/2012/Automotive-Summit2014/doc/Program_files/PPT/224-225PM/Mr.%20Danu%20Chotikapanich.pdf

ออมสิน, ธนาคาร. “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออกกับอนาคตธุรกิจก่อสร้างไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gsb.or.th/getattachment/8de08880->

- ff05-4c8a-afca-930df9d84f0c/Hot_Issue_EEC_final.aspx, มปป.
- อิศรา, สำนักข่าว. “สถาบันการศึกษาที่ถูก disrupt ไม่ใช่แค่เพียงองค์กรธุรกิจ” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <https://www.isranews.org/thaireform/thaireform-talk-interview/56706-cu-56706.html>
- อุตสาหกรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา, สำนักงาน. “รายงานความเคลื่อนไหวการลงทุนอุตสาหกรรมภูมิภาคพันธ์ 2561” (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก: <http://www.industry.go.th/chachoengsao>
- Clayton Christensen, “The innovator’s dilemma”, 1997
- Fortune November, 2017
- Goldman Sachs, “Global Lithium Ion Market Outlook”, 2016
- Howell D, “Personal communications of the authors on the status and projections for EV”, March and April 2017, 2017
- Idemitsu Kosan Co.Ltd, “เอกสารประกอบการนำเสนอ Challenges of oil industry in the eco-friendly world”, 2018
- Internal Energy Agency (OECD/IEA), “Global EV Outlook 2017”, 2017
- Larry Downes, Paul Nunes, “The big bang disruption”, 2014
- McKinsey Global Institute, บริษัท. “เอกสารประกอบการนำเสนอ Industry and Infrastructure Disruption สำหรับบริษัทพีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด”, 2017
- Mckinsey, “Effect of Disruptive Technology for the preparation of the industrial and the infrastructure” 2017
- Nexant, “เอกสารประกอบการนำเสนอ PTTGC Group of Performance Strategy and Business Development”, 2018
- Personalizemedia.com, “Platform convergence”, 2013
- Peter Le, Wenting Zhu, “Seizing digitalization opportunities in the ethylene plant design and operations for higher profitability”, Schneider electric, 2017
- Ray Kurzweil, “The singularity is near”, 2006
- Shukla, A, DolceraWiki. “A MarketStudy on Hybrid Vehicles and the Concept of V2G.”, 2009
- Tony Seba, “Clean disruption of energy and transportation”, 2014
- Tony Seba, “SebaTechnology Disruption Framework”, 2016
- Xisong, Dong. Gang, Xiong. Xiujiang, Guo. Yuantao, Li Yuantao. & Yisheng, Lv. “Intelligent Ports Based on Internet of Things”, ResearchGate. 2013. p.292 - 296.
- BASF, “Digitalization” (online). Available: <https://www.basf.com/en/company/about-us/digitalization-at-basf.html>
- Bruce Sterling, “Platform convergence”, (Online). Available: <https://www.wired.com/2013/04/dead-media-beat-gary-p-hayes-platform-convergence/>
- Department of Energy United States of America, 2014 (Online). Available: <https://www.energy.gov/eere/vehicles/batteries>
- Global Fuel Economy Initiative (GFEI), “Fuel Economy State of the world 2016”, (Online). Available: <https://www.globalfueleconomy.org/media/203446/gfei-state-of-the-world-report-2016.pdf>
- Hoy K. and H. Weken, I-CVUE Final Results., (Online). Available: <http://frevue.eu/wp-content/uploads/2016/03/I-CVUE-.pdf>, 2017
- <http://www.genestar.jp/en/properties/automotive/>
- Lambert, F. “China is pushing for aggressive new ZEV mandate: 8% of new cars to be

electric by 2018 12% by 2020", (Online).
Available: <https://electrek.co/2016/10/31/china-pushing-aggressive-zev-mandate-8-of-new-cars-to-beelectric-by-2018-12-by-2020/>, 2016

McKinsey Global Institute, **"The Internet of Things: Mapping The Value Beyond The Hype"**, (Online). Available: <https://www.mckinsey.com>, 2015.

Quebec **"Zero Emission Vehicle"**, (Online).
Available: <https://www.newswire.ca/news-releases/the-zero-emission-vehicles-zev-standard-comes-into-effect---auto-makers-will-have-to-offer-more-rechargeable-electric-and-hybrid-vehicle-models-in-quebec-665011043.html>, 2017

The economist online, **"Cutting the cord"** (Online).
Available: <http://www.economist.com/node/246152>

United Nation, **"Sustainable Development Goals"**, (Online). Available: <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>

Wikipedia online, **"Mark Kryder"**, (Online).
Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Moore%27s_law, 2018

Wikipedia online, **"Moore's law"** (Online).
Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Mark_Kryder, 2018



ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล กับบทบาทในการ บรรเทาสาธารณภัยในทะเล

Role of the Thai Maritime Enforcement Command Centre for Maritime Disaster Relief

พลเรือตรี ภาราดร พวงแก้ว

รองเจ้ากรมยุทธการทหารเรือ กองทัพเรือ

Rear Admiral Paradon Puangkaew

Director Office Department Royal Thai Navy

E-mail: ppuangkaew@yahoo.com



บทคัดย่อ

บทบาทของ ศรชล. ในการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลภายหลังการยกระดับเป็นศูนย์อำนวยการแล้วนั้น ด้วยแนวโน้มการเกิดสาธารณภัยในทะเลที่สูงขึ้น มีความรุนแรง และส่งผลกระทบในวงกว้างมากขึ้น รัฐต้องสูญเสียงบประมาณจำนวนมาก และลักษณะของสาธารณภัยทางทะเลที่มีความแตกต่างจากสาธารณภัยทางบกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในประเด็นของการที่ขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง และการบริหารจัดการภายใต้ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 การวิจัยในครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ ศรชล. ในฐานะศูนย์อำนวยการ ซึ่งมีอำนาจในการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล สามารถกำหนดบทบาทของตนในการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2550 อันจะเกิดประโยชน์สูงสุดในการบูรณาการเครื่องมือของรัฐในการช่วยเหลือและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลต่อไป ผลการวิจัยพบว่ากำหนดยุทธศาสตร์ของ ศรชล. ในฐานะศูนย์อำนวยการในการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลนั้นควรกำหนดให้ครอบคลุมใน 3 ประเด็น ประกอบด้วย 1. แนวคิดการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายในการกิจด้านการบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดนโยบายให้เชื่อมโยงกันมากขึ้น 2. แนวคิดการประเมินสถานการณ์และการเตรียมความพร้อม โดยจัดทำแนวความคิดในการประเมินสถานการณ์และเตรียมความพร้อมของ ศรชล. ให้สอดคล้องกับแนวความคิดในการบรรเทาสาธารณภัยตาม พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 3. แนวคิดการควบคุม สั่งการ เมื่อสาธารณภัยทางทะเลเกิดขึ้นของ บก.ศรชล. ซึ่งกำกับดูแลการจัดการสาธารณภัยในทะเล ควรมีความเชื่อมโยงในระดับเดียวกันกับกองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (บกปภ.ช) เพื่อให้เกิดเอกภาพด้านนโยบายการบรรเทาสาธารณภัยในภาพรวม และเกิดการบูรณาการทรัพยากรของหน่วยปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, ทะเลอาณาเขต, เขตต่อเนื่อง, ทะเลหลวง, ไหล่ทวีป, เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ABSTRACT

The world climate has been changed dramatically over decades causing various impacts on human lives and environments. The man-made and natural disasters now are emerging more frequently and seriously both on land and at sea. A critical responsibility of state to mitigate those disasters that happen timely and appropriately is inevitable. However, the way to manage a disaster at sea may have significant challenges compared to on land one due to specific characteristic governmental policies, limitation of resources and requirement of experienced man power. For many years, the Thai government has spent a great deal of budget to educate and train its officials or even in conduct various disaster relief operations under the National Disaster Prevention and Relief Act 2550 BE and the National Disaster Prevention and Relief Plan 2558 BE, otherwise those activities appear to be inefficient when maritime disasters happen. For maritime disasters, Thailand normally experiences such problems as a lack of disaster early warning, information exchange, agency capabilities and authority to integration.

To deal with maritime disasters systematically, the Thai Maritime Enforcement Coordinating Centre, operated by the Royal Thai Navy, has been upgrading to the Command Centre (Thai-MECC) with its authority to integrate governmental agencies as necessary, joint task forces and trained personnel. Therefore, the aim of this research is to identify the role of Thai-MECC to prevent, manage and mitigate maritime disasters consistent with the concerning national act and plan. The result of this research indicates the role of Thai-MECC should be as follows. 1. The concept for national disaster relief should be comprehensive and realistic both on land and at sea disasters with an increase of participation of relevant agencies and stakeholders in policy process from policy formulation to implementation. 2. The Thai-MECC should have its own obvious and effective concept for maritime disaster in terms of pre-incident preparation, situation assessments and crisis action plans based on the national disaster management concept. 3. The Thai-MECC should play a vital role in response to maritime disasters as a command centre for agency integration, command and control and information exchange as well as Thai-MECC Areas should be an incident command centre in their responsible areas. In addition, the command and control structure for maritime disaster should be at a same as national level.

บทนำ

สภาพทางภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับทะเลทั้ง 2 ด้านคือ ด้านตะวันตกเป็นทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกา ส่วนทางด้านตะวันออกเป็นอ่าวไทย มีความยาวของขอบฝั่งรวมกันกว่า 1,580 ไมล์ รวมถึงมีเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) ซึ่งมีเนื้อที่โดยรวมประมาณ 314,000 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ดังกล่าวนำมาซึ่งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างมหาศาล จากการประเมินผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่ประเทศไทยได้รับในแต่ละปี พบว่าผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทยมีมูลค่าประมาณ 24 ล้านล้านบาทต่อปี และมีแนวโน้มจะเพิ่มมูลค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผลประโยชน์เหล่านี้มาจากการประมงทะเล ทรัพยากรน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ การท่องเที่ยว และการใช้ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมในการลำเลียงขนส่งสินค้า ทั้งนี้ประเทศไทยมีแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่อยู่ในอ่าวไทยรวมจำนวน 225 แท่น ผลิตก๊าซและน้ำมันเพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานภายในประเทศคิดเป็นจำนวนร้อยละ 30 ของปริมาณการใช้ภายในประเทศ และใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลจำนวนร้อยละ 90 ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมดด้วยจำนวนเรือสินค้าเข้า-ออกประมาณปีละ 15,000 ลำ หรือโดยเฉลี่ยเดือนละ 1,250 ลำ รวมถึงมีการนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนร้อยละ 70 ของปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ นอกจากนี้ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวทางทะเลยังทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาลในแต่ละปี อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมิได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในพื้นที่เขตทางทะเลของประเทศไทยเท่านั้น หากยังรวมถึงทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากลที่ประเทศไทยสามารถแสวงหาประโยชน์ได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศ จึงนับได้ว่าทะเลเป็นแหล่งที่มาของกำลังอำนาจของชาติทางการเมือง เศรษฐกิจ การทหาร พลังงาน และสิ่งแวดล้อมที่ส่งเสริมความมั่นคงและความมั่งคั่งของชาติ อันจะทวีความสำคัญยิ่งขึ้นเป็นลำดับ

ภายใต้ความสำคัญของทะเลต่อความมั่นคงและมั่งคั่ง

ของชาติตามที่กล่าวมาแล้วนั้น ประเทศไทยยังคงเผชิญกับปัญหาความมั่นคงทางทะเลในมิติต่าง ๆ เช่นเดียวกัน เช่น ปัญหาข้อพิพาทเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเลและกรรมสิทธิ์ในเกาะต่าง ๆ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะยังคงไม่สามารถเจรจาทำความเข้าใจกันได้ในช่วง 20 ปีข้างหน้า รวมถึงการแสวงหาทรัพยากรจากทะเลและในพื้นที่เสื่อมโทรมจากรัฐอื่น ๆ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีปริมาณมากขึ้นในทุกปี เนื่องจากทรัพยากรบนแผ่นดินเริ่มลดน้อยลง นอกจากนั้นการใช้ทะเลในปัจจุบันรัฐยังต้องเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงของสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง ทั้งปัญหายักษ์คุกคามรูปแบบใหม่ทางทะเล อันประกอบด้วย การก่อการร้ายในทะเล การประมงโดยผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม การหลบหนีเข้าเมือง และการโยกย้ายถิ่นฐานโดยไม่ปกติทางทะเล การค้ามนุษย์และการใช้แรงงานผิดกฎหมาย การลักลอบลำเลียงยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด อุบัติเหตุทางทะเล และภัยพิบัติตามธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้มีแนวโน้มว่าจะทวีความรุนแรงมากขึ้นตามสภาพความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก และการแสวงหาประโยชน์จากทะเลของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

จากสภาพทางภูมิศาสตร์และความเปลี่ยนแปลงของสถานะแวดล้อมทางทะเลตามที่กล่าวมาข้างต้น ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามมติสภาความมั่นคงแห่งชาติเมื่อ 17 มี.ค. 2540 เพื่อทำหน้าที่ประสานงานช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติของหน่วยต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีกองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับ 5 หน่วยงานทางทะเล ได้แก่ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกกว่า 24 หน่วยงาน จึงต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ เช่น การบริหารจัดการของรัฐ การเพิ่มขึ้นของการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรและการทำลายสิ่งแวดล้อม ความเปลี่ยนแปลงของภัย

คุกคาม และอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึง ศรชล. เติมนักมีปัญหาเกี่ยวกับการบูรณาการอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานทางทะเล ความเพียงพอของกำลังพล งบประมาณ และการพัฒนาองค์ความรู้ จึงมีความจำเป็นต้องยกระดับของ ศรชล. จากศูนย์ประสานงานให้เป็นศูนย์อำนวยการ โดยกองทัพเรือได้เสนอร่าง พ.ร.บ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ....ในเดือน มี.ค. 2558 และคณะกรรมการรื้อยกรองงาน และคณะกรรมการนโยบายของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบเมื่อเดือน มิ.ย. 2559 หลังจากนั้นสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ได้เสนอร่าง พ.ร.บ. เข้าพิจารณาในการประชุมสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อ 15 ส.ค. 2559 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการ และ สมช. ได้เสนอร่าง พ.ร.บ. เข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี โดยมี พล.อ. ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เมื่อ 20 ก.ย. 2559 โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติหลักการตามที่ สมช. เสนอ พร้อมทั้งส่งร่าง พ.ร.บ. ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) พิจารณา รวมทั้งมอบให้ สมช. ดำเนินการเรื่องการชักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนในการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (สำนักงาน ก.พ.ร.) ตามมติ ครม. เมื่อ 24 ก.ค. 2550 ปัจจุบันร่าง พ.ร.บ. ได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว และอยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐกับสำนักงาน ก.พ.ร. ทั้งนี้ คาดว่าร่าง พ.ร.บ. จะผ่านการพิจารณาจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และมีผลบังคับใช้ในเดือน ก.ค. 2561

สำหรับสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ ศรชล. จะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในทุกด้าน การบังคับใช้กฎหมายในทะเลโดยบูรณาการกำลังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย การป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ การช่วยเหลือประชาชนและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล การอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางทะเล และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเพื่อสร้างการตระหนักรู้ถึงผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้ใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน ตลอดจนสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย

ศรชล. จะมีบทบาทในภาวะปกติในการติดตามสถานการณ์และประเมินภัยคุกคามทางทะเล ในการปฏิบัติงาน ศรชล. จะสามารถควบคุมบังคับบัญชาหน่วยงานของรัฐเพื่อกำกับดูแล อำนาจการ และบูรณาการในการจัดการหรือแก้ไขปัญหา รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยงานของรัฐเข้าด้วยกันในการป้องกัน ปราบปราม หรือแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ หรือการกระทำผิดกฎหมายที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเล เมื่อปรากฏว่าการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลใดเกินขีดความสามารถของหน่วยงานของรัฐไม่มีหน่วยงานของรัฐได้รับผิดชอบ มีความจำเป็นต้องมีการบูรณาการ ทั้งนี้ ในภาวะไม่ปกติอันสืบเนื่องมาจากสถานการณ์ใด ๆ ที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเลอย่างกว้างขวางหรือรุนแรง กรณีที่มีการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน หรือกรณีที่มีความจำเป็นอื่นที่ต้องประกาศภาวะไม่ปกติ คณะรัฐมนตรีสามารถมีมติมอบหมายให้ ศรชล. เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชาหน่วยงานของรัฐเพื่อกำกับดูแล ป้องกัน ปราบปราม ระวัง ยับยั้ง จัดการ แก้ไข หรือบรรเทาปัญหาที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเลภายในพื้นที่และระยะเวลาที่กำหนด

สำหรับภัยพิบัติทางทะเลนั้นนับเป็นภัยคุกคามด้านความมั่นคงประการหนึ่งที่มีแนวโน้มขยายตัวรุนแรงขึ้นอันสืบเนื่องจากการเสียสมดุลทางธรรมชาติจากการใช้และแสวงประโยชน์จากทรัพยากรอันกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงเป็นภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลประการหนึ่งที่ ศรชล. ต้องบริหารจัดการ จากการประเมินสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงในอนาคตนั้น ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกได้รับการประเมินว่ามีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติที่มีความรุนแรงและความถี่มากยิ่งขึ้น และจะมีจำนวนประชาชนที่อาจจะได้รับผลกระทบและมีความเสียหายทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก โดยมีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติร้อยละ 44.4 ความเสี่ยงในการสูญเสียชีวิตของประชาชนร้อยละ 82 ความเสี่ยงที่ประชาชนจะได้รับผลกระทบร้อยละ 94 และความเสี่ยงต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจร้อยละ 94 ทั้งนี้ ภัยที่มีแนวโน้มการเกิดสูงที่สุดคือ อุทกภัยร้อยละ 41.8 และเป็นภัยที่สร้างผลกระทบต่อ

ประชาชนมากที่สุดด้วยเช่นกันคือร้อยละ 56.7 ในขณะที่ภัยจากแผ่นดินไหวเป็นภัยที่สร้างความสูญเสียต่อชีวิตประชาชนมากที่สุดร้อยละ 71.9 และสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงที่สุดคือร้อยละ 75.9 ปัจจุบันกลไกการบริหารจัดการบรรเทาสาธารณภัยของประเทศไทยอยู่ภายใต้ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 โดยใช้หน่วยงานของรัฐทั้งจากส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ในลักษณะการควบคุมและติดตามสถานการณ์จากกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่จัดตั้งขึ้นแบบเฉพาะกิจตามระดับ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ภัยพิบัติหรือสาธารณภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นนั้นมีลักษณะเฉพาะและมีความแตกต่างในเชิงบริหารจัดการบางประการจากกลไกดังกล่าว กล่าวคือภัยพิบัติทางทะเลนั้นโดยธรรมชาติเกิดนอกเขตอธิปไตยของรัฐเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล ไม่มีหน่วยงานท้องถิ่นรับผิดชอบ แต่เป็นภาระของทุกรัฐที่ต้องให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม รวมทั้งรัฐชายฝั่งที่ต้องให้ความช่วยเหลือเพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ของตนและบริเวณใกล้เคียง ภายใต้ทรัพยากรของรัฐ เช่น เรือ อากาศยาน และผู้ปฏิบัติงานในทะเลที่มีอยู่อย่างจำกัดที่ผ่านมานั้นบทบาทของ ศรชล. ในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเลยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนในประเด็นของการบริหารจัดการและขาดอำนาจในการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยับยั้ง ป้องกัน หรือบรรเทาสาธารณภัยในทะเล อย่างไรก็ตาม การยกระดับ ศรชล. เป็นศูนย์อำนวยการที่กำลังจะเกิดขึ้นนั้น สามารถสร้างระบบและกลไกที่เหมาะสมในการบริหารจัดการสาธารณภัยทางทะเลภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่ ศรชล. ได้รับ จากหลักการและเหตุผลตามที่กล่าวมาแล้วนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาและทำการวิจัยเพื่อกำหนดบทบาทของ ศรชล. ด้านการบรรเทาสาธารณภัยในทะเลให้ชัดเจน อันทำให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน การบูรณาการ และการบริหารทรัพยากรของรัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวโน้มและรูปแบบของสาธารณภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นในห้วง 10 ปีข้างหน้าระหว่าง พ.ศ. 2560-2570
2. เพื่อศึกษาปัญหาจากการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล
3. เพื่อศึกษาบทบาทของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลตามร่างพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ....
4. เพื่อกำหนดบทบาทและกลไกของของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงแนวโน้มและรูปแบบของสาธารณภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นในห้วง 10 ปีข้างหน้าระหว่าง พ.ศ. 2560-2570
2. ทำให้ทราบถึงปัญหาจากการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล
3. ทำให้ทราบถึงบทบาทของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลตามร่างพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ....
4. ทำให้ทราบถึงบทบาทของของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล และสามารถงานวิจัยไปใช้ประกอบการจัดทำเอกสารแนวทางการปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในด้านการบรรเทาสาธารณภัยต่อไป

การทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยเกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลที่สืบค้นตามแหล่งข้อมูลตามสถาบันการศึกษาทั้งในสายงานพลเรือนและทางทหารในห้วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2556-2560) นั้นมีไม่มากนัก ทั้งนี้ อาจสืบเนื่องมาจากการปฏิบัติการบรรเทาสาธารณภัยในทะเลมีหน่วยงานของประเทศไทยที่มีขีดความสามารถทั้งด้านองค์บุคคลและ

ทรัพยากรอยู่อย่างจำกัด เช่น กรมเจ้าท่า กองบังคับการตำรวจน้ำ และอาจมีหน่วยงานที่สามารถปฏิบัติการอย่างเต็มรูปแบบในทุกระดับของสาธารณภัยได้เพียงหน่วยงานเดียวคือกองทัพเรือเท่านั้น การปฏิบัติการบรรเทาสาธารณภัยในหลักนิยมทางทหารนั้นโดยทั่วไปถูกจัดให้อยู่ในสาขาการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือสงคราม (Military Operation Other Than War: MOOTW) ซึ่งการปฏิบัติการสาขานี้ได้ถูกพัฒนาแนวคิดและหลักนิยมจากประสบการณ์ปฏิบัติงานของหน่วยกำลังเฉพาะกิจในพื้นที่ปฏิบัติการมาอย่างต่อเนื่องจนเกิดอัตลักษณ์ และหลักนิยมเป็นของตนเองตลอดห้วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งเป็นที่รับรู้อย่างแพร่หลายในสาขาการปฏิบัติการด้านบรรเทาภัยพิบัติและการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม (Humanitarian Assistance and Disaster Relief: HADR)

สำหรับงานวิจัยเรื่องบทบาทของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ในการบรรเทาสาธารณภัยฉบับนี้ถือเป็นเรื่องใหม่ สืบเนื่องมาจากการจัดตั้ง ศรชล. เพื่อให้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการบูรณาการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในทุก ๆ ด้าน ซึ่งครอบคลุมถึงสาธารณภัยในทะเลด้วยยังไม่แล้วเสร็จ มีเพียงแต่ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่ยังคงปฏิบัติงานอยู่ในการประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ ในการบรรเทาสาธารณภัยขนาดเล็กเท่านั้น สำหรับการปฏิบัติงานในการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลในทุกระดับในห้วงที่ผ่านมาขึ้นอยู่กับความควบคุมอำนาจการและสั่งการจากกองทัพเรือเป็นหลัก โดยมีศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือเป็นหน่วยควบคุม

ในส่วนของงานวิจัยในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลนั้น น.อ.ศรยุทธ พุ่มสุวรรณ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ รุ่นที่ 48 ประจำปีการศึกษา 2559 ได้เคยทำการวิจัยในเอกสารประจำปีภาค เรื่องการพัฒนาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของกองทัพเรือในทศวรรษหน้า เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของกองทัพเรือ โดยศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่ผ่านมา และแนวทางในการเตรียมความพร้อมของกองทัพเรือที่จะรับมือกับสถานการณ์และภัยพิบัติที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยออกมาว่า กองทัพเรือควรพัฒนาขีดความสามารถในการบรรเทาสาธารณภัยทั้งทางด้านองค์ความรู้ องค์บุคคล องค์ยุทธวิธี และระบบสารสนเทศ รวมถึงมีข้อเสนอแนะให้

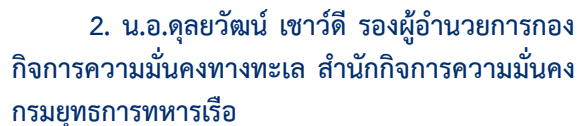
1. จัดทำแผนการเสริมสร้างกำลังรบในระยะสั้น ปานกลาง และระยะยาว ให้เหมาะสมกับภัยพิบัติทางทะเลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถรับมือกับภัยพิบัติขนาดใหญ่ได้ โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ของกองทัพเรือ
2. จัดทำแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของกองทัพเรือให้ครอบคลุมภัยพิบัติทางทะเล และ
3. ปรับบทบาทของศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ไปเป็นศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

แนวความคิดของผู้ทรงคุณวุฒิ

การวิจัยครั้งนี้ได้สัมภาษณ์ผู้บริหารของกองทัพเรือจำนวน 2 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อขอทราบความคิดเห็นเกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลของไทย และบทบาทของ ศรชล. ด้านการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนี้

1. พล.ร.ต. เชิงชาย ชมเชิงแพทย์ ผู้อำนวยการสำนักงานกิจการความมั่นคง กรมยุทธการทหารเรือ

การบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลของไทยนั้นยังคงดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 แต่ด้วยการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลมีรูปแบบที่เฉพาะและแตกต่างจากสาธารณภัยทางบกอย่างมีนัยสำคัญ อาจทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานในบางครั้ง ปัญหาดังกล่าวเนื่องมาจากโครงสร้างของการบรรเทาสาธารณภัยตาม พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ซึ่งเน้นการรองรับสาธารณภัยทางบกเป็นหลัก อาจไม่เหมาะสมในด้านโครงสร้างการบังคับบัญชา และการบริหารจัดการเมื่อนำมาใช้เพื่อภารกิจในการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล แนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวจึงควรกำหนดแผนบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติ



สาธารณสุขทางทะเลเป็นภัยที่มีลักษณะเฉพาะ
แตกต่างจากสาธารณสุขทางบกเพราะเกิดในทะเล และ
ส่วนใหญ่จะเกิดในทะเลหลวงซึ่งห่างจากฝั่งกว่า 12 ไมล์

ทะเล ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นการเฉพาะ สำหรับที่ผ่านมา ทร. เป็นหน่วยงานหลักในการช่วยเหลือและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลภายใต้ ศรชล. เนื่องจากเป็นเพียงหน่วยงานเดียวที่มีขีดความสามารถ และยังคงประสบปัญหาด้านการบริหารจัดการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้กฎหมายที่หน่วยต่าง ๆ รับผิดชอบ อาจทำให้การดำเนินการขาดการบูรณาการ และขาดเอกภาพในการสั่งการและควบคุมการปฏิบัติ การปรับโครงสร้าง ศรชล. เป็นศูนย์อำนวยการนั้นจะแก้ปัญหาคือความไม่คล่องตัวดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม

กรอบแนวคิดของการวิจัย

1. ศึกษาบทบาทของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ในการช่วยเหลือและบรรเทาสาธารณภัย โดยวิเคราะห์นโยบาย กฎหมาย ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเพื่อตอบคำถามว่า ศรชล. ควรมีบทบาทที่เกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลอย่างไร?

2. ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลในภาพรวมของประเทศไทย รวมถึงปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน

3. ศึกษาแนวทางการบรรเทาสาธารณภัยจากทฤษฎีด้านการบรรเทาสาธารณภัย การดำเนินการของประเทศต่าง ๆ งานวิจัย และแนวความคิดของผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวคิดในการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานด้านการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล

4. วิเคราะห์อำนาจตามกฎหมายของ ศรชล. ตามข้อ 1 วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคและข้อจำกัดของหน่วยงานในการปฏิบัติงานตามข้อ 2 และเปรียบเทียบการดำเนินการจากกรอบทฤษฎีและตัวแบบตามข้อ 3 เพื่อกำหนดแนวคิดด้านโครงสร้างและการรับสถานการณ์ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานในการจัดการสาธารณภัยทางทะเลต่อไป

5. วิเคราะห์หนทางแก้ไขปัญหาเพื่อตอบคำถามวิจัยต่อไป

ผลการวิจัย

1. แนวโน้มและรูปแบบของสาธารณภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นในช่วง 10 ปีข้างหน้า ระหว่าง พ.ศ. 2560-2570 ตามที่ภัยพิบัติทางทะเลนั้นนับเป็นภัยคุกคามด้านความมั่นคงประการหนึ่งที่มีแนวโน้มขยายตัวรุนแรงขึ้นอันสืบเนื่องมาจากการเสียสมดุลทางธรรมชาติจากการใช้และแสวงประโยชน์จากทรัพยากรอันกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงเป็นภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลซึ่งแนวโน้มมีความรุนแรงและมีความถี่สูงขึ้น และจะมีจำนวนประชาชนที่อาจจะได้รับผลกระทบและมีความเสียหายทางเศรษฐกิจสูง และต้องใช้งบประมาณ และทรัพยากรอย่างสูงในการแก้ไขปัญหา

2. ปัญหาจากการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล สำหรับบทบาทของ ศรชล. ในการช่วยเหลือประชาชน และบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลนั้น ศรชล. ได้ดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง และปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์ประสานและกระจายข้อมูลเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล และเรือประมง การบรรเทาสาธารณภัยในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทะเล โดยมีหน่วยงานภาครัฐรับผิดชอบในการช่วยเหลือประชาชนและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลหลายหน่วย เช่น จท. ซึ่งดูแลด้านความปลอดภัยทางน้ำ และ กปภ. และ มท. ดูแลด้านการบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่บริเวณชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม ในการปฏิบัติงานจริงหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องยังมีข้อจำกัดอยู่มากในด้านทรัพยากร เช่น เรือ อากาศยาน กำลังพล ความเชี่ยวชาญ และสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ทำให้ขีดความสามารถในการปฏิบัติงานบรรเทาสาธารณภัยในทะเลมีอยู่อย่างจำกัด และไม่สามารถตอบสนองต่อสาธารณภัยขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องบูรณาการกำลังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในภาพรวม จึงจำเป็นต้องประสานขอใช้กำลังจากกองทัพเรือเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม กองทัพเรือเองก็มีข้อจำกัดด้านอำนาจในการบูรณาการและขาดนโยบายหรือกฎหมายรองรับ และอาจดำเนินการเมื่อภัยพิบัติเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น

3. บทบาทและอำนาจหน้าที่ของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลตามร่าง พ.ร.บ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.... ประกอบด้วย

3.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ ร่างพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ได้กำหนดให้จัดตั้ง “ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เรียกโดยย่อว่า “ศรชล.” ขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี มีฐานะเป็นส่วนราชการรูปแบบเฉพาะอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี อำนาจหน้าที่และรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยวิธีการปฏิบัติราชการและการบริหารงาน การจัดโครงสร้าง การแบ่งส่วนงาน และอำนาจหน้าที่ของส่วนงาน และอัตรากำลัง ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ ให้ ศรชล.เป็นส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

สำหรับแนวความคิดในการรับสถานการณ์ของ ศรชล. นั้นในภาวะปกติ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยทั่วไปให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานทางทะเลตามขอบเขตของกฎหมายที่ให้อำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานทางทะเลนั้น โดยในกรณีที่เกินขีดความสามารถของหน่วยงานรัฐ ไม่มีหน่วยงานรัฐได้รับผิดชอบมีความจำเป็นต้องบูรณาการในการปฏิบัติงาน หรือมีความจำเป็นอื่น คณะกรรมการนโยบายการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอาจกำหนดให้ ศรชล.เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา กำกับดูแล และอำนวยการในการจัดการหรือแก้ไขปัญหาโดยบูรณาการขีดความสามารถของหน่วยงานทางทะเลเข้าด้วยกัน สำหรับในกรณีที่มีภาวะไม่ปกติเกิดขึ้น คณะรัฐมนตรีจะมีมติมอบหมายให้ ศรชล. เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา กำกับดูแล ป้องกันปราบปราม ระงับ ยับยั้งจัดการแก้ไข หรือบรรเทาปัญหาที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมการทางทะเลภายในพื้นที่ และระยะเวลาที่กำหนดก็ได้

3.2 อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงาน ศรชล. ในภาวะปกติและไม่ปกติ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ายานพาหนะ หรือบุคคลในยานพาหนะนั้นได้กระทำความผิดเกี่ยวกับกิจกรรมทางทะเลใด ๆ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจดำเนินการตามความจำเป็น เพื่อป้องกันปราบปราม ระงับ ยับยั้ง หรือแก้ไขสถานการณ์ รวมทั้งให้อำนาจสืบสวนสอบสวน และในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการสอบสวนให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธี

พิจารณาความอาญา ทั้งนี้ ให้มีอำนาจกระทำการเท่าที่จำเป็น

4. บทบาทและกลไกของของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการบรรเทาสาธารณภัยในทะเล จากปัญหาการจัดการสาธารณภัยทางทะเลที่ยังขาดความชัดเจนสืบเนื่องมาจากปัญหาสำคัญคือ พื้นที่ที่เกิดสาธารณภัยในทะเลเหล่านั้นส่วนมากเกิดนอกเขตอธิปไตยของรัฐเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในลักษณะของการให้หน่วยงานปกครองตามพื้นที่เป็นผู้รับผิดชอบและให้อำนาจผู้รับผิดชอบในพื้นที่ส่งยกระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ตามสถานการณ์นั้น อาจไม่เหมาะสมกับการจัดการสาธารณภัยในทะเล ทั้งนี้ กลไกเดิมที่ประเทศไทยใช้อยู่ในการจัดการสาธารณภัยในทะเลคือการสั่งการจากศูนย์บัญชาการเหตุการณ์หรือหน่วยงานราชการระดับนโยบาย เพื่อเตรียมการรับสถานการณ์เกี่ยวกับภัยพิบัติตามธรรมชาติ เช่น วาตภัย หรืออุทกภัยที่มีความรุนแรง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามโครงสร้างการจัดการสาธารณภัยของประเทศเตรียมจัดการรองรับทั้งทางบกและทางทะเล สำหรับทางทะเลเมื่อได้รับการประสานสั่งการ หรือแจ้งเตือนภัยพิบัติที่เกี่ยวข้อง กองทัพเรือจะจัดเตรียมหมู่เรือบรรเทาสาธารณภัยกองทัพเรือ (มบก.ทร.) ภายใต้การควบคุมโดยศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ (ศบก.ทร.) เข้ารับสถานการณ์และช่วยเหลือประชาชนทั้งในทะเลและบริเวณชายฝั่งทะเล อย่างไรก็ตาม แนวคิดในการดำเนินการดังกล่าวอาจขาดความอ่อนตัว กรณีที่ภัยพิบัติเหล่านั้นเกิดเป็นกรณีฉุกเฉิน เช่น กรณีเรือโดยสารขนาดใหญ่ประสบอุบัติเหตุอัปปาง หรือโดนกัน อันทำให้เกิดน้ำมันหรือสารเคมีรั่วไหลลงสู่ทะเลเป็นจำนวนมาก มีผู้ประสบภัยจำนวนมากรอคอยการช่วยเหลือ จำเป็นต้องระดมสรรพกำลังเพื่อแก้ไขสถานการณ์ ในขณะที่หน่วยปฏิบัติงานหลักเช่น กองทัพเรือขาดอำนาจในการบูรณาการขีดความสามารถระดมสรรพกำลัง รวมทั้งอำนาจตามกฎหมายในการควบคุมสั่งการ ดังนั้น เพื่อให้การจัดการสาธารณภัยในทะเลมีความชัดเจนจึงควรมีแผนบรรเทาสาธารณภัยในทะเลเป็นการเฉพาะที่มี ศรชล. ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายเป็นหน่วยงานหลัก โดยแผนบรรเทาสาธารณภัยในทะเลนี้จะต้องมีความเชื่อมโยงกับ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ

พ.ศ. 2558 โดยมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

4.1 แนวคิดการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ในการกิจด้านการบรรเทาสาธารณภัย คณะกรรมการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ.ช.) ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 มีหน้าที่ ในการกำหนดนโยบายและบูรณาการพัฒนาระบบป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยระดับชาติ ในขณะที่การกิจด้าน การรักษาสภาพประโยชน์ของชาติทางทะเล คณะกรรมการ นโยบายการรักษาสภาพประโยชน์ของชาติทางทะเล (นปท.) ตามร่าง พ.ร.บ.การรักษาสภาพประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.... มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายในการรักษาสภาพ ประโยชน์ของชาติทางทะเลให้สอดคล้องกับนโยบายของ รัฐที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการทั้ง 2 คณะจึงมีความสอดคล้องกันอยู่เดิมแล้ว เพียงแต่เพิ่มการ ประสานงานในการกำหนดนโยบายให้เชื่อมโยงกันมากขึ้น

4.2 แนวคิดการประเมินสถานการณ์และการเตรียม ความพร้อม ศรชล. สามารถประยุกต์นำหลักการในการ บรรเทาสาธารณภัยที่เกี่ยวข้องตามแผนป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 มาใช้กับการบรรเทา สาธารณภัยทางทะเลได้ โดยต้องจัดทำแนวความคิดในการ ประเมินสถานการณ์ และเตรียมความพร้อมของ ศรชล. ให้สอดคล้องกับแนวความคิดในการบรรเทาสาธารณภัย

4.3 แนวคิดการควบคุม สั่งการ และประสานการ ปฏิบัติระหว่างหน่วยงานของรัฐในการควบคุม สั่งการ เมื่อ สาธารณภัยทางทะเลเกิดขึ้น นอกจาก ศรชล. จะใช้อำนาจ ตามกฎหมายในการควบคุมสถานการณ์ตามที่กล่าวไว้ ข้างต้นแล้ว ศรชล. ยังสามารถประยุกต์ใช้ทฤษฎีระบบ บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command System: ICS) โดย บก.ศรชล. สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์การ บัญชาการร่วม (Unified Command) เพื่ออำนวยความสะดวก ในการบริหารจัดการทรัพยากรในภาพรวม และ ศรชล. ภาค 1-3 สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์บัญชาการ เหตุการณ์ (Incident Command Post: ICP) โดย ผอ. ศรชล. ภาคจะเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Com-mander: IC) รับผิดชอบในการจัดการกับเหตุการณ์สำหรับ กำลังพลฝ่ายอำนวยความสะดวกใน ศรชล.ภาค สามารถปฏิบัติ หน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ผู้ประสานงานหลัก (Command Staff) และส่วนอำนวยความสะดวก (General Staff) ตามสาขาเพื่อ

สนับสนุนการบัญชาการของผู้บัญชาการเหตุการณ์ในการ บริหารสถานการณ์ฉุกเฉิน หมวดเรือเฉพาะกิจ ศรชล.ภาค จะปฏิบัติหน้าที่เป็นส่วนปฏิบัติการ (Operations Section) มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการอำนวยความสะดวก และประสาน การปฏิบัติทางยุทธวิธี โดยมีหมู่เรือ หน่วยบิน และชุดปฏิบัติ การพิเศษ ศรชล.ภาค เป็นหน่วยปฏิบัติการ สำหรับแนวคิด ในการควบคุมบังคับบัญชา ศรชล. สามารถใช้แนวคิดใน การควบคุมบังคับบัญชาตามลำดับชั้น ในส่วนของความ เชื่อมโยงในการอำนวยความสะดวก ควบคุมสั่งการในการจัดการ สาธารณภัยทางทะเลกับการอำนวยความสะดวกตามโครงสร้างแผน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 นั้น บก.ศรชล. ซึ่งกำกับดูแลการจัดการสาธารณภัยในทะเลควร มีความเชื่อมโยงในระดับเดียวกันกับกองบัญชาการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ.ช.) ซึ่งกำกับดูแล การจัดการสาธารณภัยในทางบก โดยมีรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทยเป็น ผอ.กปภ.ช. และอยู่ภายใต้การ กำกับดูแลด้านนโยบายการบรรเทาสาธารณภัยจากคณะ กรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ.ช.) เพื่อให้เกิดเอกภาพด้านนโยบายการบรรเทาสาธารณภัยใน ภาพรวม และเกิดการบูรณาการทรัพยากรของหน่วยปฏิบัติ อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลควรจัดให้มีแผนแม่บทบรรเทาสาธารณภัย ในทะเล ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 เป็นการเฉพาะ และควร มีสาระสำคัญ ประกอบด้วย

1.1 แผนเผชิญเหตุสาธารณภัยในทะเลโดยมี ศรชล. เป็นผู้รับผิดชอบให้สอดคล้องกับแนวความคิดในการ บรรเทาสาธารณภัยในทะเล รวมทั้งการประสานงานกรณี ที่สาธารณภัยนั้นครอบคลุมพื้นที่ทั้งทางบกและทางทะเล รวมทั้งควรทบทวนระดับความพร้อมของ ศรชล. (พ.ศ.....) ให้มีความสอดคล้องกับระดับความพร้อมของแผนบรรเทา สาธารณภัยแห่งชาติ และระดับความพร้อมของกองทัพเรือ (พ.ศ.....) ซึ่งเป็นหน่วยปฏิบัติการหลักในพื้นที่ด้วย

1.2 การจัดทำบัญชี เครื่องมือ และสิ่งอุปกรณ์ที่ จำเป็นในการบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยต่าง ๆ ให้อยู่

ในฐานะข้อมูลออนไลน์ โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และ ศรชล. เป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานร่วมกัน

1.3 การจัดทำแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถด้านการบรรเทาสาธารณภัยในระยะยาว

2. กองทัพเรือสามารถนำแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยไปใช้ในการทบทวนภารกิจ โครงสร้างอำนาจหน้าที่ และการแบ่งมอบงานของหน่วยขึ้นตรงภายใต้ ศรชล. และหน่วยสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแนวคิดในการปฏิบัติการและระดับความพร้อมของ ศรชล. ด้วย

3. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ควรพิจารณาบทบาทและความสัมพันธ์ของคณะกรรมการและหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558 ให้มีความครอบคลุมถึงการจัดการและการสนับสนุนการบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล

4. จังหวัดชายทะเล กระทรวงมหาดไทยควรจัดการอบรมให้ความรู้แก่ประชาชนในพื้นที่ถึงกลไกในการจัดการและบรรเทาสาธารณภัย และสาธารณภัยทางทะเล บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนเผชิญเหตุบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลระดับจังหวัด ตลอดจนการสร้างความรู้ความตระหนักรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายทะเลในการจัดการและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

เผติมศักดิ์ จารยะพันธ์ และคณะ. ผลประโยชน์แห่งชาติ
ทางทะเล: สถานการณ์และข้อเสนอ. กรุงเทพฯ:
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2550.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ. “ฉบับสมบูรณ์โครงการ
ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งหน่วยยามฝั่ง”.
รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษา, สำนักงาน
สภาความมั่นคงแห่งชาติ, 2553.

อัครเดช ว่องวิทย์, นาวาตรี. “การศึกษาแผนแม่บท
บรรเทาสาธารณภัยกองทัพเรือเพื่อใช้เป็นแนวทาง
ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติจากสาธารณภัย
ในสภาวะการณ์ปัจจุบัน”. เอกสารวิจัย, โรงเรียน
เสนาธิการทหารเรือ, 2558.

ศรายุทธ พุ่มสุวรรณ, นาวาเอก. “เอกสารประจำภาค
วิทยาลัยการทัพเรือ เรื่องการพัฒนาการป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัยของกองทัพเรือในทศวรรษ
หน้า”. เอกสารประจำภาค, วิทยาลัยการทัพเรือ,
2559.

กฎหมาย

“พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.
2550”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 124, 7 กันยายน
2550, หน้า 3-22.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ, กรม. “แผน
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558”.
31 มีนาคม 2558, หน้า 23-100.

สภาความมั่นคงแห่งชาติ, สำนักงาน. “ร่างยุทธศาสตร์ชาติ
20ปี(พ.ศ.2560-2579)นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ
พ.ศ. 2558-2564”. หน้า 1-22.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,
สำนักงาน. “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564”. 29 ธันวาคม 2559,
หน้า 1-125.

สภาความมั่นคงแห่งชาติ, สำนักงาน. “นโยบายความมั่นคง
แห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2558-2564)”. หน้า 1-22.

ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ, กรม. “ระบบ
บัญชาการเหตุการณ์กับการจัดการในภาวะฉุกเฉิน
ของประเทศไทย”. 2559.

กลาโหม, กระทรวง. “แนวทางปฏิบัติต่อความช่วยเหลือ
ด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติของ
กระทรวงกลาโหม”. 2560, หน้า 3.

กองทัพเรือ. “การประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือ พ.ศ.
2560-2579”. 8 กันยายน 2560, หน้า 190-191.

สัมภาษณ์

ดุลยวัฒน์ เชาว์ดี, นาวาเอก, รองผู้อำนวยการกองกิจการ
ความมั่นคงทางทะเล สำนักกิจการความมั่นคง
กรมยุทธการทหารเรือ. สัมภาษณ์. 19 มิถุนายน 2560.
เชิงชาย ชมเชิงแพทย์, พลเรือตรี, ผู้อำนวยการสำนักกิจการ
ความมั่นคง กรมยุทธการทหารเรือ. สัมภาษณ์. 19
มิถุนายน 2560.



ปัจจัยการคงอยู่ในงาน ต่อความผูกพันต่อองค์กร ของอุทการเรือพระจุลจอมเกล้า

Retention Factors on Organizational Commitment
of Phra Chulachomklao Naval Dockyard

นายสิทธิศักดิ์ ฉันทวโร

นักศึกษาปริญญาโท คณะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Sitthisak Chantawaro

Graduate Student, Graduate School of Human Resource Development,
National Institute of Development Administration (NIDA)

E-mail: sitthisak.cha@stu.nida.ac.th

รศ.ดร. ชัยยุทธ ชีโนกุล

รองศาสตราจารย์ประจำคณะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Associate Professor Chaiyuth Chinokul, Ph.D.

Graduate School of Human Resource Development,
The National Institute of Development Administration (NIDA)

E-mail: youthc64@gmail.com



อุทการเรือพระจุลจอมเกล้า

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากรอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้า และเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กร การวิจัยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากประชากรอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้าทั้งหมดจำนวน 1,382 คน ได้แบบสอบถามครบถ้วนสมบูรณ์ 434 ชุด วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนัก (Weighted Least Squares Regression Analysis) และสถิติ T-Test กับ F-Test

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 51-60 ปี ประเภทของตำแหน่งเป็นลูกจ้างประจำ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษามัธยมศึกษา หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงานมากกว่า 25 กิโลเมตร วิธีการเดินทางมาทำงานมาด้วยรถยนต์ และอายุการทำงานกับองค์กร 21-30 ปี การศึกษาการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากรอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้าด้วยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนักพบว่า ค่าตอบแทน การสนับสนุนของหัวหน้า การฝึกอบรมและพัฒนา ความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน การพัฒนาสายอาชีพ การเดินทางเพื่อไปทำงาน ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กร อีกทั้งเมื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กร บุคลากรที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ ประเภทของตำแหน่ง สถานภาพสมรส ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน และอายุการทำงานกับองค์กรที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อความผูกพันต่อองค์กรแตกต่างกัน

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่าองค์กรควรพัฒนาปัจจัยการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรให้เพิ่มขึ้น และนำผลจากการวิจัยมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนรักษาบุคลากรให้อยู่กับองค์กรได้อย่างยาวนาน ได้แก่ การรักษาบุคลากรที่มีความสำคัญต่อองค์กร

คำสำคัญ: การคงอยู่ในงาน, ความผูกพันต่อองค์กร, การถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนัก

ABSTRACT

The research investigates in: 1) To examine employee retention which impacts on organisational commitment of employee in the Phra Chulachomklao naval dockyard. 2) To compare employee's opinions towards organisational commitment of the Phra Chulachomklao naval dockyard on organisational commitment. This quantitative research uses questionnaire to collect data from 1,382 total naval personnel of Phra Chulachomklao naval dockyard, 434 questionnaires are collected. Data is analysed by using weighted least squares regression analysis, T-Test and F-Test.

The research shows that most respondents are male, age range: 51-60 years, permanent employees, married status, education grade 6 or vocational, distance from work: more than 25 kilometres, travel by car and has a period of work with the organisation of 21-30 years. Moreover, compensation, supervisor support, training & development, work-life balance, career development and work commute have impact on organisational commitment, analysis with weighted least squares regression. Furthermore, personal factors such as gender, age, marital status, type of job position, commuting distance and period of work with organisations, have influence on organisational commitment among them, compare to employee's opinions.

On the instructions, the organisation should develop employee retention factors to increase the efficiency of the organisation and applied to the planning of personnel to stay with the organisation for a long time. It is important to maintain personnel that are important to the organisation.

Keywords: Employee Retention, Organisational Commitment, Weighted Least Squares Regression Method

บทนำ

การบริหารทรัพยากรมนุษย์ถูกนำมาใช้ในองค์กรเพื่อ
บริการจัดการให้บุคลากรตอบสนองความต้องการในการ
ดำเนินธุรกิจ องค์กรที่จะประสบความสำเร็จต้องรักษาและ
พัฒนาบุคลากรในองค์กรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร
ดังนั้น ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ในองค์กรจำเป็นต้องบริหารให้
บุคลากรมีความพึงพอใจในงาน ไม่ลาออกจากองค์กร และ
จัดการให้บุคลากรมีประสิทธิภาพ หากบุคลากรในองค์กร
ขาดแคลน และบุคลากรไม่มีประสิทธิภาพอาจทำให้องค์กร
ประสบปัญหาตามมาได้

ปัญหาขาดแคลนแรงงานในปัจจุบันโดยผลสำรวจของ
World Economic Forum (2017) พบว่าประเทศไทยมี
แรงงานฝีมือเพียงร้อยละ 14.0 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของ
แรงงานฝีมือจากต่างประเทศทั่วโลกร้อยละ 24.2 ปัญหา
ดังกล่าวทำให้องค์กรต้องการรักษาบุคลากรที่มีค่าให้อยู่กับ
องค์กร เนื่องจากองค์กรต้องสูญเสียงบประมาณและเวลา
ที่ได้อลงทุนไปกับบุคลากรโดยเปล่าประโยชน์ อีกทั้งองค์กร
ต้องลงทุนทั้งทางงบประมาณเพื่อสรรหาบุคลากรทดแทน
สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพขององค์กร ซึ่งส่งผล
ให้ประสิทธิภาพในการแข่งขันขององค์กรลดลง (Paul Van
Dyk, 2011) นอกเหนือจากการรักษาบุคลากรให้อยู่กับ
องค์กรแล้ว การสร้างความผูกพันต่อองค์กรก็ถือเป็นเรื่อง
สำคัญ เนื่องจากการที่บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กรจะ
ส่งผลประสิทธิภาพของงาน (Tladinyane, 2016) ซึ่งการ
สร้างความผูกพันต่อองค์กรนั้นทำได้หลายวิธี ได้แก่ การที่
หัวหน้างานให้โอกาสบุคลากรในการปฏิบัติงาน การยอมรับ
ฟังความคิดเห็นของบุคลากร และการชมเชยหรือให้รางวัล
เมื่อบุคลากรปฏิบัติงานได้ผลงานที่ดี ซึ่งจะส่งผลให้บุคลากร
อยากทำงานให้กับองค์กรไปอีกระยะหนึ่ง เนื่องจากมีความรู้สึก
ว่าตนเองมีความสำคัญกับองค์กร สามารถช่วยให้องค์กร
ประสบความสำเร็จ จนทำให้บุคลากรรู้สึกผูกพันต่อองค์กร
(Simons and Buitendach, 2013)

อุทการเรือพระจุลจอมเกล้าเป็นหน่วยงานของกองทัพ
เรือ มีหน้าที่อำนวยการ ประสานงาน แนะนำ กำกับ
และดำเนินการเกี่ยวกับการซ่อม สร้าง ดัดแปลง ทดสอบ
วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับเรือ ยานรบ และอุปกรณ์การช่าง

ที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันองค์กรประสบปัญหาบุคลากรที่มีความ
เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมเรือลาออก ซึ่งอาจส่งผล
ด้านลบถึงประสิทธิภาพขององค์กร ดังนั้น การศึกษาวิจัย
ถึง “ปัจจัยการคงอยู่ในงานต่อความผูกพันต่อองค์กรของ
อุทการเรือพระจุลจอมเกล้า” จะสามารถนำผลจากการ
วิจัยมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนรักษาบุคลากรได้อย่าง
ยาวนาน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพัน
ต่อองค์กรของบุคลากรอุทการเรือพระจุลจอมเกล้า
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทการ
เรือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กร

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตการวิจัยด้านเนื้อหา ประกอบด้วยทฤษฎี
ปัจจัยความผูกพันต่อองค์กร ซึ่งมีแนวคิดจาก Meyer and
Allen (1997) ได้แก่ ด้านความผูกพันต่อเนื้อ ความผูกพัน
ทางจิตใจ ความผูกพันบรรทัดฐานทางสังคม และทฤษฎี
ปัจจัยการคงอยู่ในงาน มีแนวคิดจาก Döckel (2006) ได้แก่
ด้านค่าตอบแทน การสนับสนุนของหัวหน้า การฝึกอบรม
และพัฒนา ความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน การ
พัฒนาสายอาชีพ และการเดินทางเพื่อไปทำงาน
2. ขอบเขตด้านตัวแปรที่เกี่ยวข้อง ตัวแปรต้น หมายถึง
ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประเภทของตำแหน่ง
สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ระยะทางจากที่พักถึง
ที่ทำงาน วิธีการเดินทางไปทำงาน ระยะเวลาในการทำงาน
และปัจจัยการคงอยู่ในงาน ได้แก่ ด้านค่าตอบแทน ด้าน
การสนับสนุนของหัวหน้า ด้านการฝึกอบรมและพัฒนา
ด้านความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน ด้านการพัฒนา
สายอาชีพ และด้านการเดินทางเพื่อไปทำงาน ตัวแปรตาม
หมายถึง ความผูกพันต่อองค์กร ได้แก่ ด้านความผูกพัน
ต่อเนื้อ ด้านความผูกพันทางจิตใจ และด้านความผูกพัน
บรรทัดฐานทางสังคม

3. ขอบเขตด้านประชากรของการวิจัยกำลังพลอุทการเรือพระจุลจอมเกล้า จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 1,382 คน ขอบเขตด้านระยะเวลาในการวิจัย ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2560-31 พฤษภาคม 2561

ประโยชน์ของการวิจัย

องค์กรภาครัฐและภาคเอกชนนำผลการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยการคงอยู่ในงานที่ได้ไปพัฒนาบุคลากรทำให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กรเพิ่มขึ้น

การทบทวนวรรณกรรม

1. ความผูกพันต่อองค์กร (Organizational Commitment)

แนวคิดของ Meyer and Allen (1997) ได้อธิบายความผูกพันต่อองค์กรว่าเป็นความรู้สึกที่บุคคลรับรู้ว่าเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร เต็มใจที่จะทำงานเพื่อองค์กรอย่างเต็มที่และสุดความสามารถเพื่อประโยชน์ขององค์กร และจงรักภักดีต่อองค์กรไม่ออกไปจากองค์กร ซึ่งความผูกพันต่อองค์กรประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ดังนี้

ความผูกพันด้านความต่อเนื่อง (Continuance Commitment) เป็นความรู้สึกของบุคคลที่ตระหนักถึงผลตอบแทนที่ได้จากการลงทุน ได้แก่ เวลาที่อยู่กับองค์กร บำเหน็จบำนาญกับองค์กรเพื่อหวังค่าตอบแทน บุคคลต้องสูญเสียการลงทุนของที่ได้สะสมไว้หากลาออกจากองค์กร

ความผูกพันด้านจิตใจ (Affective Commitment) เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นจากภายในตัวบุคคล เป็นความรู้สึกเป็นอันหนึ่งเดียวกันกับองค์กร รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร เต็มใจที่จะทุ่มเทและอุทิศตนให้กับองค์กร

ความผูกพันด้านบรรทัดฐานทางสังคม (Normative Commitment) เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นจากค่านิยมหรือบรรทัดฐานของสังคม เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองสิ่งที่บุคคลได้รับจากองค์กร แสดงออกในรูปของความซื่อสัตย์ต่อองค์กร ความจงรักภักดีต่อองค์กร และไม่ลาออกจากองค์กร

2. การคงอยู่ในงาน (Employee Retention)

แนวคิดของ Döckel (2006) ได้อธิบายการคงอยู่ในงานว่าเป็นความพยายามในการรักษาบุคคลตั้งแต่เริ่มเข้ามาเป็นสมาชิกให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและ

ยาวนาน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อรักษาบุคคลที่ดีมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการทำงาน ส่งเสริมสนับสนุนให้บุคคลปฏิบัติงานเต็มกำลังความสามารถที่มีอยู่ มีสุขภาพกายและจิตที่สมบูรณ์ มีความรู้สึกมั่นคงในการปฏิบัติงาน สร้างความสัมพันธ์และความผูกพันในการทำงานร่วมกัน

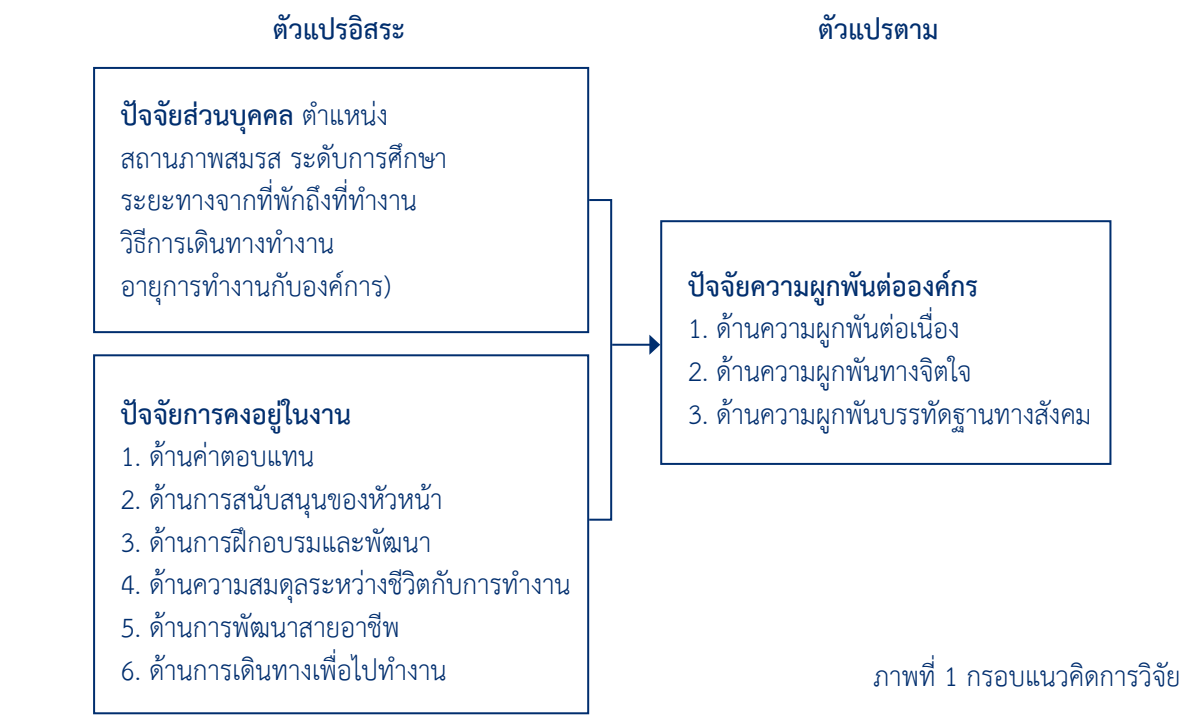
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Aksoy and Yalçınsoy (2018) พบว่า ปัจจัยความยุติธรรมในองค์กร การสนับสนุนของหัวหน้ามีผลต่อความผูกพันต่อองค์กรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 เป็นไปในทางเดียวกันกับของ Döckel et al. (2006) ซึ่งพบว่าปัจจัยด้านค่าตอบแทน การสนับสนุนของหัวหน้า และสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงานส่งผลด้านบวกต่อความผูกพันต่อองค์กรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

Jabaar (2017) พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ เชื้อชาติ สถานภาพสมรส ตำแหน่งงาน ระดับของตำแหน่ง มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจที่จะอยู่หรือลาออกจากองค์กร สนับสนุนกับการวิจัยของ Ferreira, Basson and Coetzee (2010) พบว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ เชื้อชาติ สถานภาพสมรส ประเภทของตำแหน่ง ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กร

Loong, van Lierop and El-Geneidy (2017) ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ของการเดินทางกับประสิทธิภาพในการทำงานของบุคคล มหาวิทยาลัยแมคกิลล์ ประเทศแคนาดา พบว่ารูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานส่งเสริมให้ประสิทธิภาพการทำงานเพิ่มมากขึ้น รองลงมาได้แก่รูปแบบการเดินทาง รถยนต์ และรถโดยสารประจำทางตามลำดับ สอดคล้องกับการวิจัยของ Legrain, Eluru and El-Geneidy (2015) ที่ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ของการเลือกวิธีการขนส่งกับความเครียดในการเดินทางของบุคคล มหาวิทยาลัยแมคกิลล์ ประเทศแคนาดา พบว่าการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีความสัมพันธ์กับความเครียดในการเดินทาง และระยะเวลาในการเดินทางที่มาก ส่งผลต่อความเครียดให้เพิ่มขึ้น

กรอบแนวคิดการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณคือ กำลังพล อุทหาเรือพระจุลจอมเกล้า จำนวน 1,382 คน สุ่มตัวอย่าง โดยใช้ตารางของ Krejcie and Morgan (1970) จากตาราง ขนาดประชากรต้องใช้ตัวอย่าง 449 คน จึงออกสนามโดยการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random

Sampling) ด้วยการแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ตาม สัดส่วนประเภทของตำแหน่ง ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และ พนักงานราชการ ดังตารางที่ 1 และได้เพิ่มตัวอย่างเป็น 460 ชุด เพื่อป้องกันอัตราการตอบกลุ่มที่ไม่ครบถ้วน ผู้วิจัย ทำแบบสอบถามด้วยตนเองและได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ กลับมา 434 ชุด คิดเป็นร้อยละ 94.35

ตารางที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Sampling) ของอุทหาเรือพระจุลจอมเกล้า

ประเภทของตำแหน่ง	จำนวน (คน)	ร้อยละ	สุ่มตัวอย่าง (คน)	จำนวนจริง (คน)
ข้าราชการ	516	37.34	172	154
ลูกจ้างประจำ	614	44.43	204	200
พนักงานราชการ	252	18.23	84	80
รวม	1,382	100.00	460	434

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยศึกษาทฤษฎีเอกสารและการวิจัยเพื่อนำมาสร้างแบบสอบถามในเรื่องความผูกพันต่อองค์กรและการคงอยู่ในงาน แบ่งเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย ตอนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ตอนที่ 2 ข้อมูลปัจจัยความผูกพันต่อองค์กร ตอนที่ 3 ข้อมูลปัจจัยการคงอยู่ในงาน แล้วนำไปหาค่าความเที่ยงตรงโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านพิจารณาความถูกต้อง โครงสร้างคำถาม และคุณภาพเครื่องมือ ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องของคำถามและวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) มากกว่า .50 ขึ้นไปทุกข้อ จากนั้นนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน แล้วนำไปหาค่าความเชื่อมั่นด้วยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach) ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ .920 เมื่อพิจารณาตามปัจจัยพบว่า ค่าความเชื่อมั่นของปัจจัยความผูกพันต่อองค์กร .839 และค่าความเชื่อมั่นของปัจจัยการคงอยู่ในงาน .852 ตามลำดับ

3. การวิเคราะห์ข้อมูล ทดสอบตัวแปรการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากรกรุงเทพมหานคร ด้วยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนัก (Weighted Least Squares Regression Analysis) และทดสอบการเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรกรุงเทพมหานครเรื่องพระจุลจอมเกล้า ที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กรโดยใช้สถิติ T-Test กับ F-Test

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 368 คน คิดเป็นร้อยละ 84.8 อายุช่วง 51-60 ปี จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2 ประเภทของตำแหน่งลูกจ้างประจำ จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 46.1 สถานภาพสมรส จำนวน 273 คน คิด

เป็นร้อยละ 62.9 ระดับการศึกษามัธยมศึกษา หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 44.2 ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงานมากกว่า 25 กิโลเมตร จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 วิธีการเดินทางไปทำงานด้วยรถยนต์ จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 และอายุการทำงานกับองค์กรช่วง 21-30 ปี จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 32.7

2. ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนัก โดยวิธีการใส่ตัวแปรต้นทุกตัวในสมการ (Enter Method) โดยตัวแปรตามคือความผูกพันต่อองค์กร (CM) ตัวแปรต้นทั้ง 6 ตัว ประกอบด้วย ค่าตอบแทน (CS) การสนับสนุนของหัวหน้า (SS) การฝึกอบรมและพัฒนา (TD) ความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน (WB) การพัฒนาสายอาชีพ (CD) การเดินทางเพื่อไปทำงาน (WC) สามารถทำนายความผูกพันต่อองค์กรได้ระดับดี โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การทำนาย (Coefficient of Determination) เท่ากับ .633 คิดเป็นร้อยละ 63.3 แสดงว่าตัวแปรต้นทั้ง 6 ตัว สามารถอธิบายความแปรปรวนในตัวแปรความผูกพันต่อองค์กรได้ร้อยละ 79.6 มีค่าคลาดเคลื่อนในการทำนายโดยเฉลี่ย (Standard Error of the Estimate) 1.275 และมีค่าสถิติ Durbin-Watson 1.828 มีค่าเข้าใกล้ 2 (Hair et al., 2006) แสดงว่าค่าคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน ซึ่งในตัวแปรต้นทั้ง 6 ตัว สามารถทำนายตัวแปรความผูกพันต่อองค์กรได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 คือค่าตอบแทน (CS) การฝึกอบรมและพัฒนา (TD) ความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน (WB) การพัฒนาสายอาชีพ (CD) และอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือการสนับสนุนของหัวหน้า (SS) และการเดินทางเพื่อไปทำงาน (WC) ดังตารางที่ 2 ที่สามารถเขียนสมการถดถอยได้ ดังนี้

สมการถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$ZCM = -.008 + .239ZCS + .127ZSS + .192ZTD + .135ZWB + .181ZCD + .073ZWC$$

สมการถดถอยในรูปคะแนนดิบ

$$CM = .930 + .189CS + .109SS + .165TD + .139WB + .142CD + .063WC$$

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบถ่วงน้ำหนักแบบ Enter

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations
	B	Std. Error	Beta			
1(Constant)	.930	.130		7.146**	.000	
CS	.189	.037	.231	5.151**	.000	.685
SS	.109	.044	.125	2.476*	.014	.668
TD	.165	.045	.187	3.680**	.000	.690
WB	.139	.038	.147	3.661**	.000	.610
CD	.142	.041	.180	3.425**	.001	.702
WC	.063	.036	.076	2.038*	.042	.606
R	R2	SEest	F	Sig.	Durbin-Watson	
.796	.633	1.275	122.895	.000	1.828	

หมายเหตุ: * $p \leq .05$, ** $p \leq .01$

3. ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทการเรือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กร บุคลากรที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษา และวิธีการเดินทางทำงานที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อความผูกพันต่อองค์กรไม่แตกต่างกัน แต่บุคลากรที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ ประเภทของตำแหน่ง สถานภาพสมรส ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน และอายุการทำงานกับองค์กร ที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อความผูกพันต่อองค์กรแตกต่างกัน

สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์

1. การศึกษาการคงอยู่ในงานที่ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากรอุทการเรือพระจุลจอมเกล้าพบว่า ปัจจัยการคงอยู่ในงานด้านค่าตอบแทน ด้านการสนับสนุนของหัวหน้า ด้านการฝึกอบรมและพัฒนา ด้านความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน ด้านการพัฒนาสายอาชีพ และด้านการเดินทางเพื่อไปทำงานส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กร

2. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทการเรือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กรพบว่า บุคลากรที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ ประเภทของ

ตำแหน่ง สถานภาพสมรส ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน และอายุการทำงานกับองค์กรที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อความผูกพันต่อองค์กรแตกต่างกัน

อภิปรายผลการวิจัย

1. จากผลการทดสอบถดถอยพหุคูณ ปัจจัยการคงอยู่ในงานด้านค่าตอบแทน ด้านการสนับสนุนของหัวหน้า ด้านการฝึกอบรมและพัฒนา ด้านความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน ด้านการพัฒนาสายอาชีพ ด้านการเดินทางเพื่อไปทำงาน ส่งผลต่อความผูกพันต่อองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ Aksoy and Yalçınsoy (2018) ที่พบว่าปัจจัยความยุติธรรมในองค์กร การสนับสนุนของหัวหน้ามีผลต่อความผูกพันต่อองค์กรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 และการวิจัยของ Muleya (2017) ซึ่งพบว่าด้านค่าตอบแทน ลักษณะของงาน การสนับสนุนของหัวหน้า การพัฒนาสายอาชีพ และสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงานมีผลต่อความผูกพันต่อองค์กรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 อีกทั้งการวิจัยของ Döckel et al. (2006) ที่พบว่าปัจจัยด้านค่าตอบแทน การสนับสนุนของหัวหน้า และสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงานส่งผลด้านบวกต่อความผูกพันต่อองค์กรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

2. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของบุคลากรอุทหา รือพระจุลจอมเกล้าที่มีต่อความผูกพันต่อองค์กรจากผล การวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ ประเภทของ ตำแหน่ง สถานภาพสมรส ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน และอายุการทำงานกับองค์กร ที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อ ความผูกพันต่อองค์กรแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการ วิจัยของ Tladinyane (2016) ที่พบว่าเพศชายมีความ ผูกพันต่อองค์กรมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศชายมีความ ยึดมั่นในงานและมุ่งมั่นในการทำงานมากกว่าเพศหญิง แสดงให้เห็นว่า เพศที่ต่างกันอาจส่งผลต่อความผูกพันต่อ องค์กร ซึ่งเป็นไปทางเดียวกันกับการวิจัยของ Ferreira, Basson and Coetzee (2010) ซึ่งพบว่าช่วงอายุ 41-55 ปี มีความผูกพันต่อองค์กรมากกว่าช่วงอื่น ๆ เนื่องจากความ รู้สึกที่ต้องทำงานต่อไปเป็นผลจากความผูกพันด้าน บรรทัดฐานทางสังคมที่พัฒนาขึ้นตามระยะเวลาการอยู่กับ องค์กร นำไปสู่ผลวิจัยได้ว่าความผูกพันต่อองค์กรอาจเพิ่ม ขึ้นตามอายุของบุคลากร สถานภาพแยกกันอยู่หรือหย่า ร้างมีความผูกพันต่อองค์กรมากกว่าสถานภาพแต่งงาน เนื่องจากไม่มีการะดับบุตร สามารถสรุปได้ว่าความผูกพัน ต่อองค์กรอาจลดลงจากภาระทางครอบครัว หรือปัญหา ทางครอบครัวของตัวบุคคล อีกทั้งการวิจัยของ Spies (2006) ซึ่งทำการศึกษาเรื่องระยะห่างระหว่างที่พักถึงที่ ทำงานที่ส่งผลต่อปัจจัยความพึงพอใจในการทำงานใน อุตสาหกรรมน้ำมันทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ รัสเซียพบว่า ระยะทางและระยะเวลาจากที่พักถึงที่ทำงาน ที่มากส่งผลด้านลบต่อความพึงพอใจในงาน อาจสรุปได้ว่า ระยะทางที่มากอาจส่งผลด้านลบต่อความผูกพันต่อองค์กร

ข้อเสนอแนะ

1. การพัฒนาการคงอยู่ในองค์กรของบุคลากร (1) ด้านค่าตอบแทน ควรปรับโครงสร้างค่าตอบแทนให้มีความ ใกล้เคียงกับองค์กรที่ลักษณะคล้ายกัน (2) ด้านการ สนับสนุนของหัวหน้า ควรสนับสนุนผู้บังคับบัญชาให้คำ ปรึกษาในการทำงานของลูกน้องอย่างสม่ำเสมอ และมีส่วน ร่วมในการกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติงาน (3) ด้านการ ฝึกอบรมและพัฒนา ควรเสริมทักษะใหม่ที่เป็นต่อการ เปลี่ยนแปลงในอนาคต (4) ด้านความสมดุลระหว่างชีวิต กับการทำงาน ควรจัดสรรปริมาณงานที่บุคลากรได้ทำมี

ความเหมาะสมกับตำแหน่งงานให้เท่าเทียมกัน และจัดสรร ระยะเวลาในการทำงานของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งงาน อย่างเหมาะสม (5) ด้านการพัฒนาสายอาชีพ ควรพัฒนา ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่ยุติธรรม และมีความ ก้าวหน้าที่ชัดเจน และ (6) ด้านการเดินทางเพื่อไปทำงาน ควรจัดสรรสวัสดิการให้แก่บุคลากร

2. การพัฒนาความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากร (1) ด้านเพศ ควรส่งเสริมความเสมอภาคระหว่างหญิงและชาย เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเพศ (2) ด้านอายุ ควรสนับสนุน ให้บุคลากรที่มีอายุช่วง 21-30 ปี ศึกษาในสายงานที่มี ความใกล้เคียงกันเพื่อเพิ่มทักษะในการทำงาน (3) ด้าน ประเภทของตำแหน่ง ควรจัดหาสวัสดิการชดเชยให้ประเภท ของตำแหน่งที่ค่าตอบแทนต่ำ ได้แก่ ทุนการศึกษาบุตร กองทุนกู้ยืมเงิน (4) ด้านสถานภาพสมรส ควรผลักดันให้ บุคคลเห็นคุณค่าของการวางแผนทางการเงิน (5) ด้านระยะ ทางจากที่พักถึงที่ทำงาน ควรสนับสนุนการจัดหาที่พักแก่ บุคลากรที่เดินทางไกล และ (6) ด้านช่วงอายุการทำงาน ควรกระตุ้นบุคลากรที่มีช่วงอายุการทำงาน 1-10 ปี ให้หา รายได้จากการลงทุนอื่น ๆ ได้แก่ สหกรณ์ออมทรัพย์ สลาก ออมสิน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาประเด็นเพิ่มเติมดังนี้ ศึกษาเปรียบเทียบองค์กรที่อยู่พื้นที่ใจกลางเมืองและ ชานเมือง ศึกษาปัจจัยอื่นที่อาจส่งผลถึงความผูกพันองค์กร ได้แก่ ปัจจัยความพึงพอใจในงาน ปัจจัยผลตอบแทนทั้งหมด ปัจจัยการบริหารผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น

- Aksoy, C., and Yalçınsoy, A. Investigation of the relationship between job performance, burnout and workaholism. **Journal of Business Research-Turk**, 10(3), 2018, pp. 53-64.
- Döckel, A., Basson, J. S., and Coetzee, M. The effect of retention factors on organisational commitment: An investigation of high technology employees. **SA Journal of Human Resource Management**, 4(2), 2006, pp. 20-28.
- Ferreira, N., Basson, J., and Coetzee, M. Psychological career resources in relation to organisational commitment: An exploratory study. **SA Journal of Human Resource Management**, 8(1), 2010, pp. 1-10.
- Hair, J. F., Black, W. C., et al. **Multivariate data analysis**. (6th ed). Uppersaddle River: Pearson Prentice Hall, 2006.
- Jabaar, R. **The relationship between organisational commitment, career adaptability and retention factors within the retail sector in the Western Cape**. Master's thesis. University of South Africa, 2017.
- Krejcie, R. V., and Morgan, D. W. Determining sample size for research activities. **Educational and Psychological Measurement**, 30(3), 1970, pp. 607-610.
- Loong, C., van Lierop, D., and El-Geneidy, A. On time and ready to go: An analysis of commuters' punctuality and energy levels at work or school. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology And Behaviour**, 45, 2017, pp. 1-13.
- Meyer, J., and Allen, N. J. **Commitment in the workplace: Theory, Research and Application**. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 1997.
- Muleya, D. **Retention factors and employee organisational commitment at a higher education institution in South Africa**. Doctoral dissertation. University of Venda, 2017.
- Simons, J. C., and Buitendach, J. H. Psychological capital, work engagement and organisational commitment amongst call centre employees in South Africa. **SA Journal of Industrial Psychology**, 39(2), 2013, pp. 1-12.
- Spies, M. Distance between home and workplace as a factor for job satisfaction in the North-West Russian oil industry. **Fennia-International Journal of Geography**, 184(2), 2006, pp. 133-149.
- Tladinyane, R. T. Psychological career resources, work engagement and organisational commitment foci: A psychological profile for staff retention. **Problems and Perspectives in Management**, 14(1), 2016, pp. 168-175.
- Van Dyk, J. **The relationship between organisational commitment, retention factors and perceived job embeddedness**. Master's thesis. University of South Africa, 2011.
- World Economic Forum. **The human capital report 2017**. Retrieved Aug 10, 2018, from <http://reports.weforum.org/global-human-capital-report-2017/human-capital-report-2017>.



การพัฒนาการมารายงานตัว เพื่อการเตรียมพลของกำลังพลสำรอง กองทัพบก

Development of Individual Reporting
for Reserve Components in the Royal Thai Army

พล.ต.ดร.ธนาัฐ ยังเฟื่องมนต์
ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก

Maj. Gen. Dr.Thananut Youngfeungmon
Army Expert, Royal Thai Army

E-mail: tuk2238@gmail.com



บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการมารายงานตัวเพื่อการเตรียมพลของกำลังพลสำรอง กองทัพบก พบว่าควรมีการพัฒนาการคัดเลือกกำลังพลเข้าสู่ระบบกำลังสำรอง การตรวจสอบสภาพทหารกองหนุน การเรียกพลเพื่อเข้าสู่ระบบการเตรียมพล การอำนวยความสะดวกหน่วยรับการบรรจุ การรายงานตัว ณ หน่วยรับการบรรจุ และการปฏิบัติหลังการมารายงานตัว ตลอดจนการพิจารณาบรรจุกำลังพลสำรองที่มีจิตอาสาออกไปปฏิบัติหน้าที่ป้องกันประเทศและสถานการณ์ภัยคุกคาม ข้อเสนอแนะที่สำคัญคือ การคัดเลือกกำลังพลสำรองเข้าสู่ระบบการเตรียมพลควรใช้ระบบอาสาสมัคร การพัฒนาระบบการติดต่อสื่อสารหลายช่องทางและมีความต่อเนื่อง โดยจัดตั้งศูนย์ประสานงานประจำหน่วย และการใช้เครือข่ายทางสังคม

คำสำคัญ: เตรียมพลของกำลังพลสำรอง, กองทัพบก

ABSTRACT

This study is development of individual reporting for reserve components in the Royal Thai Army. This study finds that it should develop for recruit the reserve components by checking the reserve status, the preparation system, Facilitate for the assigned unit, Individual reporting at the assigned unit and after action, practice. Consideration regarding the reserve components volunteer has recruited in the national defense missions and the new threat situations. Some important recommendations from this study are recruitment that should use a volunteer system, developing in continuous communication system, establish the coordination centre in the assigned unit and use social network.

Keyword: Royal Thai Army, Reserve Components

บทนำ

กำลังสำรองเป็นกำลังทางยุทธศาสตร์ของชาติและเป็นพลังอำนาจทางทหารที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความมั่นคงของประเทศ เป็นส่วนสำคัญในการเสริมสร้างกำลังทหารให้มีความเข้มแข็งและพร้อมรบ (กรมการสรรพกำลังกลาโหม, 2555) ซึ่งต้องพิจารณาเตรียมกำลังให้เหมาะสมกับงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร ซึ่งระบบกำลังสำรองจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยให้ระบบการเตรียมกำลังของกองทัพที่ไม่ต้องใช้งบประมาณมาก และสามารถทดแทนกำลังพลประจำการที่ลดน้อยลงได้ และมีความพร้อมที่จะเข้าเผชิญกับภาวะวิกฤตของประเทศได้ทุกรูปแบบ (ลือชา มุ่งคำกลาง, 2551) โดยมีหน่วยบัญชาการกำลังสำรองเป็นหน่วยรับผิดชอบตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา

หลักการและเหตุผล

การเรียกพลในระบบกำลังสำรองที่ผ่านมายังไม่เป็นระบบที่ชัดเจน เป็นการเรียกเข้ามาตรวจสอบ และฝึกวิชาทหารตามแต่โอกาสจะอำนวย ทั้งนี้ เนื่องจากความจำเป็นด้านงบประมาณไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากมีกำลังพลสำรองมารายงานตัวเพื่อตรวจสอบและฝึกวิชาทหารไม่มาก แต่ปัญหาและสาเหตุส่วนใหญ่มักจะเป็นตัวของกำลังพลสำรองเองที่ติดงานประกอบอาชีพหรืออยู่ในระหว่างทดลองงาน เมื่อไปเข้ารับการเรียกพลจะถูกออกจากงานไปจากท้องที่เพื่อประกอบอาชีพในท้องที่อื่น ๆ ไปศึกษาหรือทำงานในต่างประเทศ มีภาระต้องดูแลครอบครัว ได้รับหมายเรียกพลในระยะเวลากระชั้นชิด หรือไม่รับหมายเรียกพล ไม่พอใจค่าตอบแทน และประโยชน์ที่ทางราชการทหารมอบหมายให้คล้ายตามบุคคลอื่น ๆ ชักชวนกันหลีกเลี่ยง และขาดจิตสำนึกในหน้าที่ของการเป็นทหาร ตลอดจนเป็นลักษณะนิสัยส่วนตัวของบุคคล และสถานภาพของบุคคลในท้องถิ่นนั้น ๆ

จากการเรียกพลเพื่อตรวจสอบและฝึกวิชาทหารของกองทัพที่ผ่านมามีกำลังพลสำรองมารายงานตัวไม่ครบตามจำนวนที่เรียกพล ผลการมารายงานตัวของกำลังพลสำรองมีจำนวนที่ไม่สามารถตรวจสอบได้อย่างถูก

ต้องและสมบูรณ์ ทั้งนี้ เป็นปัญหาจากตัวของระบบการเรียกพลของกองทัพบกเอง สภาพความจำเป็นของกำลังพลสำรอง รวมไปถึงค่านิยมและสภาวะการณ์ในห้วงระยะเวลานั้น ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่าหากมีการพัฒนาระบบกำลังสำรองในปัจจุบันให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะความจำเป็นของกำลังพลสำรอง มีระบบควบคุม และตรวจสอบ ตลอดจนบทบัญญัติของกฎหมาย และความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ก็จะสามารถทำให้การมารายงานตัวของกำลังสำรองเพื่อเข้ารับการตรวจสอบและฝึกวิชาทหารมีจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงมีความสนใจที่จะศึกษาว่ามีปัจจัยใดที่มีอิทธิพลต่อการมารายงานตัวเพื่อการเตรียมพลของกำลังพลสำรอง ซึ่งจะขอพิจารณาเฉพาะระบบกำลังสำรอง และจะสามารถพัฒนาระบบกำลังสำรองนี้ได้อย่างไร ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาระบบกำลังสำรองบรรลุเป้าหมายในการเตรียมความพร้อมในการป้องกันประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาการมารายงานตัวของกำลังพลสำรองเพื่อการเตรียมพล กองทัพบก

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การรายงานตัวของกำลังพลสำรอง

- หน้าที่ความรับผิดชอบ
- ภาวะความจำเป็นของบุคคล
- สภาพของแรงจูงใจ
- สถานะของกำลังพลสำรอง

ที่มา: ประยุกต์การประชุมสัมมนาเพื่อพัฒนาระบบกำลังสำรองของกระทรวงกลาโหม,



รูปแบบการพัฒนา
การมารายงานตัว
เพื่อการเตรียมพล
ของกำลังพลสำรองในอนาคต

ขอบเขตการศึกษา

ทำการศึกษาระบบการมารายงานตัวของกำลังพลสำรองที่ขึ้นบัญชีทหารกองหนุนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร, นครปฐม, สมุทรสาคร, สมุทรปราการ, ปทุมธานี และนนทบุรี โดยได้กำหนดเนื้อหาในการศึกษาในเรื่องหน้าที่ความรับผิดชอบ ภาวะความจำเป็นของบุคคล สภาพแรงจูงใจ และสถานะของกำลังพลสำรอง โดยใช้เทคนิคการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก สัมภาษณ์เชิงกลุ่ม และการสัมภาษณ์ เก็บข้อมูลด้วยเครื่องมือที่เป็นประเด็นในการสัมภาษณ์ ต่อผู้บังคับบัญชา สัสดี เจ้าหน้าที่ และกำลังพลสำรอง

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ระบบกำลังสำรอง ตามความหมายของข้อบังคับกระทรวงกลาโหมว่าด้วยกิจการกำลังพลสำรอง พ.ศ. 2559 (ราชกิจจานุเบกษา, ตุลาคม 2559) ได้กำหนดงานที่ต้องดำเนินการใน 5 เรื่อง ดังนี้

1. การบรรจุและการใช้กำลังพลสำรอง หมายถึง การดำเนินการเกี่ยวกับการรับสมัครหรือคัดเลือกกำลังพลสำรองที่มีคุณสมบัติครบถ้วน เหมาะสม เพื่อบรรจุในตำแหน่งต่าง ๆ ในหน่วยทหารตามลักษณะการใช้กำลังพลสำรองคือ เสริมกำลัง เพิ่มเติมกำลัง ทดแทนกำลัง และขยายกำลังเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการของกระทรวงกลาโหมตามที่กฎหมายกำหนด

2. การผลิตกำลังพลสำรอง หมายถึง กรรมวิธีเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคคลที่มีคุณสมบัติจะเป็นกำลังพลสำรองให้

ทันสมัย ทันกับการรองรับสถานการณ์ภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป

3. การฝึกศึกษากำลังพลสำรอง หมายถึง การฝึกศึกษาอบรมให้แก่กำลังพลสำรองเพื่อให้มีความรู้ความสามารถตามตำแหน่งหน้าที่ที่บรรจุ การปฏิบัติการที่ต้องใช้ความรู้ ความเชี่ยวชาญเป็นการเฉพาะ รวมทั้งการให้การศึกษาแก่กำลังพลสำรองตามแนวทางการรับราชการทหาร

4. การควบคุมกำลังพลสำรอง หมายถึง การปฏิบัติเพื่อดำรงการติดต่อกับกำลังพลสำรองเพื่อให้ทราบสถานภาพต่าง ๆ อันจะเกิดประโยชน์สูงสุดในงานด้านกิจการกำลังพลสำรอง ซึ่งมีการควบคุมอยู่ 2 ประเภทคือการควบคุมทางบัญชี และการควบคุมทางการปฏิบัติ

5. การเรียกกำลังพลสำรองหรือการระดมพล หมายถึง กรรมวิธีในการเรียกกำลังพลสำรองเข้ารับราชการทหารตามความมุ่งหมายของการเรียกกำลังพลสำรองเพื่อตรวจสอบ เพื่อฝึกวิชาทหารเพื่อปฏิบัติราชการ หรือเพื่อทดลองความพร้อม และการระดมพล

หน้าที่ความรับผิดชอบ พบว่า Weber (1947) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมของบุคคลที่ถูกผู้อื่นคาดหวังว่าจะต้องแสดงออกให้สอดคล้องเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่การงานของบุคคลนั้น ซึ่งตามความหมายของ Dictionary of Education (1980) คือสิ่งที่ทุกคนต้องทำ โดยปกติแล้วภาวะจำยอมจะเป็นไปตามหลักศีลธรรม แต่บางครั้งก็เป็นไปตามกฎหมายหรือข้อตกลง ในขณะที่พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2525) ได้ให้ความหมายของหน้าที่ไว้

คือ กิจที่ควรทำ, กิจที่ต้องทำ, วงแห่งกิจการ สำหรับคำว่า ความรับผิดชอบให้ความหมายไว้ดังนี้คือ การยอมรับตามผลที่ดีและไม่ดีในกิจการที่ได้กระทำไป ซึ่งหากเรารู้จักหน้าที่ และมีความสำนึกได้ รู้จักสภาพสำคัญของตนเองที่เป็นอยู่ จะหลีกเลี่ยงละเลยไม่ได้ นั่นคือจะต้องกระทำทั้งหมดเช่นเดียวกับการมีภาระ หรือพันธะผูกพันในการจะปฏิบัติหน้าที่ การงานของผู้ร่วมงานให้เป็นไปตามเป้าหมายขององค์กร มุ่งสู่เป้าหมายขององค์กรที่วางไว้

ภาวะความจำเป็นของบุคคล พบว่าทฤษฎีลำดับความต้องการของมาสโลว์ (Maslow, 1970) ที่กล่าวถึงความต้องการของมนุษย์ 5 ชั้นได้แก่ ความต้องการทางร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์เพื่อความอยู่รอด ความต้องการความปลอดภัย และมั่นคง (Security or Safety Needs) เป็นความต้องการที่มนุษย์จะเพิ่มความต้องการในระดับที่สูงขึ้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความต้องการความมั่นคงในชีวิตและหน้าที่การงาน ความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ (ความต้องการทางสังคม) (Affiliation or Acceptance Needs) เป็นความต้องการที่เป็นส่วนหนึ่งของสังคมซึ่งเป็นธรรมชาติอย่างหนึ่งของมนุษย์ที่ต้องการให้และได้รับซึ่งความรัก ให้ได้รับการยอมรับ ให้ได้รับความชื่นชมจากผู้อื่น ความต้องการการยกย่อง (Esteem Needs) หรือความภาคภูมิใจในตนเองเป็นความต้องการการได้รับการยกย่องนับถือ และสถานะจากสังคม ไปจนถึงความต้องการความสำเร็จในชีวิต (Self-actualization) เป็นความต้องการสูงสุดของแต่ละบุคคลที่จะทำทุกสิ่งทุกอย่างได้สำเร็จ ความต้องการทำทุกอย่างเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง จึงเป็นความจำเป็นที่มนุษย์จะต้องแสวงอยู่ตลอดเวลา

สภาพแรงจูงใจ พบว่าโลเวลล์ (Lovell, 1980, p. 109) ให้ความหมายของแรงจูงใจว่า “เป็นกระบวนการที่ชักนำโน้มน้าวให้บุคคลเกิดความพยายามเพื่อที่จะสนองตอบความต้องการบางประการให้บรรลุผลสำเร็จ” ในขณะที่โดมเจียน (Domjan 1996, p. 199) อธิบายว่าการจูงใจเป็นภาวะในการเพิ่มพฤติกรรมการกระทำกิจกรรมของบุคคล โดยบุคคลลงใจกระทำพฤติกรรมนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ มี 2 ลักษณะดังนี้ ประการแรกคือแรงจูงใจภายใน (Intrinsic Motives) ซึ่งเป็นสิ่งผลักดัน

จากภายในตัวบุคคลซึ่งอาจจะเป็นเจตคติ ความคิด ความสนใจ ความตั้งใจ การมองเห็นคุณค่า ความพอใจ ความต้องการ ฯลฯ ประการที่ 2 แรงจูงใจภายนอก (Extrinsic Motives) แรงจูงใจภายนอกเป็นสิ่งผลักดันภายนอกตัวบุคคลที่มากระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม อาจจะเป็นการได้รับรางวัลเกียรติยศชื่อเสียง คาชม หรือยกย่อง

สถานะของกำลังพลสำรองพบว่า สถานะหมายถึงบทบาทที่แสดงออกทางสังคม เพื่อให้เห็นถึงศักยภาพของตนเอง เช่นเดียวกับความหมายที่ว่า เป็นตำแหน่งของบุคคลที่สังคมกำหนดขึ้น หรือตำแหน่งที่ได้รับจากการเป็นสมาชิกของสังคม และบุคคลเดียวอาจมีหลายสถานะภาพได้ในขณะที่สถานะของบุคคลหมายถึง ความเป็นอยู่ของบุคคลในครอบครัว และในประเทศชาติ ซึ่งกฎหมายแห่งประเทศที่ตนสังกัดหรือดำรงชีวิตอยู่ได้กำหนดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ในความเป็นอยู่ของบุคคลไว้ สถานะของบุคคลจะเป็นตัวกำหนดให้ทราบถึงความแตกต่างและความสามารถของบุคคลในอันที่จะใช้สิทธิ และการมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีรจิตต์ นิพิทสุขการ (2557) ศึกษาเรื่องการพัฒนาระบบกำลังสำรองในด้านการเรียกพล กรณีศึกษาจากกองพลทหารราบที่ 11 พบว่าการฝึกกำลังสำรองทำให้ค่าความเป็นทหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 33 ต่อปี มีการสูญเสียในการเรียกพล 0.2 ล้านบาทต่อการเรียกกำลังพลสำรองของ 1 กองพันทหารราบ และกำลังพลมีรายได้ลดลงเฉลี่ยต่อเดือน 4,651.70 บาท และได้ให้ข้อเสนอแนะที่สำคัญในเรื่องควรมีการปรับรายได้ของกำลังพลสำรองในขณะรับการฝึกเพิ่มขึ้นอย่างน้อยไม่ต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยก่อนเข้ารับการฝึก ช่วงอายุที่มารับการฝึกไม่ควรเกิน 30 ปี ควรกดดันให้มีการใช้กฎหมายลงโทษต่อผู้ที่ขาดการไปรายงานตัว ทางราชการควรช่วยเหลือให้นายจ้างยอมให้ลูกจ้างไปรายงานตัวเข้ารับการฝึกด้วยความเต็มใจ และมีการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์ให้กว้างขวางขึ้น

สะอาด แสงนาค (2555) ศึกษาเรื่องการพัฒนา กำลังกองหนุนให้พร้อมรบพบว่า ความไม่พร้อมพร้อมของระบบกำลังสำรองในด้านการผลิต ไม่สามารถติดตามควบคุมความเคลื่อนไหวของกองหนุนได้ใกล้ชิด ขาดความร่วมมือ

ระหว่างฝ่ายพลเรือนกับฝ่ายทหาร เกิดช่องว่างในการ หลีกเลี่ยง และการมารายงานตัวล่าช้าของกำลังพลสำรอง เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีความรับผิดชอบน้อย โดยได้ให้ข้อเสนอแนะที่สำคัญในเรื่องควรส่งหมายแต่เนิ่นก่อน 1 เดือน พร้อมแจกจ่ายคู่มือ/คำสั่งให้กำลังพลสำรองศึกษาล่วงหน้า กำหนดแผนการเรียกพลให้ชัดเจนว่าจะเรียกใครบ้าง เรียกอย่างไร เมื่อใด มีการชี้แจงนโยบายการเรียกพลให้ทราบ พร้อมกับควรปรับปรุงระบบการควบคุมโดยการแบ่งเขต การควบคุมให้ชัดเจน

อาวุธ วิภาตะพันธ์ (2550) ศึกษาเรื่องการพัฒนา กำลังพลสำรองให้มีประสิทธิภาพพบว่า การจัดหน่วยให้มีกำลังพลสำรองเป็นส่วนหนึ่งของกำลังประจำการ ทำให้เกิดความคุ้นเคยในการปฏิบัติงานร่วมกัน มอบหมายงานให้กำลังพล

สำรองรับผิดชอบในหน้าที่ธุรการและการส่งกำลังบำรุง มีกำลังพลสำรองกระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ มากยากต่อการควบคุม และมักจะเรียกยอดเผื่อไว้สำหรับผู้ไม่มารายงานตัวเสมอ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะที่สำคัญในเรื่องให้กำลังพลสำรองเข้าร่วมหน่วยกำลังพลประจำการเป็นกองพลผสม มีการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ฝ่ายพลเรือน และฝ่ายทหาร ตรวจสอบการโยกย้ายภูมิภานาของกำลังพลสำรอง

สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาสามารถสรุปแนวทางที่เป็นข้อค้นพบจากการศึกษา เมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางในการดำเนินการแบบเก่า ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบแนวการมารายงานตัวเพื่อการเตรียมพลแบบเก่าและแบบใหม่

แบบเก่า	แบบใหม่
1. การคัดเลือกกำลังพลเข้าสู่ระบบกำลังสำรอง - ดำเนินการตามขั้นตอนโดยเริ่มจากการตรวจสอบสภาพทหารกองหนุน การสุ่มเรียกพลตามที่สามารถติดต่อได้ 2. การตรวจสอบสภาพทหารกองหนุน - ทำการตรวจประจำปี ปีละ 2 ครั้งคือการตรวจประจำปีและตรวจสอบก่อนการเรียกพล โดยเจ้าหน้าที่สัสดีท้องที่ - ดำเนินการโดยวิธีการหาข้อมูลในทะเบียนราษฎร ส่งไปรษณีย์ และทางโทรศัพท์	1. การคัดเลือกกำลังพลเข้าสู่ระบบกำลังสำรอง - เมื่อจัดทำบัญชีขึ้นทะเบียนและทำการปลดนักศึกษาวิชาทหารแล้ว ควรมีการณรงค์ชี้แจงให้นักศึกษาวิชาทหารได้ทราบและเข้าใจหน้าที่ของทหารกองหนุน เพื่อเข้าสู่ระบบการเตรียมพล 2. การตรวจสอบสภาพทหารกองหนุน - ทำการสอบประจำปีปีละ 2 ครั้ง โดยกำหนดให้กองหนุนมารายงานตัวตามวันเวลาที่มีการประกาศตามกำหนด ณ สำนักงานสัสดีท้องที่ - เปิดรับสมัครกองหนุนที่มีจิตอาสาเข้าสู่ระบบการเตรียมพลโดยการประชาสัมพันธ์ และเชิญชวน พร้อมกับให้ข้อเสนอแนะด้านสวัสดิการและผลตอบแทนที่เป็นประโยชน์แก่กองหนุน - ทำการคัดเลือกกองหนุนเข้าสู่ระบบการเตรียมพลโดยวิธีกำหนดคุณสมบัติบุคคล

แบบเก่า	แบบใหม่
3. การเรียกพลเพื่อเข้าสู่ระบบการเตรียมพล - จัดทำบัญชีรายชื่อการเรียกพลส่งให้กับหน่วยรับการบรรจุ - ออกหมายเรียกพล ให้กองหนุนไปรายงานตัวที่หน่วยรับการบรรจุที่มีชื่อกองหนุนอยู่ 4. การอำนวยความสะดวกหน่วยรับการบรรจุ - จัดทำบัญชีรายชื่อเรียกพลส่งให้หน่วยรับการบรรจุ - ไม่มีการดำเนินการด้านธุรการกับตัวกองหนุน 5. การรายงานตัว ณ หน่วยรับการบรรจุ - ระยะเวลาในการเข้ารับการฝึก มีสั้น พิจารณาตามความจำเป็น และงบประมาณ - กองหนุนอยู่ในระบบการเตรียมพลที่มีความซ้ำซ้อนทางบัญชี 6. การปฏิบัติหลังการมารายงานตัว - การดำรงการต่อเนื่องในการติดต่อมีน้อย - การมีส่วนร่วมมีน้อย - ความร่วมมือในการป้องกันประเทศ และสถานการณ์ภัยคุกคาม	3. การเรียกพลเพื่อเข้าสู่ระบบการเตรียมพล - จัดทำบัญชีรายชื่อการเรียกพลส่งให้กับหน่วยรับการบรรจุ - ให้กองหนุนมารายงานตัวที่สำนักงานสัสดีท้องที่ แล้วให้สัสดีท้องที่นำตัวส่งที่หน่วยรับการบรรจุตามยอดในบัญชีเรียกพลที่อยู่ในภูมิลำเนาที่สัสดีท้องที่รับผิดชอบ และยืนยันการเข้ารับราชการตามวันเวลาที่กำหนดในหมายเรียกเป็นลายลักษณ์อักษร - สัสดีท้องที่ส่งกองหนุนให้ครบตามจำนวน หากใครไม่มาให้จัดบุคคลสำรองถัดไปเข้ารับการบรรจุแทน 4. การอำนวยความสะดวกหน่วยรับการบรรจุ - ฝ่ายสรรพกำลังหน่วยส่วนภูมิภาค ดำเนินการด้านธุรการแทนหน่วยรับการบรรจุในบางเรื่อง เช่น การจัดทำประวัติ บัตรประจำตัว ประกาศนียบัตร เป็นต้น 5. การรายงานตัว ณ หน่วยรับการบรรจุ - ระยะเวลาในการเข้ารับการฝึก เพิ่มมากขึ้น พิจารณาตามการสร้างความสัมพันธ์ และความพร้อมรบของหน่วยรับการบรรจุ - กองหนุนอยู่ในระบบการเตรียมพลตามความพร้อมรบของหน่วยตามห้วงระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด 6. การปฏิบัติหลังการมารายงานตัว - การดำรงความต่อเนื่องในการติดต่อมีมากขึ้น โดยการจัดตั้งศูนย์ประสานงานกำลังสำรองในหน่วยรับการบรรจุ และฝ่ายสรรพกำลังหน่วยส่วนภูมิภาค - เปิดโอกาสให้กำลังพลสำรองมีส่วนร่วมในกิจกรรมสำคัญของหน่วย - การพิจารณาบรรจุกำลังพลสำรองที่มีจิตอาสาออกไปปฏิบัติหน้าที่ป้องกันประเทศ และสถานการณ์ภัยคุกคาม

จากตารางควรทำการคัดเลือกกำลังพลสำรองเข้าสู่ระบบการเตรียมพล ควรเริ่มจากอาสาสมัครก่อน โดยการสร้างแรงจูงใจให้เกิดกับตัวกำลังพลสำรองเอง การจัดทำบัญชีเรียกให้กับหน่วยรับการบรรจุควรดำเนินการแต่เนิ่น ๆ และก่อนที่จะส่งรายชื่อให้หน่วยรับการบรรจุจะต้องตรวจสอบตัวตนของกำลังพลสำรองว่ามีความพร้อมในการไปทำหน้าที่หรือไม่อย่างไร ซึ่งเป็นไปตามที่แมกซ์ เวเบอร์ (Max Weber, 1947) ได้กล่าวในทฤษฎีระบบราชการที่มีความ

เกี่ยวข้องกับคน การบริหาร องค์กร พร้อมทั้งภาระทางธุรการให้กับหน่วยรับการบรรจุ เพิ่มระยะเวลาในระบบการเตรียมพล เพื่อให้กำลังพลสำรองได้มีโอกาสปฏิสัมพันธ์ของกำลังพลประจำการภายในหน่วยเพื่อให้เกิดความรู้สึกว่าเป็นพวกเดียวกัน และได้รับการยกย่องทางสังคมทางฐานันดรศักดิ์ทางทหาร มีการพัฒนาในอนาคตควรดำเนินการในเรื่องการปรับระบบการเรียกพล โดยให้ฝ่ายสรรพกำลัง สัสดี ทำการตรวจสอบสภาพของกำลังพลสำรอง ใช้

วิธีอาสาสมัครก่อนแล้วทำการตรวจสอบให้ระบุตัวตนที่แท้จริงได้ พร้อมกับสอบถามความพร้อมในการเข้ามารายงานตัวตามวันเวลาที่กำหนด โดยให้กำลังพลสำรองยืนยันด้วยตนเองเป็นลายลักษณ์อักษร การดำเนินการวิธีทางธุรการบางเรื่องควรกระทำก่อนวันที่เข้ามารายงานตัวเพื่อให้หน่วยรับการบรรจุมีเวลาในการทำกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกำลังพลสำรองกับหน่วย เพื่อให้เกิดกำลังพลสำรองมีความรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งของหน่วยที่เข้าไปบรรจุ ควรจัดสรรงบประมาณเพื่อการฝึกตามห้วงการฝึกวงจรรอบประจำปี โดยมีกำลังพลสำรองเข้าร่วมรับการฝึกด้วยในฐานะกำลังพลของหน่วย สอดคล้องกับไมเคิล ดอมเจน (Domjan 1996, p. 199) อธิบายว่าการจูงใจเป็นภาวะในการเพิ่มพฤติกรรมกระทำกิจกรรมของบุคคล โดยบุคคลจงใจกระทำพฤติกรรมนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการควรมีศูนย์ประสานงานประจำหน่วยเพื่อให้กำลังพลสำรองและหน่วยได้ดำรงความต่อเนื่องในการปฏิสัมพันธ์ เพื่อให้กำลังพลสำรองมีความรู้สึกกว่าตนเองมีความสำคัญหรือเป็นส่วนหนึ่งของกำลังประจำการ ดังเช่น เดวิด ซี. แมคเคลลันด์ (David C. McClelland) ได้กล่าวถึงบทบาทช่วยในการพัฒนาการจูงใจโดยเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ เช่นเดียวกับกำลังพลประจำการ แต่มีระยะเวลาในการเข้ามาเพียงระยะเวลาสั้น ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น สัปดาห์ละ 1 วัน หรือเดือนละ 1 วัน โดยที่กำลังพลสำรองสามารถปฏิบัติงานประจำของตนได้อย่างปกติ การสร้างการมีจิตอาสาของกำลังพลสำรองในอนาคตจะทำให้การพัฒนาระบบกำลังสำรองของกองทัพ มีการบริหารจัดการที่ง่ายขึ้น สามารถใช้เป็นกำลังทดแทนกำลังประจำการที่ขาดอัตราได้ ทั้งนี้ จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้กระตุ้น พร้อมทั้งให้ข้อเสนอในเรื่องสิทธิ สวัสดิการ ค่าตอบแทนที่คุ้มค่า กับการทำงาน เช่นเดียวกับ พล.อ.วรพงษ์ สง่าเนตร (2551) ได้ศึกษาการวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการมาเข้ารับการฝึกของกำลังพลสำรองเพื่อทำให้ระบบการมารายงานตัวมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย การตรวจสอบสภาพทหารกองหนุนควรทำแต่เนิ่น ๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยให้กำลังพลสำรองมีความรับผิดชอบตนเอง มารายงานตัวและอัปเดตสถานะของตนเองเป็นประจำทุกปี การคัดเลือกกำลังพลสำรองเข้าสู่ระบบการเตรียมพลควรใช้ระบบอาสาสมัคร ให้หน่วยงานภาครัฐ องค์กรภาคประชาสังคม และเอกชน มีส่วนร่วมช่วยเหลืองานเรียกพล วางแผนจัดการกำลังพลสำรองที่สร้างความสัมพันธ์กับหน่วยให้มากขึ้น การพัฒนาระบบการติดต่อสื่อสารหลายช่องทางและมีความต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

การตรวจสอบสภาพทหารกองหนุนควรดำเนินการในเรื่องการจัดทำบัญชีทหารกองหนุนแต่เนิ่น ๆ การประชาสัมพันธ์ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเรียกพล เพื่อให้กองหนุนที่เป็นกำลังพลสำรองได้เตรียมการ การจัดทำบัญชีรายชื่อจะต้องสามารถระบุตัวตนของกำลังพลสำรองได้อัปเดตฐานข้อมูลของกำลังพลสำรองอย่างต่อเนื่อง แสวงหางบประมาณโดยเสนอแผนไปยังการปกครองส่วนภูมิภาค พัฒนาระบบการให้บริการกำลังพลสำรองในที่ตั้งของสัสดีประจำพื้นที่ให้ได้ รับความสะดวกและรวดเร็ว การมารายงานตัวที่หน่วยรับการบรรจุ ควรดำเนินการในเรื่องการลดเวลาทางธุรการของกำลังพลสำรองของหน่วยรับการบรรจุ โดยหน่วยส่วนภูมิภาครับงานมาทำแทน เช่น การจัดทาประวัติ ถ่ายรูป และทำบัตร ควรเพิ่มระยะเวลาในการเข้ามาอยู่ที่หน่วยต้นสังกัดให้มากขึ้น เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกำลังพลประจำการกับกำลังสำรอง การบรรจุพลหลังพลสำรองเข้าไปในบัญชีบรรจุพลของหน่วยควรชัดเจน และแจ้งให้กับกพลของหน่วย และกพลพลสำรองทราบ การปฏิบัติหลังการรายงานตัว ควรดำเนินการในเรื่องการดำรงความต่อเนื่องในการติดต่อสื่อสารโดยใช้เครือข่ายทางสังคม การเปิดโอกาสให้กำลังพลสำรองได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมสำคัญ ๆ ของหน่วย การเรียกกระดมพลนำกำลังพลสำรองที่มีจิตอาสาออกไปปฏิบัติหน้าที่ป้องกันประเทศ

บรรณานุกรม

- กรมการสรรพกำลังกลาโหม. (2555). เอกสารประกอบ การสัมมนาเพื่อพัฒนาระบบกำลังสำรองของ กระทรวงกลาโหม. กรุงเทพฯ.
- กรมการสรรพกำลังกลาโหม. (2555). แผนแม่บทการ พัฒนาระบบกำลังสำรองของกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพฯ.
- ทองสุข จันทร์แสงสุข. (2552, กันยายน). การพัฒนา ประสิทธิภาพในระบบการบริหารราชการเรียกกำลัง พลสำรอง. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยการทัพบก.
- ธีรจิตต์ นิพิทสุขการ. (2555). การพัฒนาระบบกำลังสำรอง ในด้านการเรียกพล กรณีศึกษาจากกองพลทหารราบที่ 11. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การทหาร), โรงเรียนเสนาธิการทหารบก.
- ฝ่ายสรรพกำลัง มทบ.11. (2557). บัญชีเรียกพลเพื่อฝึก วิชาทหาร. กรุงเทพฯ: มณฑลทหารบกที่ 11.
- มณฑลทหารบกที่ 11. (2557). การปฏิบัติงานในกอง กำลังพล มทบ.11. เอกสารบรรยายสรุป. กรุงเทพฯ: มณฑลทหารบกที่ 11.
- ราชกิจจานุเบกษา. (17 ตุลาคม 2559). ข้อบังคับกระทรวง กลาโหมว่าด้วยกิจการกำลังพลสำรอง พ.ศ. 2559. เล่ม 133. ตอนพิเศษ 237 ง. หน้า 57.
- ลือชา มุ่งคำกลาง. (2555, กันยายน). การพัฒนาระบบ ควบคุมกำลังพลสำรอง. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยการทัพบก.
- วรวงษ์ สง่าเนตร. (2551). การวิเคราะห์องค์ประกอบของ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการมาเข้ารับการศึกษาของ กำลังพลสำรอง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การทหาร), โรงเรียนเสนาธิการทหารบก.
- สะอาด แสงนาค. (2555, กันยายน). การพัฒนากำลังกอง หนุนให้พร้อมรบ. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัย การทัพบก.
- อาวุธ วิภาตะพันธ์. นาค. (2555, กันยายน). การพัฒนา กำลังสำรองให้มีประสิทธิภาพ. เอกสารวิจัยส่วน บุคคล, วิทยาลัยการทัพบก.
- Dictionary of Education. (1980). (3rd ed). New York: McGraw - Hill book Co. Hackman, J. R. & Oldham, G. Work Redesign. Reading, MA: Addison - Wesley
- Domjan, M. Learning and behavior systems. (1996). G. Stanley Hall lecture, presented at meetings of the Midwest Psychological Association. Chicago.
- James L. Gibson and Others. (1985). Organizations. Texas: Business publications, Inc.
- Lovell, R. E., (1980). Adult Learning. New York: John Wiley and Sons.
- Maslow, A.M. (1970). Motivation and Personality. (2nd ed). New York: Harper & Row.
- Max Weber. (1947). The Theory of Social and. Economic Organization. pp. 324-326. New York : Free Press.
- McClelland, D. C. (1961). The achieving society. Princeton, NJ: Van Nostrend, 1961.
- Robert P. Vecchio. (1988). Organizational Behavior. Chicago: The Dryden Press



การคิดเชิงยุทธศาสตร์

Strategic Thinking

พล.ต.ทิฆัมพร ชูสีลัง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ สำนักนโยบายและแผนกลาโหม

Major General Thikamporn Chulilung

Assistant Director-General, Office of Policy Planning, Ministry of Defence

E-mail: t.chulilung@gmail.com



บทคัดย่อ

การคิดที่ถูกต้อง เป็นระบบ และอยู่บนหลักการ ถือว่ามีความสำคัญต่อองค์กรในอนาคตที่ต้องปฏิบัติงานในสภาวะแวดล้อมที่มีความท้าทายและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การคิดเชิงยุทธศาสตร์เป็นแนวคิดที่มองภาพรวม เน้นประสิทธิผล กำหนดเป้าหมายที่มีความถูกต้องและเหมาะสม รวมทั้งมีความเหมาะสมที่จะใช้ในการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีลักษณะเป็นการขับเคลื่อน สร้างความก้าวหน้า และพัฒนาองค์กร การคิดในลักษณะดังกล่าวมีพื้นฐานมาจากแนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ทั้งในมิติบริบทและมิติกรอบแนวความคิด รวมทั้งมีองค์ประกอบตามกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์คือ การกำหนดเป้าหมาย วิธีการ และทรัพยากรตามลำดับ ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้มีคุณลักษณะพิเศษ และวิธีกำหนดเป็นการเฉพาะด้วย

คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์, เป้าหมาย, วิธีการ, ทรัพยากร, การคิดเชิงยุทธศาสตร์

ABSTRACT

The effective and systematic thinking method, based on valid principles is imperative for future organisations which have to perform in the continuously challenging and dynamic situations. Strategic thinking focuses on comprehensiveness, effectiveness, viable and appropriate objectives. It is suitable for the organisational operations with ambitious, progress and development-oriented targets. The method is based on contextual and conceptual strategic thinking. Strategic components, namely the end, ways and means are identified through strategic formulation method. These elements also contain specific characteristics and require specific formulation methods.

Keywords: Strategy, End, Ways, Means, Strategic Thinking

บทนำ

การคิดถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการกระทำทุกอย่างของมนุษย์ Ralph Waldo Emerson นักปรัชญาชาวอเมริกันได้กล่าวไว้ว่า “We become what we think about all day long.” (Emerson, Online) ซึ่งหมายถึงความคิดเป็นรากฐานของทุกสิ่ง การทำดีหรือไม่ดี มีประสิทธิภาพหรือไม่มีประสิทธิภาพ สำเร็จหรือล้มเหลว ถือได้ว่าเป็นมาจากการคิดทั้งสิ้น

ในการปฏิบัติงานที่มีลักษณะเป็นงานธุรการ หรืองานประจำ และปฏิบัติในลักษณะเดิมซ้ำ ๆ กัน อาจไม่ต้องการใช้ความคิดที่สลับซับซ้อนในการปฏิบัติงานเท่าใดนัก เนื่องจากการเป็นการทำงานภายใต้สภาวะแวดล้อมที่ค่อนข้างคงที่ (Status Quo) เป็นการเปลี่ยนแปลงเฉพาะวัน เวลา หรือสถานที่เท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับการสร้างความเจริญก้าวหน้า (Progress) การพัฒนา (Development) การขับเคลื่อน (Drive) การเปลี่ยนแปลง ขนาดใหญ่ (Revolution) ไม่ส่งผลกระทบ (Impact) กับส่วนอื่น ๆ หรือส่งผลกระทบน้อยมาก เป็นการทำงานที่มีเป้าหมายระยะสั้น (Short-term) โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีคู่แข่ง หรือไม่มีการแข่งขัน (Competition) งานเหล่านี้เป็นสิ่งที่จำเป็นเช่นกัน แต่อยู่ในระดับปฏิบัติที่มีไว้เพื่อการสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลัก และบุคลากรหลักให้สามารถปฏิบัติงานหรือหล่อเลี้ยงงานของหน่วยในภาพรวมให้สามารถดำเนินต่อไปได้ ไม่ใช่งานที่ปฏิบัติโดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความเจริญก้าวหน้า พัฒนา และขับเคลื่อนหน่วยให้สัมฤทธิ์ผล

ปัจจุบันการปฏิบัติงานต้องเผชิญกับความท้าทายเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากคู่แข่งที่มีการปรับตัวและพัฒนาตนเองให้มีศักยภาพเหนือกว่าอยู่เสมอ การทำงานในลักษณะที่คล้ายคลึงกันที่สุดในที่สุดแล้วจะทำให้ทุกฝ่ายอยู่ในสภาวะที่ไม่ว่างเย็น เนื่องจากต้องตกอยู่ในสภาวะการแข่งขันอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ดังนั้น แนวคิดการทำงานในอนาคตจึงต้องพยายามให้หลุดพ้นจากวังวนของการที่ต้องแข่งขันในสิ่งเดียวกันอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา โดยควรอยู่บนพื้นฐานของจุดเด่นและโอกาสของตนเอง

ดังนั้น การคิดที่ถูกต้อง มีหลักการ และเป็นระบบ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่มีลักษณะเป็นการขับเคลื่อน สร้างความก้าวหน้า และการพัฒนา

ความหมายของยุทธศาสตร์ในมิติเชิงบริบท

ความหมายของยุทธศาสตร์โดยฝ่ายทหาร

คำว่ายุทธศาสตร์ หรือในบางองค์กรเรียกว่ากลยุทธ์ นั้น มีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลาย ที่เป็นเช่นนั้นเพราะผู้ให้ความหมายมีภูมิหลัง ลักษณะงานที่รับผิดชอบ และอยู่ในบริบทที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ (Strategy) เป็นคำโบราณที่มาจากฝ่ายทหาร เป็นภาษากรีกคือ คำว่า Strategos (Be a General หรือเป็นแม่ทัพ) ซึ่งประกอบด้วยคำสองคำคือ Stratos (Army หรือกองทัพ) และ Agein (To Lead หรือการนำ) ดังนั้น เมื่อแปลโดยรวมคำว่ายุทธศาสตร์จึงหมายถึงการนำทัพ ซึ่งมีนัยคือการนำกองทัพไปรบในสงครามเพื่อให้ได้ชัยชนะเหนือข้าศึก (Strategos, Online)

มีคำคู่กันอีกคำหนึ่งคือ ยุทธวิธี (Tactic) หรือในบางองค์กรเรียกว่ากลวิธี เป็นคำโบราณมาจากภาษากรีกเช่นกัน คือคำว่า Taktiko, Tassein แปลว่า การจัด ซึ่งมีนัยคือการบริหารจัดการกำลังพลและยุทธโศปกรณ์เพื่อให้เข้าไปทำการรบได้ (Tactic (Method), Online)

จากรากศัพท์นี้เอง ฝ่ายทหารจึงได้นำคำว่ายุทธศาสตร์มาใช้ในความหมายที่มีนัยว่าเป็น “ศาสตร์” และ “ศิลป์” ในการ “เอาชนะสงคราม” ยุทธศาสตร์เป็น “ศาสตร์” เนื่องจากสามารถศึกษาเล่าเรียนกันได้ทุกคน โดยไม่จำกัดว่าเป็นคนกลุ่มใด เป็นชายหรือหญิง หรืออยู่ในสายงานใด เป็น “ศิลป์” เนื่องจากสามารถนำมาพลิกแพลงประยุกต์ใช้ได้ในลักษณะต่าง ๆ ส่วนยุทธวิธีเป็นการดำเนินการเพื่อ “เอาชนะการรบ” ในพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งในทางทหารนั้นการปฏิบัติการรบ (Battle) ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทหารโดยตรงเกิดขึ้นในพื้นที่ขนาดเล็กกว่า และเป็นส่วนหนึ่งของการทำสงคราม (War) ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ของชาติ

ไม่ใช่เรื่องที่จำกัดเฉพาะกับกองทัพ แต่เกี่ยวข้องกับการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา ฯลฯ ของประเทศ

ดังนั้น ยุทธศาสตร์ของทหารจึงหมายถึง ศาสตร์และศิลป์แห่งการวางแผน ดำเนินการ พัฒนา และใช้ทรัพยากร ทั้งปวงเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมาย ซึ่งได้แก่การได้รับชัยชนะในสงคราม ส่วนยุทธวิธีหมายถึง การจัดกระบวนทัพและการปฏิบัติ เพื่อให้ได้ชัยชนะในการสู้รบ (Zhu, Online)

ในการจัดทำยุทธศาสตร์แต่ละครั้ง ฝ่ายทหารจึงต้องถามคำถามหลัก 3 ประการคือ 1) เป้าหมายอยู่ที่ไหน (Where/Ends) 2) ทำอย่างไรจึงจะบรรลุเป้าหมาย (How/Ways) และ 3) ใช้ทรัพยากรอะไร (By What/Means) ดังนั้น ยุทธศาสตร์ของฝ่ายทหารจึงมีองค์ประกอบหลัก 3 ประการคือ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และ ทรัพยากร (Means)

ความหมายของยุทธศาสตร์โดยฝ่ายพลเรือน

ในส่วนของฝ่ายพลเรือนมีการกล่าวถึงความหมายของยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ที่หลากหลายเช่นกันเช่น

- วิธีการหรือแผนที่ถูกเลือก เพื่อให้บรรลุอนาคตที่ต้องการ เช่น การบรรลุเป้าหมาย การแก้ไขปัญหา (Business Dictionary, Online)

- แผนในรายละเอียดเพื่อให้ประสบความสำเร็จในสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น การเมือง ธุรกิจ อุตสาหกรรม หรือกีฬา (Cambridge Dictionary, Online)

- แผนในระยะยาวเพื่อให้ได้รับบางสิ่งบางอย่าง หรือบรรลุเป้าหมาย หรือทักษะในการวางแผนดังกล่าว (Cambridge Dictionary, Online)

- แนวทางที่ธุรกิจ รัฐบาล หรือองค์กรอื่น ๆ วางแผน การปฏิบัติสำหรับห้วงเวลาหนึ่ง เพื่อพัฒนาสถานะของตน และได้รับสิ่งที่ต้องการ (Cambridge Dictionary, Online)

- George Steiner (อ้างถึงใน Fred Nickols, 2012) ได้ให้ความหมายของยุทธศาสตร์ไว้อย่างหลากหลาย เช่น ยุทธศาสตร์ตอบคำถามว่า “องค์กรควรทำอะไร” และ “องค์กรมีเป้าหมายอย่างไร และควรจะทำอย่างไรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้น”

- Henry Mintzberg (1994) กล่าวไว้ในบทความเรื่อง The Fall and Rise of Strategic Planning ว่ายุทธศาสตร์เป็นวิสัยทัศน์และทิศทางเป็นแบบแผนการปฏิบัติในห้วง

เวลาหนึ่ง เป็นแผนงานและเป็นวิธีการที่จะปฏิบัติจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

จึงอาจตีความโดยสรุปได้ว่า ความหมายของยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์โดยฝ่ายพลเรือนหรือฝ่ายธุรกิจคือ การปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ผลผลิต หรือบรรลุเป้าหมาย

ดังนั้น จากความหมายในเชิงบริบท (Context) หรือสถานะแวดล้อมของคำว่ายุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ของทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน จึงมีองค์ประกอบ 3 ประการคือ 1) เป้าหมาย 2) วิธีการ และ 3) ทรัพยากร

อย่างไรก็ตาม การมีองค์ประกอบ 3 ประการดังกล่าว มิได้ทำให้สิ่งต่าง ๆ เป็นยุทธศาสตร์ได้เสมอไป ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าองค์ประกอบทั้ง 3 ประการมีความจำเป็น (Necessary) แต่ไม่เพียงพอ (Insufficient) ที่จะทำให้สิ่งนั้นเป็นยุทธศาสตร์ ตัวอย่างเช่น แผนและคำสั่งยุทธการมีองค์ประกอบครบทั้ง 3 ประการเช่นกัน โดยมีการกิจเป็นเป้าหมาย มีแนวความคิดในการปฏิบัติเป็นวิธีการ มีหน่วยปฏิบัติ การช่วยรบ การบัญชา บังคับบัญชา และการสื่อสารเป็นทรัพยากร แต่แผนและคำสั่งยุทธการก็ไม่ใช่อายุทธศาสตร์

ความหมายของยุทธศาสตร์ในมิติกรอบแนวความคิด

เนื่องจากการพิจารณายุทธศาสตร์เฉพาะในมิติของบริบทเพียงมิติเดียวไม่เป็นการเพียงพอ การกำหนดความเป็นยุทธศาสตร์จึงควรต้องมีการพิจารณาในมิติอื่นประกอบด้วย ซึ่งมิติที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ กรอบแนวความคิด (Concept) ซึ่งเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์จากมิติด้านนี้แล้ว จะพบความเป็นเอกลักษณ์และความโดดเด่นของยุทธศาสตร์เพิ่มขึ้น

Michael Porter (1996) ได้กล่าวไว้ว่า ยุทธศาสตร์คือกระบวนการแข่งขันเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ (To be Unique) ในเรื่องที่แตกต่างกันมากกว่าการสร้างความเป็นหนึ่ง (To be the Best) ในเรื่องเดียวกัน โดยการเลือกที่จะทำและเลือกที่จะไม่ทำ (Deciding what to do as much as what not to do)

นอกจากนั้นยังมีนักวิชาการ เช่น Peter Drucker (2018) ได้กล่าวไว้ว่า งานขององค์กรทางธุรกิจนั้นมี 2 ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญคือ ประสิทธิภาพ (Effectiveness) และ ประสิทธิภาพ (Efficiency) โดยประสิทธิภาพคือ การทำในสิ่งที่ถูกต้อง (Do the Right Things) หรือการเลือก

เป้าหมายที่ถูกต้อง ส่วนประสิทธิภาพคือ การทำด้วยวิธีการที่เหมาะสม (Do The Things Right) เป็นการปฏิบัติโดยใช้วิธีการและทรัพยากรที่เหมาะสม

การคิดเชิงยุทธศาสตร์นั้นถือว่าประสิทธิผลมีความสำคัญกว่า เนื่องจากในการปฏิบัติงานย่อมต้องการความสำเร็จตามเป้าหมาย ซึ่งเป้าหมายนั้นแม้ว่าจะเป็นสิ่งสุดท้ายที่จะได้รับจากการทำงาน แต่เป็นประเด็นแรกที่ต้องนำมาพิจารณาเมื่อมีการจัดทำยุทธศาสตร์ ทั้งนี้ หากมีการเลือกเป้าหมายที่ไม่เหมาะสมตั้งแต่เริ่มต้นแล้ว ไม่ว่าจะมีพยายามในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพเพียงใดก็ไม่สามารถนำมาซึ่งความสำเร็จได้ ดังนั้น ประสิทธิภาพจึงไม่สามารถถูกทดแทนได้ด้วยประสิทธิภาพ

เมื่อพิจารณาจากความสำคัญของ 2 ประเด็นข้างต้นแล้ว อาจให้ความหมายของยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์คือการดำเนินการขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นอกจากนี้ยังให้ความชัดเจนในเรื่องความแตกต่างระหว่างยุทธศาสตร์กับยุทธวิธีได้ว่า ยุทธศาสตร์คืองานระดับบนขององค์กรที่เน้นเรื่องประสิทธิผล คือการเลือกทำในสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งหมายถึงการเลือกเป้าหมายที่ถูกต้องและคุ้มค่า ส่วนแผนคืองานในระดับกลางและล่างขององค์กรที่เน้นในเรื่องประสิทธิภาพคือ เลือกวิธีการทำงานที่เหมาะสม เช่น ทำได้รวดเร็ว ประหยัด ลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต เป็นต้น

การมองยุทธศาสตร์จากมิติกรอบความคิด (Concept) ทำให้สามารถพบความหมายที่ชัดเจนของยุทธศาสตร์มากขึ้น ดังนั้น ยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์คือ การทำงานที่เน้นประสิทธิผล หรือเน้นเป้าหมายเป็นหลัก

สิ่งที่ไม่ใช่ยุทธศาสตร์

วิธีการพิจารณาอีกวิธีหนึ่งว่าอะไรเป็นยุทธศาสตร์คือให้พิจารณาว่าอะไรที่ “ไม่ใช่” ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- การให้ความสำคัญต่อประเด็นด้านประสิทธิภาพ เช่น ทำให้เร็วกว่า ราคาถูกกว่าคู่แข่ง แต่ไม่เน้นการพัฒนาให้มีความก้าวหน้าในเรื่องใหม่ ๆ

- การปฏิบัติในเรื่องเดียวกันกับคู่แข่ง โดยพยายามบริหารจัดการให้ดีกว่า แต่ขาดความมีเอกลักษณ์เป็นของตนเอง

- การแก้ไขปัญหาในเชิงเทคนิค โดยไม่ใช้การพัฒนาศักยภาพใหม่ที่โดดเด่น

- การปฏิบัติตามกฎระเบียบ โดยไม่ใช้การแสวงหาแนวทางและทิศทางใหม่ในการทำงาน

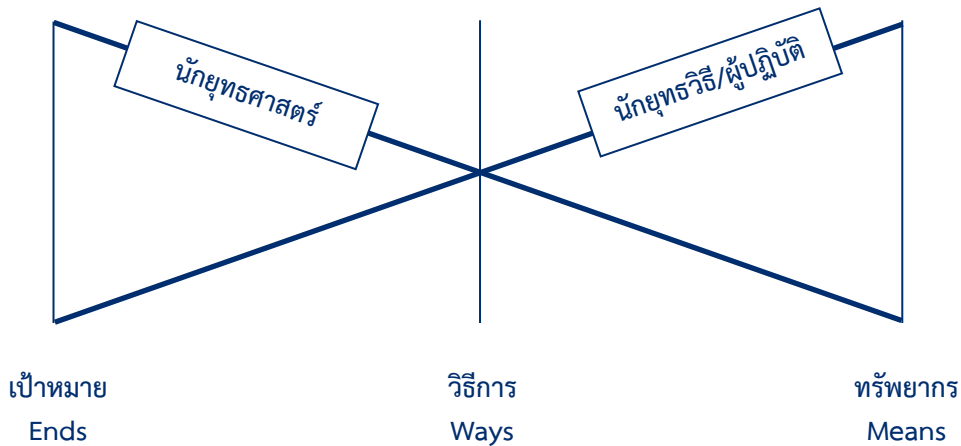
- การแก้ไขปัญหามานานพื้นฐานและจากประสบการณ์ในอดีต โดยไม่ใช้การแสวงหาโอกาสในอนาคต

- ผลผลิตระยะสั้น ซึ่งไม่ใช่ผลกระทบหรือผลลัพธ์ในระยะยาว

- การมุ่งดำรงไว้ซึ่งสถานะเดิม โดยไม่ใช้การเปลี่ยนแปลงและยอมรับความเสี่ยงอย่างมีเหตุผล

ตัวอย่างเปรียบเทียบการทำงานในระดับยุทธศาสตร์และยุทธวิธีที่อาจเห็นได้ชัดเจน เช่น การบรรเลงเพลงของวงดนตรีโดยวาทยากรจะเปรียบเสมือนเป็นนักยุทธศาสตร์ที่เน้นเป้าหมายและภาพรวมคือ การกำกับและประสานการเล่นเครื่องดนตรีของนักดนตรีทั้งหมด เพื่อนำเสนอเพลงให้แก่ผู้ชมและผู้ฟัง ซึ่งถือเป็นงานที่เน้นประสิทธิผลเป็นหลัก ส่วนนักดนตรีซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติจะเปรียบเสมือนเป็นนักยุทธวิธี ซึ่งเน้นทักษะเฉพาะทาง เฉพาะเครื่องดนตรีที่ตนรับผิดชอบ ซึ่งเป็นงานที่เน้นประสิทธิภาพเป็นหลัก ดังนั้น จุดเน้นของนักยุทธศาสตร์และนักยุทธวิธีในขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการยุทธศาสตร์จึงมีความแตกต่างกัน โดยนักยุทธศาสตร์จะเน้นที่การกำหนดเป้าหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิผล ส่วนนักยุทธวิธีหรือผู้ปฏิบัติจะเน้นที่การใช้ทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งสามารถแสดงได้ตามแผนภาพ

แผนภาพแสดงการเปรียบเทียบนักยุทธศาสตร์กับนักยุทธวิธี



การกำหนดยุทธศาสตร์อย่างง่าย

การกำหนดยุทธศาสตร์อย่างง่าย จึงสามารถแสดงได้ด้วยแผนภาพ ดังนี้

แผนภาพแสดงการกำหนดยุทธศาสตร์อย่างง่าย



การกำหนดเป้าหมาย

สำหรับเป้าหมายในเชิงยุทธศาสตร์จะมีลักษณะพิเศษหลายประการ ดังนี้

- มีลักษณะของเป้าหมายที่ดี: องค์ประกอบ “C-SMART-I”
 - ท้าทาย (Challenging)
 - ชัดเจน เฉพาะเจาะจง ไม่คลุมเครือ (Specific)
 - วัดและประเมินผลได้ (Measurable)
 - ยอมรับโดยผู้ปฏิบัติ/ทำได้ (Acceptable)

อยู่บนพื้นฐานความจริง/สมเหตุสมผล (Realistic)
 ครอบคลุมชัดเจน (Timely)
 เร้าใจให้ปฏิบัติ (Inspiring)

- มีลักษณะเป็น “วิสัยทัศน์” (Vision) ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ที่ดีต้องตอบคำถามว่าเป้าหมายอยู่ที่ไหน (Where) และให้เหตุผลด้วยว่าทำไม/เพราะเหตุใด (Why) จึงเลือกเป้าหมายนี้

- มีลักษณะเชิง “ประสิทธิผล” (Effectiveness) คือเป็นเป้าหมายที่ถูกต้องและคุ้มค่า

ตัวอย่างเป้าหมาย/วิสัยทัศน์ที่ดี

เป้าหมาย/วิสัยทัศน์ที่ดีซึ่งได้รับการกล่าวถึงเสมอ ได้แก่ สุนทรพจน์ของประธานาธิบดี John F. Kennedy ต่อสภาคองเกรส เกี่ยวกับความจำเป็นเร่งด่วนของชาติ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2504

“ข้าพเจ้าเชื่อว่าประเทศนี้ควรผูกพัน (ปฏิบัติ/ความจริง) กับการบรรลุเป้าหมาย และก่อนที่ทศวรรษนี้จะผ่านไป (วัดได้/เวลา) เราจะส่งคนไปเหยียบดวงจันทร์และเดินทางกลับสู่โลกอย่างปลอดภัย (ท้าทาย/ชัดเจน) จะไม่มีโครงการอวกาศโครงการใดอีกแล้วในห้วงเวลานี้ที่จะสร้างความประทับใจแก่มวลมนุษยชาติ และมีความสำคัญมากกว่าโครงการนี้ในการสำรวจอวกาศในระยะยาว (เราใจให้ปฏิบัติ)”



ภาพแสดงประธานาธิบดี John F. Kennedy กล่าวสุนทรพจน์ต่อสภาคองเกรส เกี่ยวกับความจำเป็นเร่งด่วนของชาติ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2504

ที่มา: May 25, 1961:

JFK's Moon Shot Speech to Congress, Online

การกำหนดวิธีการและทรัพยากร

สำหรับวิธีการจะมีลักษณะพิเศษ ประกอบด้วย

- มีประสิทธิภาพ (Efficiency): ประหยัดกว่า เร็วกว่า ได้ผลผลิตมากกว่า ฯลฯ

- ผ่านการคัดเลือกจากกระบวนการที่เป็นระบบ เช่น ความน่าจะเป็น (Probability)

Operations Research

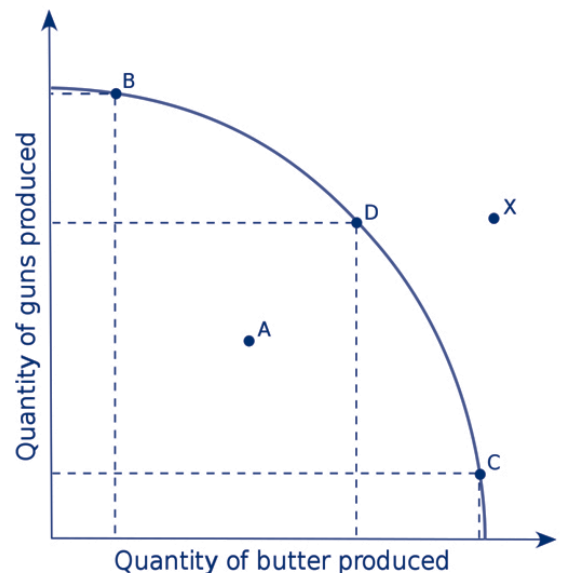
ข้อพิจารณาของฝ่ายอำนวยการ ประกอบด้วย

ปัญหา ข้อเท็จจริง ข้อพิจารณา และข้อเสนอ

กระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการทบทวนผลประโยชน์แห่งชาติและนโยบายที่เกี่ยวข้อง การตรวจสอบสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคง วัตถุประสงค์ในการป้องกันประเทศ (Ends) การกำหนดแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ (Ways) การกำหนดขีดความสามารถที่ต้องการ (Means) และการกำหนดทรัพยากร การบริหารจัดการ และงบประมาณ (Means)

การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน/โอกาส/ความท้าทาย (SWOT Analysis) ประกอบด้วย ประเด็นภายในองค์กร ได้แก่ จุดแข็ง (Strength) และจุดอ่อน (Weakness) และประเด็นภายนอกองค์กร ได้แก่ โอกาส (Opportunity) และความท้าทาย (Threat)

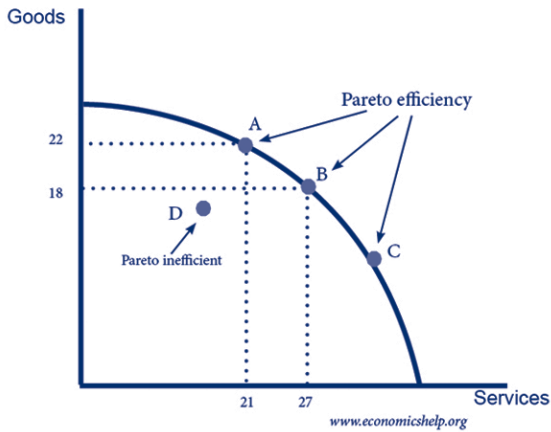
Gun and Butter Model



แผนภาพแสดงตัวแบบ Gun and Butter

ที่มา: Gun Versus Butter Model, Online

Pareto Optimum



แผนภาพแสดงตัวแบบ Pareto Optimum

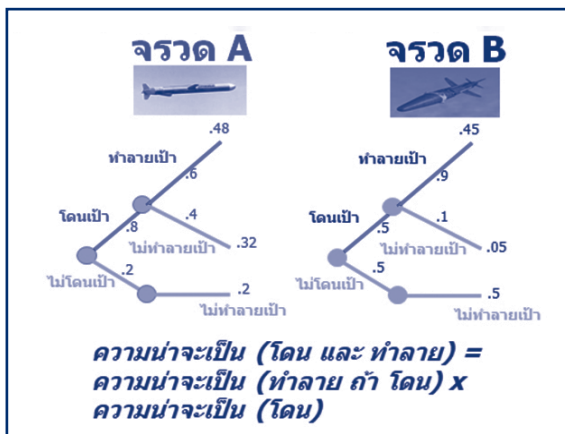
ที่มา: Pareto Efficiency, Online

ตัวอย่างการแสวงหาวิธีการและทรัพยากร

ตัวอย่าง การแสวงหาวิธีการและทรัพยากรที่เหมาะสม โดยวิธีความน่าจะเป็น (Probability): ปัญหา “จรวด”

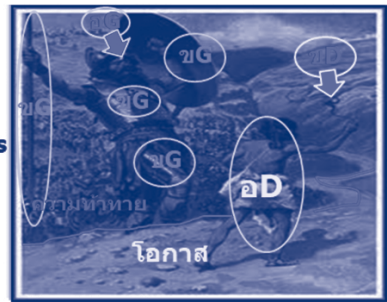
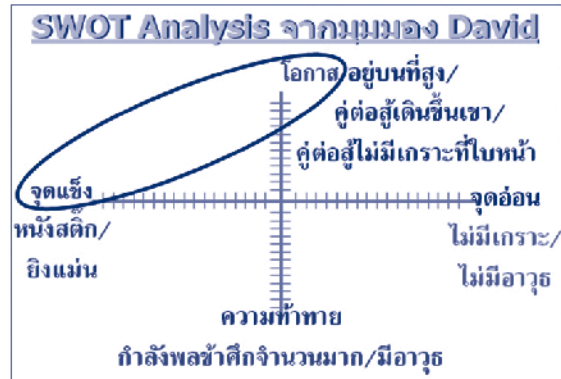
โจทย์ มีจรวด 2 แบบคือ A และ B โดยจรวด A เมื่อยิงแล้วจะมีโอกาสถูกเป้าหมาย ร้อยละ 80 ของการยิง และเมื่อโดนเป้าหมายจะสามารถทำลาย ร้อยละ 60 ของเป้าหมาย ในขณะที่จรวด B เมื่อยิงแล้วจะมีโอกาสถูกเป้าหมาย ร้อยละ 50 ของการยิง และเมื่อโดนเป้าหมายจะสามารถทำลาย ร้อยละ 90 ของเป้าหมาย

คำถาม จรวดชนิดใดมีโอกาสทำลายเป้าหมายได้มากกว่ากัน



คำตอบ จากการพิจารณาด้วยวิธีความน่าจะเป็นจรวด A จึงเป็นทางเลือกที่ดีกว่า

ตัวอย่าง การแสวงหาวิธีการและทรัพยากรที่เหมาะสม โดยวิธี SWOT Analysis: กรณี David and Goliath



David and Goliath

ดังนั้น ตัวแบบของการคิดเชิงยุทธศาสตร์เมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบของยุทธศาสตร์ รวมทั้งคุณลักษณะพิเศษ และการกำหนดองค์ประกอบต่าง ๆ ของยุทธศาสตร์ จึงอาจแสดงได้ด้วยแผนภาพ ดังนี้



สรุป

การคิดที่ถูกต้อง เป็นระบบ และอยู่บนหลักการ ถือว่ามีความสำคัญต่อองค์กรในอนาคต ที่ต้องปฏิบัติงานในสภาวะแวดล้อมที่มีความท้าทายและการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การคิดในเชิงยุทธศาสตร์เป็นแนวคิดที่มองภาพรวม เน้นประสิทธิผล กำหนดเป้าหมายที่มีความ

ถูกต้องและเหมาะสม รวมทั้งมีความเหมาะสมที่จะใช้กับการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ การคิดในลักษณะดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตามกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นพื้นฐานของแนวคิดนี้คือ การกำหนดเป้าหมาย วิธีการ และทรัพยากรตามลำดับ

บรรณานุกรม

- Drucker, Peter F. “**Management and Leadership Principles**”. UKESSAYS. (Online). Available: <https://www.ukessays.com/essays/business/management-is-doing-things-right-leadership-is-doing-the-right-things-business-essay.php>. 2018.
- Emerson, Ralph Waldo. “**Ralph Waldo Emerson > Quotes > Quotable Quote**”. (Online). Available: <https://www.goodreads.com/quotes/743371-we-are-what-we-think-about-all-day-long>.
- “**Gun versus Butter Model**”. (Online). Available: https://www.google.com/search?q=gun+and+butter+model&hl=en-TH&authuser=0&source=lnms&tbn=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEWjn3Nnzj4vgAhWtJDQIHdhaAPYQ_AUIDigB&biw=683&bih=328#imgsrc=DC1nSeq8UFvQgM:
- “**May 25, 1961: JFK’s Moon Shot Speech to Congress**”. (Online). Available: <https://www.space.com/11772-president-kennedy-historic-speech-moon-space.html>
- Minzberg, Henry. “**The Fall and Rise of Strategic Planning**”. Harvard Business Review. January-February 1994 Issue. (Online). Available: <https://hbr.org/1994/01/the-fall-and-rise-of-strategic-planning>. 1994.
- Nickols, Fred. “**Strategy: Definition and Meaning**”. (Online). Available: https://www.nickols.us/strategy_definition.htm. 2012.
- “**Pareto efficiency**”. (Online). Available: https://www.google.com/search?q=pareto+optimum&hl=en-TH&authuser=0&source=lnms&tbn=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEWjs3v6TkIvgAhXVFzQIHcG5Dm8Q_AUIDigB&biw=683&bih=328#imgsrc=vmmaSxVdFpgm5M:
- Porter, Michael. “**What is a strategy?**”. Harvard Business Review. November-December 1996. (Online). Available: <https://www.linkedin.com/pulse/porter-m-e-1996-what-strategy-harvard-business-review-salman-siddiqui>. 1996.
- “**Strategos**”. (Online). Available: <https://en.wikipedia.org/wiki/Strategos>.
- “**Strategy**”. (Online). Available: <http://www.businessdictionary.com/definition/strategy.html>.
- “**Strategy**”. (Online). Available: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/Strategy>.
- “**Tactic (method)**”. (Online). Available: [https://en.wikipedia.org/wiki/Tactic_\(method\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Tactic_(method))
- Zhu, Pearl. “**Future of CIO: Re-imagine future of IT, CIO, Digital Transformation in the 21st Century**”. (Online). Available: <http://futureofcio.blogspot.com/2014/06/is-strategy-more-art-or-science.html>.



มอบคุณค่าที่มากกว่าความอร่อย

“มอบคุณค่าและความห่วงใย...
ต้อนรับเทศกาลวันแม่
ผ่านมื้ออาหารสดพิเศษด้วย
ผลิตภัณฑ์พีเอฟพี”



NEW ITEM



มีจำหน่ายแล้วที่ **PFP Shop** ทุกสาขา
สอบถามข้อมูลหรือสั่งซื้อสินค้าเพิ่มเติมที่
☎ 02-285-4070, [f](#) [ig](#) [line](#) : **PFPThailand**



มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

To be World Class Port with Excellent Logistics Services
for Sustainable Growth in 2030



โมชิ โมชิ

Moshi
Moshi

もしもし

Let us be parts of your
everyday life



สินค้าไลฟ์สไตล์ญี่ปุ่น ราคาเริ่มต้น 20 บาท

• ของตกแต่งบ้าน • กระเป๋า • ตุ๊กตา • เครื่องเขียน • IT Gadget • สินค้าแฟชั่น



moshi moshi



moshimoshi.jp



@moshimoshi.jp

เดี๋ย্বর้อน...
เดี๋ยวนุ่น...
เดี๋ยวหนาว...



เมื่อเป็นหวัดที่มีอาการน้ำมูกไหล ปวดศีรษะ เป็นไข้... **ทอฟฟี่** แพงส์ชีชว

อ่านคำเตือนในฉลากก่อนใช้ยา ขท. 48/2560



ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีน และผลกระทบกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง The 21st Century Silk Road Strategy (One Belt One Road) of China and the impact of the Mekong Sub-region

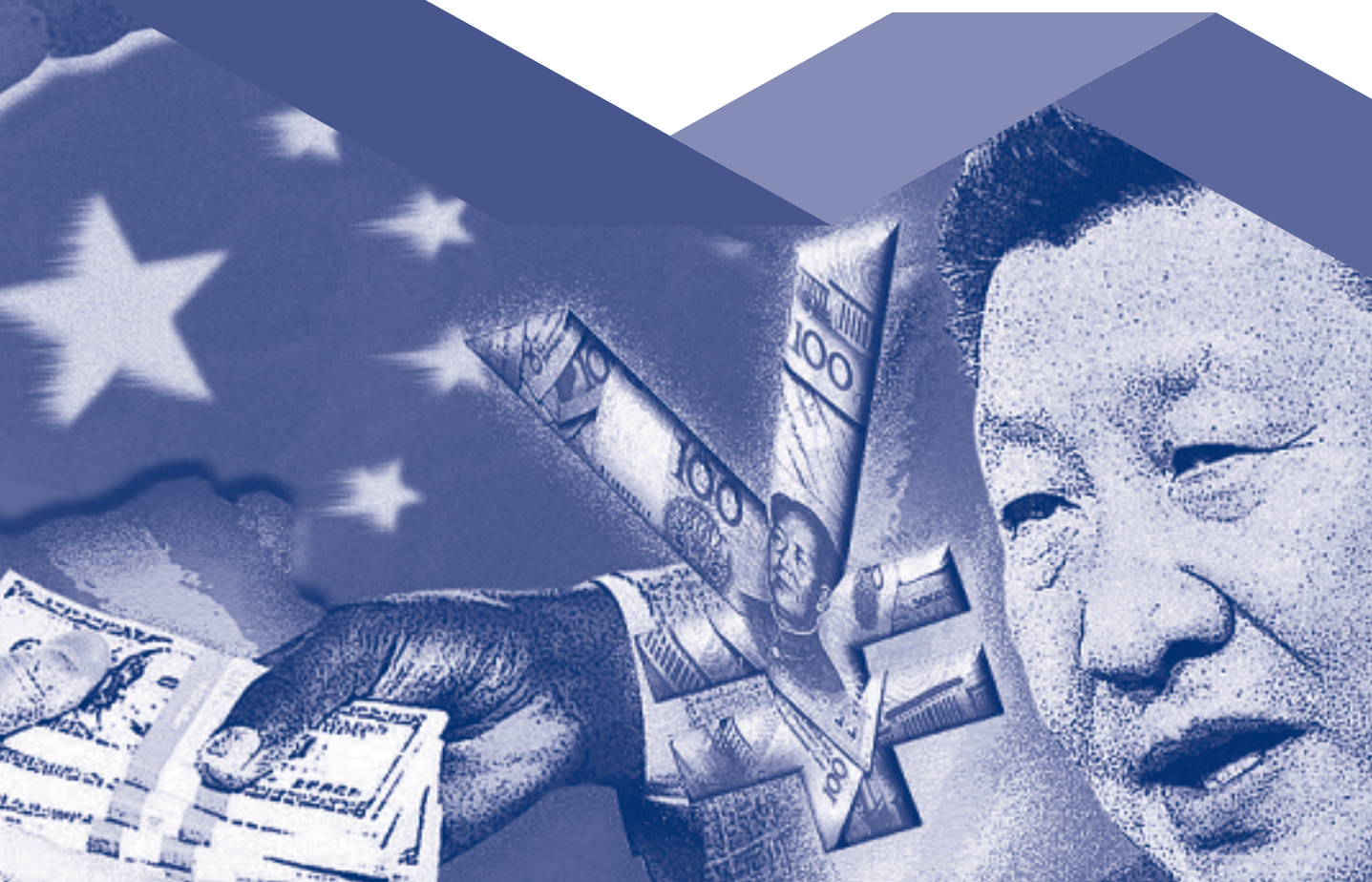
พล.ร.ต.สุวิน แจ้งยอดสุข

ผู้บัญชาการกองเรือลำน้ำ กองเรือยุทธการ

RADM Suvin Jangyodsuk RTN

Riverine Squadron Commander, Royal Thai Fleet

E-mail: uvin4984@yahoo.co.th



บทคัดย่อ

จีนนับเป็นมหาอำนาจชาติหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อประชาคมโลกในทุกมิติ การเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์หรือนโยบายของจีนจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศและประชาคมโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การที่จีนประกาศยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) ซึ่งประกอบด้วยทั้งเส้นทางบกและเส้นทางในทะเล โดยอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงซึ่งประกอบด้วย 5 ชาติ ได้แก่ กัมพูชา เมียนมา ลาว เวียดนาม และไทย ได้ถูกจัดเป็นพื้นที่เป้าหมายส่วนหนึ่งในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดตามมาจากการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวของจีน บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงความสำคัญของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงต่อจีน การรวมตัวกันของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน และส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ผลกระทบจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีนต่ออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทยเพื่อการรองรับผลกระทบจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน สำหรับเป็นแนวทางให้ประเทศไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้แสดงบทบาทและดำเนินนโยบายที่เหมาะสมเพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน

คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21, เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ, เส้นทางสายไหมทางทะเล, อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง, คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง, โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง, กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ABSTRACT

The rise of China, as a great power, has undeniably played a vital role in world politics in all aspects. To become a great power, China has occasionally formulated its national strategy in order to achieve its national interests under a specific global security environment context. The change of Chinese national strategy has subsequently and inevitably affected international politics, global trade and world community. The current national strategy adopted by the Chinese Government called “One Belt One Road or OBOR”, consisting of land routes and maritime routes linking China mainland to several parts of the world. The greater Mekong Subregion of five nations, including Cambodia, Myanmar, Laos, Vietnam and Thailand, has also been included in the strategy and has therefore unavoidably been effected by the strategy. This essay will identify the importance of the Subregion to China. The regional cooperation among the five countries will also be explored. The linkage between the Chinese strategy and the five regional states in the Mekong River basin will then be discussed. The impact of China’s One Belt One Road on the other four smaller countries in general and on Thailand in particular will be thoroughly analysed. The essay will end up providing recommendations for the Thai Government and Thai private sectors to adapt their policies both in order to cope with and to gain benefits from the Chinese strategy accordingly.

Keywords: One Belt One Road, Silk Road Economic Belt, Maritime Silk Road, Great Mekong Subregion, Mekong River Commission, Great Mekong Subregion Economic Cooperation program, Lancang–Mekong Cooperation

บทนำ

จีนนับเป็นมหาอำนาจชาติหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อประชาคมโลกในทุกมิติ การเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์หรือนโยบายของจีนจะส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อระบบเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศ และประชาคมโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (ปณต แสงเทียน, 2558) สำหรับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา เมียนมา ลาว เวียดนาม และไทย ถือเป็นกลุ่มประเทศที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของจีนอย่างยิ่ง โดยนอกจากถือเป็นเส้นทางภูมิศาสตร์ของจีนแล้ว ยังมีพรมแดนทั้งทางบกและทางทะเลเชื่อมกับหลายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งนับเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความมีเสถียรภาพและความมั่นคงของจีนเป็นอย่างยิ่ง

ในปี พ.ศ. 2556 นายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน ได้ประกาศยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) (BBC, 2560) ซึ่งประกอบด้วยทั้งเส้นทางบกและเส้นทางในทะเล โดยอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเป็นพื้นที่เป้าหมายส่วนหนึ่งในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว การเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์ของจีนในครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง รวมทั้งการเมืองระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นกัน ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะเป็นประเทศหนึ่งในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจึงควรศึกษาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ รวมทั้งแนวทางในการรองรับผลกระทบทั้งในระดับนโยบายและระดับผู้ปฏิบัติ ตลอดจนการกระตุ้นให้ส่วนราชการ เอกชน ได้ตระหนักและรับรู้ถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งแนวทางการดำเนินการในการรองรับผลกระทบให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์อย่างสูงสุดจากยุทธศาสตร์ดังกล่าวของจีน

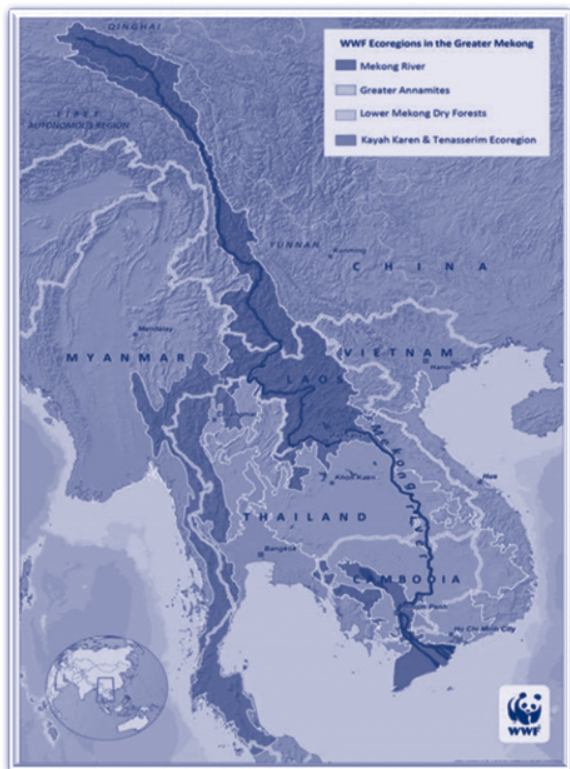
1. อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและการรวมตัวของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

1.1 ข้อมูลทั่วไปของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

แม่น้ำโขงมีต้นกำเนิดมาจากการละลายของน้ำแข็งและหิมะบริเวณที่ราบสูงทิเบตในบริเวณตอนเหนือของประเทศทิเบตและบริเวณมณฑลชิงไห่ของจีน ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดของแม่น้ำที่สำคัญอีก 2 สายคือ แม่น้ำแยงซี และแม่น้ำสาละวิน แม่น้ำโขงช่วงที่ไหลผ่านจีนชาวจีนเรียกว่า “แม่น้ำหลานชางเจียง” (Lancang Jiang) ไหลผ่านกุ๋ชัวและที่ราบสูงในจีน ผ่านมณฑลยูนนานเข้าสู่ลาว เมียนมา และไทย บริเวณ “สามเหลี่ยมทองคำ” ที่ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ไหลเป็นเส้นแบ่งเขตระหว่างไทยกับลาว ผ่าน จ.เชียงราย เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี เป็นระยะทาง 1,520 กิโลเมตร แล้วไหลเข้าสู่ลาวและกัมพูชา ก่อนจะไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ที่เวียดนาม รวมความยาวทั้งสิ้น 4,880 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็น 1 ใน 15 ของแม่น้ำที่ยาวที่สุดในโลก และเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ครอบคลุมพื้นที่รับน้ำในลุ่มน้ำ 795,000 ตารางกิโลเมตร หรือ 496.875 ล้านไร่ (WWF, 2561) นับเป็นลุ่มน้ำที่ใหญ่เป็นอันดับ 12 ของโลก

ลุ่มแม่น้ำโขงสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนคือ ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Upper Mekong Basin) และลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Basin) โดยลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนเริ่มตั้งแต่ต้นกำเนิดของแม่น้ำโขงในทิเบตและจีน ส่วนลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่างเริ่มตั้งแต่มณฑลยูนนานในจีนไหลผ่านเมียนมา ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ก่อนลงสู่ทะเลจีนใต้

แผนภาพที่ 1 แผนที่แสดงเส้นทางแม่น้ำโขง

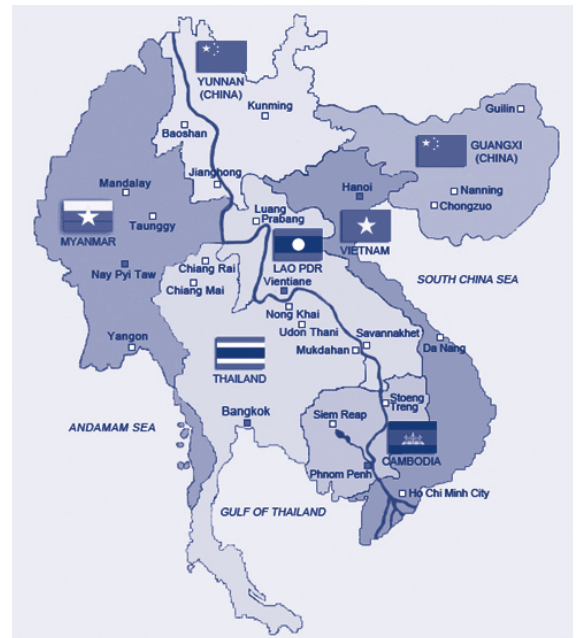


ที่มา: http://www.wwf.or.th/what_we_do/wetlands_and_production_landscape/mekongriver/

ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงประกอบไปด้วยกัมพูชา ลาว เวียดนาม และไทย เป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูง เป็นแหล่งประมงน้ำจืดขนาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณการจับปลามากกว่า 2.6 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 25 ของปริมาณการจับปลาน้ำจืดทั่วโลก นอกจากนี้ลุ่มแม่น้ำโขงยังเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมมากกว่า 430 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกกว่า 800 ชนิด นก 1,200 ชนิดพันธุ์ และพันธุ์พืชอีกกว่า 20,000 ชนิด ความหลากหลายทางชีวภาพดังกล่าวของแม่น้ำโขงส่งผลให้ช่วยเติมเต็มความอุดมสมบูรณ์ให้กับไร่นาด้วยตะกอนดินที่อุดมไปด้วยแร่ธาตุ ป่าไม้ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นแหล่งวัตถุดิบสำคัญให้กับการอุตสาหกรรม ช่วยกรองน้ำและฟอกอากาศให้บริสุทธิ์ รวมถึงการปกป้องเมืองต่างๆ จากภัยธรรมชาติอย่างอุทกภัยและวาตภัย มีจำนวนประชากรราว 300 ล้านคน มีศักยภาพในการดึงดูด

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2557 มีมูลค่า 12.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือร้อยละ 9.5 ของมูลค่า FDI ทั้งหมดของอาเซียน ขยายตัวร้อยละ 6.9 (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2558) มีผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติสุทธิที่ 212 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (เกียรติศักดิ์ อักษรวงศ์, 2547)

แผนภาพที่ 2 แผนที่แสดงแม่น้ำโขง



ที่มา: http://www.mekongrivertoday.com/mekong-river_info.htm

แม่น้ำโขงจึงทำหน้าที่เหมือนเส้นเลือดหล่อเลี้ยงคนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นแหล่งทรัพยากรน้ำเพื่ออุปโภคบริโภค การเกษตร อุตสาหกรรม และการประมงแก่ประชาชนของทั้ง 6 ประเทศที่แม่น้ำโขงไหลผ่าน นอกจากนี้มีความสำคัญที่เป็นแหล่งทรัพยากรน้ำและเส้นทางคมนาคมแล้ว แม่น้ำโขงยังมีความสำคัญในฐานะเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมวัฒนธรรม (สิทธิชาติ สมตา, 2561)

1.2 การรวมตัวของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา เมียนมา ลาว เวียดนาม และไทย ถึงแม้ว่าจะมีความแตกต่างกันในหลายอย่าง ทั้งระบบการเมือง ระบบเศรษฐกิจ และสังคม ประเพณี วัฒนธรรม ผลประโยชน์ของชาติ แต่ก็ได้มีการรวมตัวกันมาอย่างยาวนานเพื่อร่วมมือกันในการเสริมสร้างการพัฒนาความมั่นคงในอนุภูมิภาคในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำในแม่น้ำโขง โดยอนุภูมิภาคได้มีการรวมตัวกันเป็นองค์กรต่าง ๆ รวมทั้งกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคดังนี้

1.2.1 คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission: MRC) (ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและกิจการพิเศษ, 2561)

ความคิดในการจัดตั้งคณะกรรมาธิการแม่น้ำโขงเกิดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2500 โดยคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (United Nations Economic Commission for Asia and the Far East: ECAFE) (ในปี พ.ศ. 2517 เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก หรือ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP) ซึ่งเป้าหมายหลักในการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่ง ECAFE เล็งเห็นปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากปัญหาน้ำท่วมในประเทศลุ่มน้ำต่าง ๆ

ในเวลาต่อมาแม่น้ำโขงได้รับเลือกจาก ECAFE เพื่อศึกษาเชิงลึกในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากปัญหาน้ำท่วมในลุ่มน้ำ ซึ่งทำความเสียหายให้กับประเทศในลุ่มน้ำ ได้แก่ จีน เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และไทย แต่เนื่องจากทั้งจีนและพม่าต่างเป็นสองประเทศลุ่มน้ำตอนบนที่มีปัญหาการเมืองภายในและไม่สนใจเข้าร่วม ECAFE แต่ 4 ประเทศลุ่มน้ำตอนล่าง ได้แก่ กัมพูชา ลาว เวียดนาม และไทย ให้การสนับสนุนการศึกษาปัญหาน้ำท่วมในลุ่มน้ำโขงตอนล่าง และได้ลงนามในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำโขงทั้งหมด 4 ฉบับ ดังนี้

1) ในปี พ.ศ. 2500 ECAFE ได้ให้การสนับสนุน 4 ประเทศตอนล่างลุ่มแม่น้ำโขงในการยกร่าง The Statute on the Committee for Co-ordination of the Lower

Mekong Basin (1857) เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการแม่น้ำโขง (Mekong Committee) ให้เป็นหน่วยงานกลาง เพื่อการศึกษาและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดจากน้ำท่วมร่วมกัน โดยมีสำนักงานเลขาธิการตั้งอยู่ที่กรุงเทพฯ (ถึงปี พ.ศ. 2518)

2) ในปี พ.ศ. 2518 ทั้ง 4 ประเทศร่วมกันลงนามใน The Joint Declaration of Principles for Utilization of the Waters of the Lower Mekong Basin เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการใช้น้ำ เช่น หลักการบริหารลุ่มน้ำ (Drainage Basin) และหลักการใช้น้ำอย่างเป็นธรรม (Equitable Utilization) ซึ่งถือเป็นหลักการที่มีความก้าวหน้ามากที่สุด在那个ทศวรรษนั้น แต่ปฏิญญาร่วมนี้มิได้รับการอนุมัติเนื่องจากปัญหาภายในประเทศลาวและกัมพูชา ในช่วงเวลานั้น ในขณะที่คณะกรรมการแม่น้ำโขงยังคงอยู่ แต่ไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ปี พ.ศ. 2521 เนื่องจากกัมพูชามีปัญหาภายในจึงไม่สามารถมีส่วนร่วมในคณะกรรมการแม่น้ำโขงอย่างเต็มที่ ลาว เวียดนาม และไทยได้ลงนาม The Declaration on the Interim Committee for Co-ordination of the Lower Mekong Basin เพื่อให้กิจกรรมของคณะกรรมการแม่น้ำโขงยังคงดำเนินต่อไปได้เป็นการชั่วคราว คณะกรรมการแม่น้ำโขงจึงได้เปลี่ยนชื่อและสถานะเป็น “คณะกรรมการชั่วคราวแม่น้ำโขง (Interim Mekong Committee)”

4) ปี พ.ศ. 2538 หลังจากปัญหาภายในกัมพูชาสิ้นสุดลง ทั้ง 4 ประเทศตอนล่างลุ่มแม่น้ำโขงได้ตกลงกันเพื่อร่วมมืออีกครั้ง ในการพัฒนาลุ่มน้ำโขงตอนล่าง และได้ลงนามใน The Agreement on the Co-ordination for the Sustainable Development of the Lower Mekong Basin ซึ่งเน้นการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง การใช้น้ำอย่างเป็นธรรม (Equitable and Reasonable Use of Water) และรักษาระดับน้ำในลำน้ำหลักเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Maintenance of Water Flow of the Mainstream) ทั้ง 4 ประเทศ ได้ร่วมกันจัดตั้ง “คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission: MRC)” โดยสำนักงานเลขาธิการได้ย้ายจากกรุงเทพฯ ไปตั้งที่กรุงพนมเปญและเวียงจันทน์ตามลำดับ โดยเวียนวาระละ 5 ปี

5) ปี พ.ศ. 2539 จีนและพม่าซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ตอนบนของกลุ่มแม่น้ำโขงได้เข้าร่วมเป็นประเทศคู่เจรจา (Dialogue Partner) กับ MRC

6) ปี พ.ศ. 2545 คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขงและจีนทำความตกลงเรื่อง Provision of Hydrological Information on Lancang/Mekong River in the Flood Season เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ MRC ในการพยากรณ์ระดับน้ำ และป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง

7) เนื่องจากประเทศสมาชิกและกลุ่มหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเห็นว่าการหมุนเวียนที่ตั้งสำนักงานเลขาธิการทุก 5 ปี จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ MRC และสิ้นเปลืองงบประมาณ จึงให้พิจารณาสถานที่ตั้งถาวร MRC ซึ่งที่ประชุมคณะมนตรี MRC ครั้งที่ 16 เมื่อพฤศจิกายน 2552 ได้มีมติให้ตั้งสำนักงานเลขาธิการถาวร ณ กรุงพนมเปญและเวียงจันทน์ในลักษณะเป็น Co-hosted ซึ่งขณะนี้สำนักงาน ณ กรุงพนมเปญกำลังเตรียมการปรับโครงสร้างและบุคลากรเพื่อรองรับการเป็นสำนักงานเลขาธิการร่วมกับสำนักงาน ณ เวียงจันทน์

สาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของกลุ่มแม่น้ำโขง หรือความตกลงแม่น้ำโขง 1995 (The Agreement on the Co-ordination for the Sustainable Development of the Lower Mekong Basin : the 1995 Mekong Agreement สรุปสาระของความร่วมมือ 3 ด้าน ดังนี้

1) การใช้น้ำ

ประเทศภาคีต้องใช้น้ำของระบบแม่น้ำโขงภายในอาณาเขตของตนอย่างสมเหตุสมผลและเป็นธรรมตามปัจจัยและสภาพการณ์ที่เกี่ยวข้อง โดยกฎระเบียบการใช้ น้ำและการผันน้ำข้ามลุ่มน้ำขึ้นอยู่กับการใช้ น้ำ และการผันน้ำขึ้นอยู่กับการใช้จากแหล่งใดคือ จากแม่น้ำสาขาหรือจากแม่น้ำสายหลัก/สายประธาน ดังนี้

1.1 การใช้น้ำในแม่น้ำสาขา หากประเทศภาคีต้องการใช้น้ำในแม่น้ำสาขา ไม่ว่าจะเป็นการใช้น้ำภายในลุ่มน้ำหรือการผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ประเทศภาคีสามารถทำได้ โดยทำการแจ้ง (Notification) ต่อคณะกรรมการร่วม (Joint Committee: JC)

1.2 การใช้น้ำจากแม่น้ำสายหลัก/สายประธาน

พันธกรณีของประเทศภาคีขึ้นอยู่กับช่วงเวลาที่ใช้ น้ำคือ ฤดูแล้งหรือฤดูน้ำหลาก

1.2.1 ในฤดูน้ำหลาก (Wet Season)

- หากประเทศภาคีต้องการผันน้ำภายในลุ่มน้ำ สามารถทำได้โดยการแจ้งต่อ JC

- หากประเทศภาคีต้องการผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ต้องทำการปรึกษาหารือล่วงหน้าเพื่อมุ่งที่จะให้บรรลุข้อตกลง โดย JC

1.2.2 ในฤดูแล้ง (Dry Season)

- หากประเทศภาคีต้องการผันน้ำภายในลุ่มน้ำ ต้องทำการปรึกษาหารือล่วงหน้าเพื่อมุ่งที่จะให้บรรลุข้อตกลง โดย JC

- หากประเทศภาคีต้องการผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ต้องได้รับความเห็นชอบจาก JC โดยทำเป็นข้อตกลงเฉพาะเป็นรายโครงการ ก่อนที่จะมีการผันน้ำใด ๆ ตามที่เสนอไว้ อย่างไรก็ตาม ในฤดูแล้งหากมีปริมาณน้ำส่วนเกินจากข้อเสนอการใช้น้ำของภาคีทุกฝ่ายและได้มีการตรวจสอบและยืนยันเป็นเอกฉันท์โดย JC แล้ว การผันน้ำสามารถกระทำได้โดยไม่ต้องมีการปรึกษาหารือล่วงหน้า

2) การจัดการน้ำ

ความตกลงแม่น้ำโขงกำหนดให้การจัดการน้ำต้องเป็นไปเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเกิดผลเสียที่อันตรายน้อยที่สุดและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3) การอนุรักษ์น้ำ

เนื่องจากน้ำเป็นทรัพยากรที่มีลักษณะที่สำคัญคือ ปริมาณน้ำและคุณภาพน้ำมีความสัมพันธ์กัน หากปริมาณน้ำลดลงย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำไปด้วย เช่น ทำให้น้ำสกปรก เนื่องจากดินโคลนใต้ท้องน้ำนั้นมาผสมกับน้ำที่มีปริมาณน้อย จึงไม่สามารถละลายหรือตกตะกอนได้ ด้วยข้อเท็จจริงนี้จึงทำให้ความตกลงแม่น้ำโขงมุ่งเน้นการอนุรักษ์น้ำในรูปของการรักษาระดับน้ำควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพน้ำด้วย

3.1 การรักษาระดับน้ำ กำหนดให้ประเทศภาคีร่วมมือกันเพื่อรักษาปริมาณการไหลของน้ำในแม่น้ำโขง โดยแบ่งเป็นช่วงต่าง ๆ ของปี ดังนี้

3.1.1 ไม่ให้ต่ำกว่าปริมาณการไหลต่ำสุดของน้ำตามธรรมชาติรายเดือนที่เป็นที่ยอมรับได้ในช่วงฤดูแล้ง

3.1.2 เพื่อให้มีปริมาณการไหลย้อนกลับของ

น้ำตามธรรมชาติที่ยอมรับได้ของ Tonle Sap ในกัมพูชา ในช่วงฤดูน้ำมาก

3.1.3 เพื่อป้องกันไม่ให้อัตราเฉลี่ยการไหลของน้ำสูงสุดรายวันเกินอัตราเฉลี่ยการไหลของน้ำตามธรรมชาติ ในช่วงฤดูน้ำหลาก

3.2 การรักษาคุณภาพน้ำ ความตกลงแม่น้ำโขง กำหนดให้ประเทศภาคีร่วมดำเนินการปกป้องสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพชีวิต และสภาวะของพืชและสัตว์น้ำ และรักษาสมดุลของระบบนิเวศจากมลพิษหรือผลกระทบที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ที่เกิดจากแผนพัฒนาและการใช้น้ำและทรัพยากรที่เกี่ยวข้องภายในลุ่มน้ำ

การดำเนินการของคณะกรรมการแม่น้ำโขงได้มีการวางแผนและดำเนินโครงการหลักจำนวน 9 โครงการ ได้แก่

1) แผนการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง มีการกำหนดความเร่งด่วนในการพัฒนา ซึ่งเน้นเรื่องการสร้างเขื่อนในแม่น้ำโขงสายหลัก

2) โครงการร่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำ Water Utilization Program (WUP)

3) โครงการรักษาสิ่งแวดล้อมของกลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง Environment Program (EP) รวมถึง Climate Change and Adaptation Initiative (CCAI) ซึ่งได้รับความสนใจจากประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาอย่างมาก

4) โครงการจัดการและบรรเทาอุทกภัย Flood Management and Mitigation Program (FMMP) โดยจัดตั้งระบบพยากรณ์และเตือนภัยสำหรับศูนย์การจัดการและบรรเทาปัญหาน้ำท่วมในภูมิภาค

5) โครงการเสริมสร้างขีดความสามารถแบบบูรณาการ Integrated Capacity Building Program (ICBP)

6) โครงการป่าไม้ การชลประทานและการเกษตร Agriculture Irrigation and Forestry Program (AIFP)

7) โครงการประมง Fisheries Program (FP)

8) โครงการการเดินเรือ Navigation Program (NP) โดยมีความร่วมมือกับจีนในการเดินเรือในแม่น้ำโขง-ล้านช้าง และกำลังจะขยายขอบเขต และความเกี่ยวพันกับประเด็นความปลอดภัยในการเดินเรือ รวมทั้งการพัฒนาโครงการเดินเรือในกัมพูชาและเวียดนาม

9) โครงการจัดการความรู้และข้อมูล Information and Knowledge Management Program (IKMP) ซึ่ง

เน้นการบริหารข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ การพยากรณ์อากาศ ฐานข้อมูล แผนที่ทางไกลผ่านดาวเทียม

ผลการดำเนินการของคณะกรรมการแม่น้ำโขง (วีระพงษ์ ปัญญาธนะคุณ, 2552)

การดำเนินงานของคณะกรรมการแม่น้ำโขงจะสามารถบรรลุเป้าหมายในหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการวางแผนและวางระบบโครงข่ายทางอุทกวิทยาของกลุ่มน้ำ แต่เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคในช่วงแรกของการก่อตั้งคณะกรรมการแม่น้ำโขงไม่ค่อยจะเอื้ออำนวยมากนัก ส่งผลให้โครงการพัฒนาทรัพยากรจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการก่อสร้างเขื่อนบนแม่น้ำสายหลักอันเป็นหัวใจของโครงการพัฒนาของคณะกรรมการแม่น้ำโขง ต้องถูกชะลอไว้ และแม้ว่าจะได้มีการทบทวนอีกหลายครั้ง แต่ก็ไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จเป็นรูปธรรม นอกจากสถานการณ์การเมืองที่วุ่นวายในภูมิภาคและความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศสมาชิกมิได้มีผลต่อความสำเร็จของคณะกรรมการแม่น้ำโขงเท่านั้น ยังมีผลบั่นทอนต่อเสถียรภาพของคณะกรรมการแม่น้ำโขงจนเกือบนำไปสู่การล่มสลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง พ.ศ. 2518-2520 อย่างไรก็ดี แม้จะได้มีการรื้อฟื้นคณะกรรมการแม่น้ำโขงขึ้นอีกครั้งในลักษณะองค์การชั่วคราวในนาม คณะกรรมการชั่วคราวแม่น้ำโขง โดยไม่มีกัมพูชาเข้าร่วมใน พ.ศ. 2521 แต่ก็พบว่าการทำงานของคณะกรรมการแม่น้ำโขงชั่วคราวในระหว่าง พ.ศ. 2521-2537 มีลักษณะเพียงประคับประคองตัวเท่านั้น สาเหตุสำคัญนอกจากปัจจัยทางการเมืองในภูมิภาคแล้วยังมีเรื่องของข้อจำกัดทางด้านงบประมาณจากการลดจำนวนลงของความช่วยเหลือจากองค์การและรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เหนี่ยวรั้งความสำเร็จของคณะกรรมการแม่น้ำโขงในสมัยนี้ด้วย

หลังจากเหตุการณ์ความวุ่นวายทางการเมืองในภูมิภาค คลี่คลายลงพร้อม ๆ กับการสิ้นสุดลงของสงครามเย็น รัฐบาลกัมพูชาได้เสนอตัวขอกลับเข้าร่วมในคณะกรรมการแม่น้ำโขงอีกครั้งหนึ่งใน พ.ศ. 2534 ความแตกต่างทางความคิดระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเวียดนามเกี่ยวกับกระบวนการรับกัมพูชากลับเข้าเป็นสมาชิก ซึ่งผูกโยงกับการแก้ไขปรับปรุงข้อตกลงพื้นฐานต่าง ๆ ของคณะกรรมการแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื้อหาในปฏิญญา

ร่วม พ.ศ. 2518 นำมาซึ่งความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างไทยและ เวียดนาม จนเกือบนำมาซึ่งการล่มสลายของคณะกรรมการแม่น้ำโขงอีกครั้ง แต่เพราะการแทรกแซงของโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติทำให้ความขัดแย้งระหว่างไทยและเวียดนาม สามารถแสวงหาจุดร่วมกันได้ในที่สุดประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง 4 ชาติก็ได้มีการลงนามในข้อตกลงฉบับใหม่ใน พ.ศ. 2538 นอกจากนี้เนื้อหาของข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลเปลี่ยนแปลงพันธกรณีเกี่ยวกับการใช้น้ำของสมาชิกแล้ว ข้อตกลงฉบับใหม่นี้ยังมีผลเปลี่ยนแปลงสภาพและกลไกการดำเนินงานขององค์การความร่วมมือภายใต้ชื่อองค์การใหม่ว่า คณะกรรมการแม่น้ำโขง ภายใต้จุดประสงค์และขอบเขตภารกิจของคณะกรรมการแม่น้ำโขงที่มีลักษณะที่กว้างขวางและลึกซึ้งยิ่งขึ้น การดำเนินงานของคณะกรรมการแม่น้ำโขงจึงมีข้อแตกต่างจากคณะกรรมการชุดก่อนหน้านี้ในหลายด้าน ข้อแตกต่างที่สำคัญ ได้แก่ การมุ่งเน้นในเรื่องความยั่งยืนของระบบนิเวศที่ควบคู่กับการพัฒนา นำมาซึ่งการปรับปรุงโครงสร้างและกลไกการดำเนินการภายในองค์กรในรูปแบบแผนงานที่มีลักษณะบูรณาการกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน พ.ศ.2544 และ 2549 ภายหลังจากที่คณะกรรมการแม่น้ำโขงได้รับเอาแนวคิดเรื่องการจัดการทรัพยากรน้ำเชิงบูรณาการมาใช้เป็นแนวทางในการจัดการทรัพยากรน้ำในลุ่มแม่น้ำโขงกับทั้งการขยายความร่วมมือไปสู่ประเทศคู่เจรจา อันได้แก่ จีน และพม่าอีกด้วย เนื่องจากทั้งสองประเทศถือเป็นประเทศต้นน้ำซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายของคณะกรรมการแม่น้ำโขง

แม้ว่าความสัมพันธ์โดยรวมระหว่างคณะกรรมการแม่น้ำโขงกับประเทศคู่เจรจา โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศจีนจะมีลักษณะที่ค่อนข้างราบเรียบ แต่ยังคงมีการลงนามในความตกลงว่าด้วยการจัดสรรสารสนเทศทางอุทกวิทยาของแม่น้ำหลานชาง/โขง ตลอดจนการประกาศระบับโครงการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในลำน้ำโขงตอนบนฝ่ายเดียวของจีน แต่อย่างไรก็ตาม กรอบความร่วมมือของคณะกรรมการแม่น้ำโขงได้รับข้อครหาว่าไม่สามารถหยุดยั้งการสร้างเขื่อนไฟฟ้าในแม่น้ำโขงได้ โดยตามรายงานของกลุ่มที่ปรึกษาด้านการวิจัยการเกษตรนานาชาติ (Consultative Group for International Agricultural

Research) ระบุว่าจะมีเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำจำนวนมากถึง 31 แห่งถูกสร้างในแม่น้ำโขงภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมการไหลของแม่น้ำโขง และจะส่งผลกระทบต่อมาต้อปริมาณน้ำ ระบบนิเวศ ความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำ การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และระบบเศรษฐกิจของประเทศลุ่มน้ำในที่สุด (ประชาไท, 2561)

1.2.2 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS) (ธนาคารพัฒนาเอเชีย, 2557)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS) เป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือของกลุ่มประเทศซึ่งมีที่ตั้งของประเทศในเขตลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประเทศด้วยกันคือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและมณฑลกว่างสี) ตั้งแต่ พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้สนับสนุนหลัก ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลักในการเสริมสร้างความร่วมมือพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะการเร่งรัดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในลุ่มแม่น้ำโขงเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) ควบคู่กับการพัฒนาระเบียงกฎเกณฑ์การขนส่งผ่านแดนเพื่อลดเวลาในการขนส่ง (Soft Infrastructure) (นฤตม์ เจริญศรี, 2553) ยกตัวอย่างเช่น ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA) จะลดความยุ่งยากทางด้านเอกสาร ลดขั้นตอนพิธีศุลกากรซึ่งจะลดระยะเวลาในการขนส่ง อันจะส่งผลให้ภาระต้นทุนการขนส่งในอนุภูมิภาคลดลง เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกื้อกูลกันบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการสนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและเพิ่มโอกาส

แผนภาพที่ 3 ข้อมูลเศรษฐกิจประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

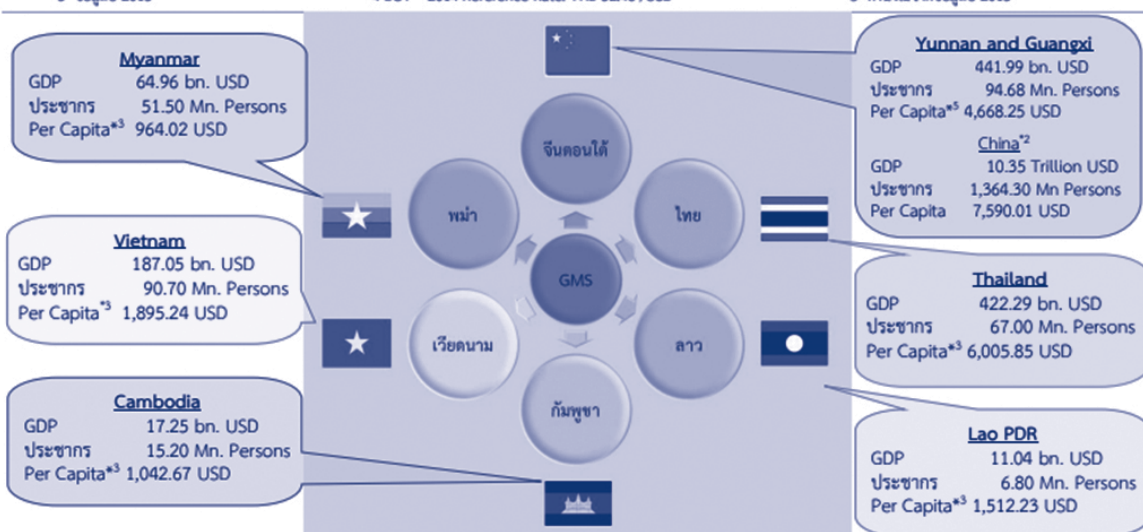


ธนาคารแห่งประเทศไทย

Fact Sheet: GMS (Greater Mekong Subregion)

General Information (ณ 2557) ^{*1}		
ครอบคลุม	6	ประเทศ ได้แก่ ไทย จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและกวางสี) พม่า ลาว เวียดนาม และ กัมพูชา ความร่วมมือเริ่มตั้งแต่ปี 2535
พื้นที่รวมประมาณ	2.5	ล้านตารางกิโลเมตร ^{*3}
ประชากรรวมประมาณ	326	ล้านคน (ประมาณร้อยละ 4.5 ของประชากรโลกซึ่งมีประมาณ 7,260 ล้านคน ^{*2})
GDP รวม (ณ ราคาประจำปี 2014)	1,144	Billion USD (หรือประมาณ 37 ล้านล้านบาท ^{*4}) ประมาณร้อยละ 1.5 ของ GDP โลกซึ่งเท่ากับ 77,960 billion USD ^{*2} (หรือประมาณ 2,532 ล้านล้านบาท ^{*4})

ที่มา: ^{*1} ADB and Greater Mekong Subregion Environment Operations Center, Accessed April 2016 ^{*2} World Bank - World Development Indicators, Accessed April 2016
^{*3} ข้อมูลปี 2013 ^{*4} BOT - 2014 Reference Rate: THB 32.48 /USD ^{*5} คำนวณจากข้อมูลปี 2013



ที่มา: https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCaneArea/Cooperation/Documents/Factsheet_GMS_เพื่อเผยแพร่ภายนอก_Final.pdf

ทางเศรษฐกิจในการค้าโลก โดยได้มีการประชุมและเจรจาหรือระหว่างผู้นำและรัฐบาลของประเทศในกลุ่ม GMS เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือ รวมถึงแผนงานและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีสาขาความร่วมมือทั้งหมด 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยทั้ง 9 โครงการอยู่บนพื้นฐานความคิดที่ว่าต้องการเปลี่ยนกลุ่มแม่น้ำโขงให้พัฒนาอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาแบบระบบตลาด ทั้งยังต้องการลดความยากจนและต้องการทรัพยากรมนุษย์ (ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและ

กิจการพิเศษ สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการ จังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561)

แผนงาน GMS ได้กำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน (3 Cs) ดังนี้

1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกัน ให้มากขึ้นผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืนและยกระดับโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridors)

2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการอำนวยความสะดวก การเคลื่อนย้ายผู้คน และสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริม

บูรณาการของตลาด กระบวนการผลิต และห่วงโซ่คุณค่า
3) สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่าน
โครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้อง
กับสังคมและสิ่งแวดล้อม

กรอบยุทธศาสตร์ GMS ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2565

ผู้นำประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงให้ความเห็นชอบกรอบ
ยุทธศาสตร์ฉบับใหม่ระยะ 10 ปี ระหว่างการประชุมสุดยอด
GMS ครั้งที่ 4 เมื่อปี พ.ศ. 2554 เพื่อกำหนดแนวทางการ
ดำเนินงานร่วมกันสำหรับปี พ.ศ. 2555-2565 โดยกรอบ
ยุทธศาสตร์ฉบับใหม่เป็นการสานต่อเจตนารมณ์และแผน
พัฒนาระดับชาติของประเทศสมาชิกที่มุ่งส่งเสริมความ
ร่วมมือระหว่างกันและการบูรณาการทั้งภายในและ
ภายนอกอนุภูมิภาค ซึ่งประเทศสมาชิกได้ยืนยันวิสัยทัศน์
และเป้าหมายซึ่งกำหนดกรอบแผนงาน GMS ในปัจจุบัน
ไว้ว่า “ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงมีวิสัยทัศน์ที่จะสร้างอนุภูมิภาค
ที่บูรณาการ”

โดยมีแผนงานที่ให้ความสำคัญสูง (Flagship
Programs) จำนวน 11 แผนงาน ได้แก่

- 1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้
(North-South Economic Corridor)
- 2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-
ตะวันตก (East-West Economic Corridor)
- 3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้
(Southern Economic Corridor)
- 4) แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม
(Telecommunications Backbone)
- 5) แผนงานซื้อ-ขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่าย
สายส่งไฟฟ้า (Regional Power Interconnection and
Trading Arrangements)
- 6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการ
ลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating Cross-Border Trade
and Investment)
- 7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการ
แข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing Private Sector
Participation and Competitiveness)
- 8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความ
ชำนาญ (Developing Human Resources and Skills

Competencies)

9) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic
Environment Framework)

10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการ
ทรัพยากรน้ำ (Flood Control and Water Resource
Management)

11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism
Development)

แผนภาพที่ 4 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ GMS



ที่มา: www.adb.org/gms

ความคืบหน้าของการดำเนินงาน GMS ที่สำคัญ

สาขาคมนาคมขนส่ง ได้แก่ การเร่งรัดพัฒนาเส้นทาง
คมนาคมเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ประกอบด้วย

- 1) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic
Corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามที่เส้นทางถนน
ฝั่งตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ได้แล้ว
เสร็จในปี พ.ศ. 2549 และทางฝั่งตะวันตกด้านพม่า แล้ว
เสร็จในปี พ.ศ. 2553

2) แนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ซึ่งเส้นทางผ่านพม่า เส้นทางผ่านลาว แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550 (สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ-ห้วยทราย อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมจุดที่ตั้งและประมาณค่าก่อสร้าง ในส่วนนี้ไทยสนับสนุนค่าก่อสร้างครึ่งหนึ่ง อีกครึ่งหนึ่ง สปป.ลาว อยู่ระหว่างการขออนับสนุนจากจีน โดยจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี)

3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เส้นทางตอนใน (อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-วังเตา) แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550 และเส้นทางเลียบชายทะเล (ตราด-เกาะกง-สเรแอมปิล-กามู-นำเซา) แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2553 โดยไทยได้มีบทบาทสำคัญในการให้ความช่วยเหลือการพัฒนาเส้นทางสำคัญในประเทศเพื่อนบ้านทั้งในรูปของการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (สำรวจ/ออกแบบ/ศึกษาคความเหมาะสมฯ) และให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบกู้ยืมเงินผ่อนปรน

และในส่วนของการร่วมมือในการอำนวยความสะดวกการผ่านแดน ประกอบด้วย

1) ความตกลงการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) ซึ่ง 6 ประเทศลงนามร่วมกันแล้ว และได้มีผลสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2550 โดยได้มีการตั้งคณะทำงานร่วมระหว่าง 6 ประเทศ เพื่อกำกับการดำเนินงานความตกลง

2) การเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน 4 ประเทศ (ไทย-พม่า-ลาว-จีน) มีการลงนามความตกลงร่วมระหว่างรัฐมนตรีคมนาคม 4 ประเทศ เมื่อ 20 เมษายน 2543 ต่อมาจีนได้ช่วยศึกษา EIA และดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำระยะที่ 1 ให้สามารถเดินเรือขนาด 150 DWT ได้ตลอดจนช่วยฝึกอบรม u3604 ด้านการเดินเรือ

สาขาสื่อสารโทรคมนาคม

การพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมด้านตะวันออก (East Loop) ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-วินห์-โฮจิมินห์-ซีต-พนมเปญ-กรุงเทพฯ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว การดำเนินงานในส่วนของไทยได้สร้างโครงข่ายโทรคมนาคมเชื่อมโยงตามแนวหลักจนถึงชายแดนไทย/ประเทศเพื่อนบ้านแล้วเสร็จ ในระยะต่อไปจึงควรผลักดันการดำเนินการเชื่อมโยงโครงข่ายต่อเนื่องจากไทยไปยัง

ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบัน ADB ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่าย เพื่อให้การก่อสร้างโครงข่ายด้านตะวันตก (West Loop) และด้านเหนือ (North Loop) ครบเต็มระบบ ตลอดจนส่งเสริมการให้ความช่วยเหลือพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรและองค์กร ปรับปรุงกฎระเบียบด้านโทรคมนาคมสู่เสรี และให้เอื้อต่อการลงทุนภาคเอกชน และได้มีการลงนามใน MOU of the Planning and Construction of GMS Information Superhighway Network ซึ่งจะส่งเสริมยกระดับเทคโนโลยีให้เป็นระบบ Broadband เพื่อเพิ่มศักยภาพการใช้ ICT ในเชิงพาณิชย์ในอนุภูมิภาคให้มากขึ้น

สาขาพลังงาน

ประเทศ GMS ได้ลงนามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งระหว่างรัฐบาล 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Intergovernmental Agreement) ระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 โดยปัจจุบันได้เร่งจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานด้านไฟฟ้า ตลอดจนแปรแผนแม่บทการสร้างระบบเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงสู่ปฏิบัติ โดยเริ่มพัฒนาเครือข่ายสายส่ง 500 Kv. เชื่อมโยงร้อยเอ็ด (ไทย)-น้ำเทิน 2 (ลาว)-ฮาติ่น (เวียดนาม) ในระยะแรกและเริ่มดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำข้อตกลงปฏิบัติการด้านเทคนิคและธุรกิจเพื่อดำเนินการซื้อ-ขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาค (PTOA) โดยเร็ว โดยในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 มีการลงนาม MOU on the Guidelines for the Implementation of the Regional Power Trade Operating Agreement-Stage#1 เพื่อความเข้าใจร่วมกันในแนวทางดำเนินงานข้อตกลง

สาขาการท่องเที่ยว

ได้ดำเนินแผนการตลาด “Six Countries One Destination” ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวร่วมกันและสนับสนุนภาคเอกชนเปิดธุรกิจท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่าง 6 ประเทศ ในรูปแบบแพคเกจทัวร์ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศ GMS ในการดำเนินงานศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันตั้งอยู่ที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

และไทยมีบทบาทหลักในการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ และดำเนินแผนการตลาด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ดึงดูด นักลงทุนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคนี้ ตลอดจน ผลักดันความร่วมมือ GMS VISA ซึ่งปัจจุบันไทยได้ ผลักดันให้มีการดำเนินงานระหว่างไทย/กัมพูชาเป็น โครงการนำร่องภายใต้กรอบ ACMECS

สาขาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ส่งเสริมความร่วมมือแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร พัฒนา และปรับปรุงการดำเนินงานองค์กรด้านการค้าของประเทศ ในอนุภูมิภาค และเริ่มศึกษารายละเอียดการตรวจปล่อย สินค้า ณ จุดเดียว (Single-stop Inspection) ในจุดพื้นที่ ชายแดนเป้าหมายเป็นโครงการนำร่อง 4 จุดคือ

- 1) มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว)
- 2) ลาวบาว (เวียตนาม) - แดนสาร์ (ลาว)
- 3) อรัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (กัมพูชา)
- 4) บาเวต (กัมพูชา) - มอกโบ (เวียตนาม) ก่อนเพื่อนำ มาปรับใช้ที่ด้านอื่น ๆ ต่อไป

โดยในระหว่างการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 มี การลงนาม MOU ระหว่างคู่ประเทศในระดับทวิภาคีเพื่อ ดำเนินงานตามความตกลง Cross Border Transport Agreement ในไทย 4 ด้านคือ ด้านมุกดาหาร-สะหวันนะ เขต อรัญประเทศ-ปอยเปต แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก และแม่สอด- เมียวดี โดยจะเป็นการเริ่มดำเนินงาน SSI อย่างเป็นทางการ ด้วย และไทยได้เสนอให้แต่ละประเทศมีการทำ One Stop Service ที่ด่านพรมแดนของตนเองเพื่ออำนวยความสะดวก การผ่านแดนในแต่ละประเทศก่อน โดย One Stop Service ของไทยเริ่มดำเนินงาน ณ 5 ด้านนำร่อง ได้แก่ มุกดาหาร อรัญประเทศ สะเดา แม่สาย และแม่สอด ซึ่งเมื่อสามารถรูปแบบที่เหมาะสมได้แล้วจะได้นำไปเป็น ตัวอย่างให้กับประเทศอื่น ๆ ต่อไป

สาขาการลงทุน

ได้มีการปรับปรุงข้อมูล กฎระเบียบ และมาตรการเพื่อ อำนวยความสะดวกด้านการลงทุน รวมถึงการจัดตั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษชายแดนแต่ละประเทศอย่างเป็นรูปธรรม เช่น ที่จังหวัดเชียงรายเป็นโครงการนำร่องส่งเสริมบทบาท GMS Business Forum ซึ่งไทยเป็นประธานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 และมีฝ่ายเลขานุการอยู่ที่เชียงใหม่ สปป.ลาว และ หอการค้าของประเทศ GMS ทั้งหมดเป็นสมาชิก ให้เป็น

กลไกภาครัฐ-เอกชนในการระดมทุนและสร้างเครือข่าย ดึงดูดนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

สาขาพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ได้ดำเนินโครงการ Phnom Penh Plan เพื่อฝึกอบรม ผู้บริหารระดับกลางและระดับสูงของประเทศ GMS โดยใช้เครือข่ายสถาบันการศึกษาของอนุภูมิภาค เช่น สถาบัน กลุ่มแม่น้ำโขง และ AIT ของไทย และจัดตั้ง Task Force เพื่อดำเนินงานการพัฒนาความร่วมมือ 3 ด้านคือ แรงงาน สาธารณสุข และการศึกษา โดยมุ่งเน้นความร่วมมือในการ เฝ้าระวังโรคติดต่อ (Communicable Diseases Control) อันเกิดจากการเปิดพรมแดน การใช้ประโยชน์จากระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศในการศึกษา และการสร้างระบบ ข้อมูลตลาดแรงงานและการบริหารจัดการแรงงานข้าม พรมแดน ตลอดจนเน้นการดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน เพื่อยกระดับความเป็นอยู่และแก้ปัญหาความยากจน บทบาทของไทยในเรื่องนี้ค่อนข้างชัดเจนและต่อเนื่อง โดยไทยให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ ทวิภาคีทั้งที่ผ่านกรมวิเทศสหการ กระทรวงการต่างประเทศ และทั้งที่ทำโดยตรงกับหน่วยงานปฏิบัติเองใน 9 สาขา โดย ครอบคลุมเรื่องของการฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนนัก วิชาการการวิจัยพัฒนา ร่วม การดูงาน และการช่วยสร้าง และสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยพัฒนาด้านทรัพยากร มนุษย์ เช่น ศูนย์ฝึกฝีมือแรงงาน โรงพยาบาล โรงเรียน ตลอดจนในปัจจุบันรัฐบาลได้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถ การดำเนินงานของสถาบันกลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute) และสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมอื่น ๆ ของ ไทยให้มีบทบาทเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ เครือข่ายการศึกษา อบรมและวิจัยในอนุภูมิภาค

สาขาสีงแวดล้อม

ได้มุ่งเน้นการพัฒนาสภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศ GMS ให้มีความยั่งยืน ด้วยการปรับปรุงระบบข้อมูลข่าวสาร จัดทำตัวชี้วัด และวางกรอบกลยุทธ์ความร่วมมือด้าน สิ่งแวดล้อมที่มีการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม ที่เกิดขึ้นจากโครงการลงทุนต่าง ๆ จัดทำ GMS Atlas ซึ่ง ช่วยในการระบุสถานะ ด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่เสี่ยงของ อนุภูมิภาค เตรียมการจัดตั้งกลไกคณะกรรมการร่วม ระหว่างประเทศเพื่อดำเนินงานการพัฒนาเชิงยั่งยืน และ ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้าน Biodiversity

Corridor เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจและการรักษาไว้ซึ่งสิ่งแวดล้อมมีความสมดุลและได้ตั้ง Environmental Operation Center (EOC) เป็นศูนย์ประสานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ณ กรุงเทพฯ

สาขาเกษตร

โดยมติที่ประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 10 ตามข้อเสนอของไทยได้ดำเนินงานครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ พืช ปศุสัตว์ ประมง และป่าไม้ ซึ่งมุ่งเน้นความร่วมมือเพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านเกษตรระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิต ถ่ายทอดเทคโนโลยี ยกกระดับความเป็นอยู่และขีดความสามารถของเกษตรกร ตลอดจนสนับสนุนการค้าการลงทุนภาคเอกชน การดำเนินงานที่ผ่านมา มีการจัดระดมความคิดในเรื่องของเทคโนโลยีชีวภาพ และโอกาสการลงทุนด้านเกษตรของอนุภูมิภาคซึ่งภาคเอกชนไทย (บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด) รับจัดการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรด้านเกษตรของประเทศ GMS โดยเริ่มโครงการฝึกอบรมการปรับปรุงการผลิตข้าวโพดให้กับเกษตรกรลาวเป็นโครงการนำร่อง และในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 มีการลงนาม MOU for Cooperation to Prevent and Control Transboundary Animal Diseases in the GMS เพื่อความร่วมมือในการป้องกันโรคติดต่อในสัตว์เพื่อตอบสนองกับสถานการณ์ที่อนุภูมิภาคต้องเผชิญอยู่ในเรื่องไข้หวัดนก

1.2.3 กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation - LMC)

เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างจีนกับประเทศในอาเซียนภาคพื้นทวีป (ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา และเวียดนาม) เป็นกรอบความร่วมมือที่นายกรัฐมนตรีจีน หลี่ เค่อเฉียง ได้นำเสนอในห้วงระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ณ กรุงเนปดอร์ เมื่อปี พ.ศ. 2557 (ราชูปราการพิลาศ, 2561) และก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2559 ที่เมืองชานย่า มณฑลไห่หนาน ประเทศจีน โดยมีนายกรัฐมนตรีไทยและจีนเป็นประธานร่วม และประเทศลุ่มน้ำโขงอีก 4 ประเทศเป็นสมาชิก มีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมกันพัฒนาพื้นที่ลุ่มแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงให้เกิดความยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำด้านการพัฒนาระหว่างประเทศในพื้นที่แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และระหว่างพื้นที่

แม่น้ำล้านช้าง-น้ำโขงกับพื้นที่ภูมิภาคอื่น ๆ รวมทั้งเพื่อส่งเสริมความแข็งแกร่งให้กับประชาคมอาเซียนในภาพรวม (ประชาไท, 2561) และภายหลังจากการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 2 ที่กรุงเทพมหานครของกัมพูชา เมื่อต้นปี พ.ศ. 2561 ได้ประกาศ “แผนปฏิบัติการ 5 ปี ความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (2561-2565)” และ “ปฏิญญาพนมเปญ” ในความร่วมมือ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านความมั่นคง-การเมือง ด้านการเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้านสังคมวัฒนธรรม การแลกเปลี่ยนระดับประชาชน และด้านการสนับสนุนความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชน โดยได้ชี้ชัดถึงแผนพัฒนาในอีก 10 ข้างหน้า ดังนี้ 1) เพิ่มความร่วมมือด้านทรัพยากรน้ำจัดทำ “แผนปฏิบัติการความร่วมมือทรัพยากรน้ำฉบับ 5 ปี” 2) เพิ่มความร่วมมือศักยภาพการผลิต 3) ขยายความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการเกษตร 4) ยกกระดับความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์ และ 5) ส่งเสริมความร่วมมือด้านสุขอนามัยและการรักษาพยาบาล โดยจีนยินดีให้ความช่วยเหลือด้านระบบรักษาพยาบาลแก่ประเทศที่มีความต้องการสร้างหน่วยงานสาธารณสุขและโรงพยาบาลขึ้นมาจำนวนหนึ่ง และในปี พ.ศ. 2561 จีนจะสนับสนุนทุนการศึกษาทั้งหลักสูตรอบรมระยะสั้นและระดับปริญญาแก่ผู้ปฏิบัติงานในสาขาอาชีพรวม 2,000 ทุน ทุนการศึกษาปริญญาตรี 100 ทุน เชิญชวนเจ้าหน้าที่ระดับกลางและสูงมาเรียนรู้ด้านเกษตร การแพทย์ สาธารณสุข และระบบชลประทาน เป็นต้น จีนยังจะดำเนิน “โครงการบรรเทาความยากจนเพื่อประชาชนประเทศลุ่มแม่น้ำ” มีแผนจัดโครงการช่วยเหลือด้านสาธารณสุขแก่สมาชิกใน 3 ปี ข้างหน้า 100 โครงการ (ไทยรัฐ, 2561)

สาเหตุที่จีนให้ความสำคัญกับการผลักดันกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากจะส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ขาดทางออกสู่ทะเล และเป็นกรอบความร่วมมือที่จีนได้แผ่อิทธิพลในลักษณะ Soft Power ผ่านการสนับสนุนการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาความร่วมมือด้านทรัพยากรน้ำ การพัฒนาเส้นทางคมนาคม การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่ชายแดน การสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพ

ฝีมือแรงงาน การขยายความร่วมมือด้านการเกษตร การสร้างความร่วมมือ ด้านการสาธารณสุข เป็นต้น ยิ่งจีนเพิ่มระดับความช่วยเหลือด้านการพัฒนามากขึ้นเท่าใดยิ่งเป็นดัชนีสะท้อนได้ว่าจีนคือปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนา และมีนัยทางการเมืองของจีนต่อประเทศในอาเซียนภาคพื้นทวีป 5 ประเทศ เนื่องจากเป็นกรอบความร่วมมือที่จีนนำสถานภาพของการเป็นประเทศต้นน้ำของแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงมาเป็นปัจจัยเกื้อหนุนต่อการเป็นผู้นำกำหนดวาระการพัฒนาและควบคุมการบริหารจัดการแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงแต่เพียงประเทศเดียว โดยไม่มีประเทศมหาอำนาจอื่นอย่างญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาเข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นกรอบความร่วมมือที่มุ่งแข่งขันกับกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion-GMS) ที่มีญี่ปุ่นเป็นผู้สนับสนุนผ่านธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) (รชฎ ปรการพิลาต, 2561)

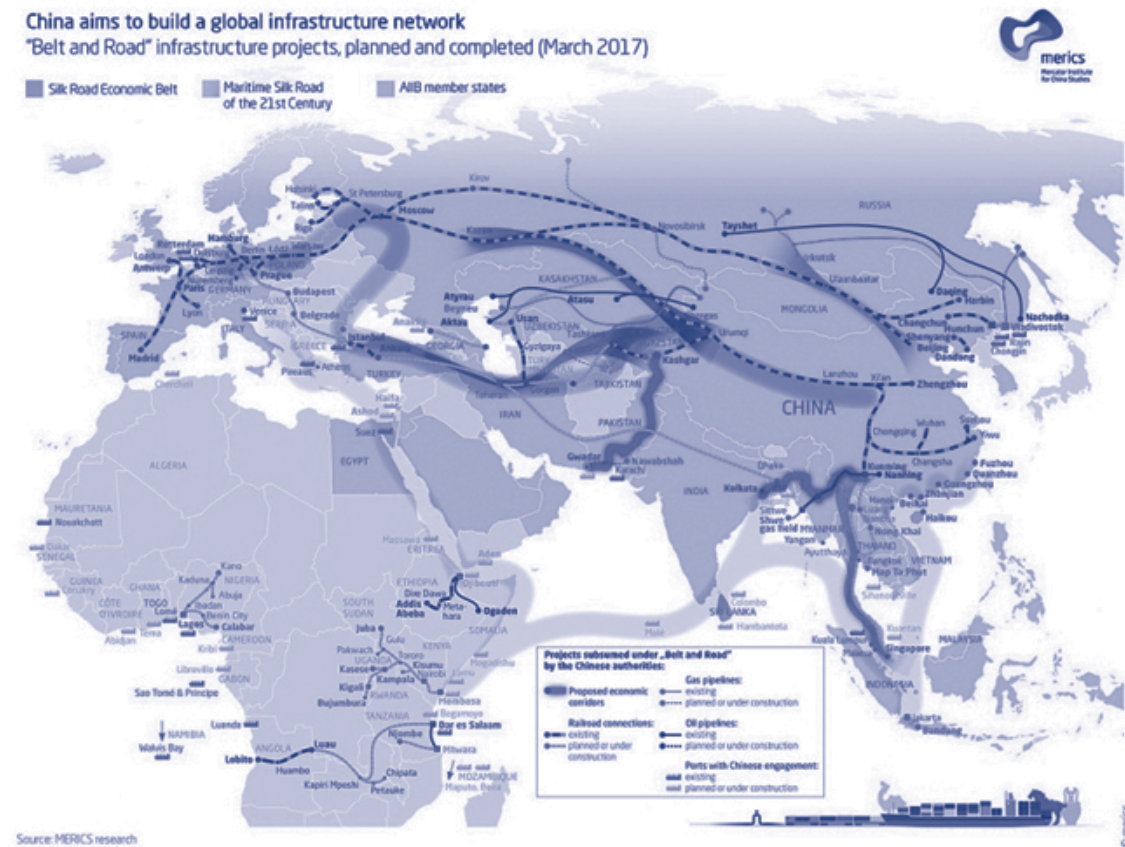
2. ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีน และส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

จากการที่จีนซึ่งเป็นมหาอำนาจอันดับ 1 ในเอเชียกำลังก้าวเข้ามามีบทบาทและมีอิทธิพลอย่างมากทั้งทางการเมืองระหว่างประเทศ การเศรษฐกิจ และการทหารในเวทีโลก ซึ่งจำเป็นที่จะต้องแข่งขันกับอิทธิพลของสหรัฐอเมริกา มหาอำนาจอันดับ 1 ของโลกในปัจจุบัน ด้วยการเข้าแย่งชิงพันธมิตรทางการเมือง การทำสงครามการค้าและเศรษฐกิจ การแข่งขันกันทางการทหาร โดยในการดำเนินการด้านการต่างประเทศของจีน (ปนต์ แสงเทียน, 2558) โดยการแสวงหาพันธมิตรสร้างกลุ่มความร่วมมือเพื่อป้องกันการขยายอิทธิพลของสหรัฐฯ ด้วยการสร้างบรรทัดฐานใหม่ในการดำเนินนโยบายทางการทูตผ่านการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ที่เน้นความมีสถานะเท่าเทียมกันระหว่างประเทศผู้ให้กับผู้รับ และไม่กำหนดเงื่อนไขแบบชาติตะวันตก การสร้างค่านิยมใหม่และใช้เครื่องมือความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้เป็นนโยบายในลักษณะที่เป็น Soft Power หรืออำนาจโน้มน้าวชักจูง ซึ่งเป็นอำนาจที่มีต้องใช้ความรุนแรงทางการทหาร

แต่อย่างใด ลักษณะการเข้ามาของจีนนี้หากมองตามทฤษฎี Neo-realism (สัจนิยมใหม่) ตามแนวความคิดของ John Mearshimer จะเป็นไปในลักษณะการขยายความมั่นคงสูงสุด (Defensive) คือเป็นการขยายความมั่นคงของชาติตนเองให้สามารถมีอำนาจในระดับหนึ่ง ซึ่งจะแตกต่างกับการขยายอำนาจสูงสุด (Offensive) คือเป็นการขยายอำนาจของชาติ เพื่อให้ได้มาซึ่งอำนาจมากที่สุดเพื่อเป็นอำนาจ (Hegemon) (Nayika Tae, 2561)

โดยนโยบายในลักษณะที่เป็น Soft Power ดังกล่าวได้แก่ แนวความคิด “เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road)” ซึ่งเป็นการนำเอาวาทกรรมฝันของชาวจีน (Chinese Dream) ในความยิ่งใหญ่ระดับโลกเกี่ยวกับเส้นทางสายไหมเช่นในครั้งอดีตมาตั้งเป็นเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ใหม่ในปัจจุบัน ด้วยการสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือรอบด้านกับนานาประเทศในภูมิภาคอาเซียน ภูมิภาคเอเชียกลาง ภูมิภาคเอเชียใต้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกาและยุโรป สาเหตุหลักที่จีนต้องริเริ่มฟื้นฟูเส้นทางสายไหมเนื่องจากจีนมีความต้องการที่จะรักษาการเติบโตทางเศรษฐกิจในสภาวะที่ได้เปรียบที่จีนเคยมีได้เปลี่ยนแปลงไป เช่น ค่าแรงในจีนและค่าเงินหยวนที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้จีนต้องผลัดดันรูปแบบเศรษฐกิจใหม่โดยการดำเนินนโยบายก้าวสู่ระดับโลก (Go Global) ดังนั้น การฟื้นคืนเส้นทางสายไหมถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับภูมิภาคต่าง ๆ และนำจีนไปสู่การเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจโลกต่อไป ซึ่งจะสามารถสร้างความมั่นคงทางการค้า ทั้งภาคสินค้าและบริการ การส่งออก เพื่อการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบต้นน้ำที่มีความจำเป็นต่อการผลิตทางอุตสาหกรรมและการบริโภคภายในประเทศที่ต้องพึ่งพาการคมนาคมขนส่งบนเส้นทางสายนี้สู่ตลาดโลกทั้งทางบกและทางทะเล และเพื่อลดช่องว่างทางสังคมและเศรษฐกิจระหว่างมณฑลต่าง ๆ ในจีน เชื่อมต่อและกระตุ้นการผลิตและการบริโภคภายในประเทศท่ามกลางความไม่มั่นคงและการตกต่ำของเศรษฐกิจโลก ลดอุปสรรคและต้นทุนทางการค้าระหว่างภูมิภาค สร้างศักยภาพในการแข่งขันของหัวเมืองตอนกลาง ตอนใต้ และทางตะวันตก ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกันโดยทั้งหมด นอกจากนี้จากการที่สหรัฐฯ การประกาศนโยบายสร้างสมดุลใน

ภาพที่ 5 เครือข่ายโครงสร้างคมนาคม เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21



ที่มา: <http://www.merics.org>

ภูมิภาคเอเชีย (Pivot to Asia) อีกครั้ง เพื่อดำรงอิทธิพลของสหรัฐฯ ในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ที่สหรัฐฯ ได้ให้การสนับสนุนคู่กรณีของจีน (ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์, 2560) ทำให้สถานการณ์ในภูมิภาคมีความตึงเครียดมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้จีนจึงต้องแสวงหาพันธมิตรเพื่อดำรงอิทธิพลแข่งขันกับสหรัฐฯ

แนวความคิด “เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road)” โดยรัฐบาลภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เป็นผู้ขับเคลื่อน ได้ประกาศยุทธศาสตร์ใหม่ที่เสนอการสร้างความร่วมมือและความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคโดยมีจีนเป็นแกนนำ ได้แก่

1. เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ (Silk Road Economic Belt: SREB) (ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์, 2560)

เป็นเส้นทางบก ครอบคลุมเมืองสำคัญทางตอนเหนือของจีนสู่ตอนกลางและแบ่งแยกออกเป็นอีก 2 เส้นทาง โดยเส้นทางหนึ่งลงสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน อันเป็นฐานด้านทรัพยากรธรรมชาติและตลาดบริโภคขนาดใหญ่และเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการออกสู่ทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย และอีกเส้นทางหนึ่งทางด้านตะวันตกของจีนจากเมืองซีอัน ผ่านเมืองหลานโจว สู่เมืองซินเจียง ออกสู่ปากีสถานและเอเชียตะวันตกกลาง อันเป็นแหล่งทรัพยากรน้ำมันและไปยังยุโรปตะวันออกสู่ยุโรปตะวันตก ซึ่งเส้นทางทั้งหมดสามารถเชื่อมโยงต่อกันได้ด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟไฟฟ้า(ปรีดี บุญซื่อ, 2560) ประกอบไปด้วย 6 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย ตะวันออก (3) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (4)

ภาพที่ 6 แผนที่เส้นทางคมนาคมรถไฟเชื่อมต่อระหว่างโครงการระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และเส้นทางสายไหมใหม่ที่จะเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียน



ที่มา: วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย ปีที่ 9 ฉบับที่ 1, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (5) เส้นทางจีน-ปากีสถาน (6) เส้นทางจีน-เมียนมา-บังกลาเทศ-อินเดีย

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ฉัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์, 2560) ได้แก่ เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ ซึ่งเป็นเส้นทางสายไหมในตอนใต้ เชื่อมต่อระหว่างเมืองคุนหมิงลงมาถึงยูนนานและดินแดนสิบสองปันนา มุ่งหน้าเข้าสู่หลวงน้ำทาที่ประเทศลาวตอนเหนือ เข้าสู่เชียงราย เชียงใหม่ พิชญ์โลก และกรุงเทพมหานคร โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของ “โครงการระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” ซึ่งเดิมมีอยู่แล้วและจะมากเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมใหม่ที่จะต่อขยายไปสู่ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ในขณะที่ทางฝั่งตะวันตกจากคุนหมิง เชื่อมต่อเข้าเมียนมา เพื่อเป็นทางออกสู่ทะเล และทางฝั่งตะวันออกจากคุนหมิงเข้าสู่เวียดนามและเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นในภูมิภาคได้ทั้งหมด

นอกจากนี้การดำเนินการของจีนตามยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจ ผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงแล้ว ยังจะมีการดำเนินการบางส่วนผ่านทางกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง โดย ณ ปัจจุบันยังคงเพียงการเริ่มต้นในการประกาศ “แผนปฏิบัติการ 5 ปี ความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (2561-2565)” โดยแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคม การ

สร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่ชายแดน เพื่อตอบสนองเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจของจีน ใน “ปฏิญญาพนมเปญ” จากการประชุมผู้นำกรอบความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 2 ที่ผ่านมา

2. เส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) (ปณต แสงเทียน, 2558) ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือทางทะเลจากเมืองชายฝั่งของจีนที่ผ่านทะเลจีนใต้ลงมายังช่องแคบมะละกา ผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย และเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคแอฟริกา และยุโรป โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1) เร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทั้งทางบก ทะเล และอากาศ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทุกมิติให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูง ทั้งในและต่างประเทศ (โดยเส้นทางสายไหมทางทะเลจะให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างท่าเรือตามเมืองสำคัญตามแนวเส้นทางสายไหม) รวมทั้งดำเนินกิจกรรมทางทะเลอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านการทูต ด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคง

2) อำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจให้เกิดความใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น และสร้างความไว้วางใจระหว่างกัน พร้อมให้การสนับสนุนทางการเงิน โดยการก่อตั้งสถาบันการเงิน

สนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในประเทศต่าง ๆ

3) การแลกเปลี่ยนภาคประชาชนให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านสังคม ภาษา และวัฒนธรรมรวมทั้งในด้านการศึกษา และการท่องเที่ยว

ในการดำเนินการของจีน (Nayika Tae, 2561) ตามแนวคิด “เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road)” เริ่มจากการก้าวเข้ามามีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ในฐานะประเทศนอกภูมิภาคที่เป็นสมาชิกร่วม โดยจีน (มณฑลยูนนานและกวางสี) ร่วมกับประเทศสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมือในกลุ่มอาเซียนคือ ไทย ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม ซึ่งมณฑลยูนนานและกวางสีนั้นได้รับการวางแผนจากรัฐบาลกลางของจีนให้เป็นประตูของจีนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยูนนานถูกวางให้เป็นประตูสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ในขณะที่กวางสีถูกตั้งนโยบายให้เป็นประตูสู่อาเซียน มณฑลยูนนานเป็นมณฑลที่มีขนาดทางเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 7 ของจีน มีเส้นเขตแดนติดต่อกับเมียนมาและลาวเป็นระยะทางยาว แต่ไม่มีทางออกสู่ทะเล การผลักดันให้มณฑลยูนนานเข้ามาเป็นสมาชิกของโครงการ GMS เพราะจะทำให้จีนมีเส้นทางการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานไปสู่ท่าเรือน้ำลึกทั้งในพม่า เวียดนาม และไทยได้ นอกจากนี้เส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกที่เกิดจากการก่อสร้างถนน การสร้างทางรถไฟ และทางน้ำนั้นจะช่วยให้อิทธิพลของจีนใน GMS อาจแบ่งได้ 2 ด้าน ดังนี้

1) ด้านโครงข่าย (Connectivity Railways) จากการที่จีนได้เข้าเป็นสมาชิกของ GMS ทำให้จีนได้รับผลประโยชน์ในโครงการก่อสร้าง GMS Economic Corridor ค่อนข้างมาก โดยมีการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ หรือ North-South Economic Corridor (NSEC) เป็นการพัฒนาการเชื่อมต่อการคมนาคม-ขนส่งระหว่างไทย ลาว เมียนมา และมณฑลยูนนานของจีน ทำให้มณฑลยูนนานซึ่งเป็นมณฑลชั้นในไม่มีทางออกทะเลสามารถทำการติดต่อกับชายฝั่งประเทศอื่นได้ และเป็นเส้นทางสำคัญที่เป็นประตูสู่อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตั้งที่จีนหวังไว้สำเร็จ โดยได้มีการแบ่ง

เส้นทางที่จะดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ 3 เส้นทางสำคัญด้วยกัน

(1) การเชื่อมต่อการคมนาคม-ขนส่งทางบกระหว่าง ไทย เมียนมา และจีน ในเส้นทางที่เชื่อมต่อจากเมืองคุนหมิง-เชียงรุ่ง-เชียงตุง-เชียงราย

(2) การเชื่อมต่อการคมนาคม-ขนส่งทางบกระหว่าง ไทย ลาว และจีน ในเส้นทางที่เชื่อมต่อจากเมืองคุนหมิง-เชียงรุ่ง-หลวงน้ำทา-บ่อแก้ว-เชียงของ-เชียงราย

(3) การเชื่อมต่อการคมนาคม-ขนส่งทางบกระหว่าง จีนกับเวียดนามในเส้นทางที่เชื่อมต่อจากเมืองคุนหมิงไปที่เหอโจวเมืองชายแดนติดต่อกับจังหวัดหล่าวกายของเวียดนามแล้วมุ่งสู่ไปทิศตะวันออกผ่านกรุงฮานอยไปที่ท่าเรือน้ำลึกไฮฟองทางภาคเหนือของเวียดนาม

สำหรับการพัฒนาในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจนั้น รัฐบาลจีนได้เข้ามามีบทบาทมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อทาง ด้านคมนาคม-ขนส่งทางบกและทางน้ำในแนวแม่น้ำโขงนั้น นับเป็นภาคการพัฒน์ที่ได้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมมากที่สุด

2) ด้านการลงทุน (China's FDI in GMS)

เมียนมา - การลงทุนของจีนในพม่าก็มีมูลค่าสะสมเกินกว่า 7,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยที่ถือว่าเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่สุดก็คือโครงการวางท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากชายฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของพม่าไปยังมณฑลยูนนานของจีน ซึ่งจะต้องใช้ทุนสร้างกว่า 2,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ลาว - การลงทุนของจีนก็มีมูลค่าสะสมเกินกว่า 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การลงทุนของจีนในลาวเป็นการลงทุนที่ครอบคลุมไปทั่วทุกภาคในลาว เช่น การลงทุนปลูกพืชพลังงานและพืชเศรษฐกิจต่าง ๆ ในเขตภาคเหนือด้วยเป้าหมายที่จะพัฒนาเขตภาคเหนือของลาวเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมในภาคใต้ของจีน ส่วนการลงทุนในการสำรวจและขุดค้นแร่ธาตุ ซึ่งเป็นของจีนถึง 40 กว่าบริษัทที่ดำเนินการในกว่า 60 โครงการ รวมทั้งโครงการพัฒนาเมืองใหม่ หรือ China Town ในเขตนครเวียงจันทน์ และก็ยังมีการในลักษณะเดียวกันนี้เกิดขึ้นทั้งในภาคเหนือและใต้ของลาวด้วย

กัมพูชา - การลงทุนของจีนในกัมพูชา ได้ประกาศแผนการลงทุนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สีหนุวิลล์ด้วย

เงินลงทุนรวมมากถึง 2,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งยังไม่รวมถึงการลงทุนที่มีอยู่แล้วกว่า 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

เวียดนาม - การลงทุนของจีนในเวียดนาม เฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 5 ปีมานี้ ปรากฏว่ามีมูลค่าการลงทุนสะสมเพิ่มขึ้นมากกว่า 8,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยที่นับเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเวียดนามเป็นอย่างดีก็คือ โครงการลงทุนเพื่อพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมที่ดานัง และก็มีโครงการลงทุนเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เด่นฟวกในเขตชายฝั่งทะเลที่ภาคกลางของเวียดนาม

3. ผลกระทบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ต่ออนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

ประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีน ทั้งในเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจและสายไหมทางทะเล ล้วนมีความแตกต่างกันในหลายอย่าง ทั้งระบบการเมือง ระบบเศรษฐกิจ สังคม ประเพณี วัฒนธรรม ผลประโยชน์ของชาติ ซึ่งคงเป็นการยากที่จะหามาตรฐานกลางในด้านความมั่นคงที่จะได้รับการยอมรับจากทุกประเทศพร้อมกัน ซึ่งเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีนเน้นในเรื่องแนวความคิดด้านความมั่นคงแบบรอบด้านในทุกประเทศที่มีส่วนร่วมในความมั่นคงของภูมิภาค และไม่ห้ามประเทศใดได้มาซึ่งความมั่นคงของประเทศตนเองโดยสร้างปัญหาด้านความมั่นคงให้กับประเทศอื่น สำหรับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีนแม้ว่าจะมีความเสี่ยงและความท้าทาย แต่มีแนวโน้มว่านานาประเทศ รวมทั้งประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงพร้อมที่จะให้ความร่วมมือกับจีนในการพัฒนาโครงการดังกล่าว การทำงานร่วมกันจะนำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองทั้งทางบกและทางทะเล ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ และก่อให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือกัน ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการดังกล่าว จีนจึงไม่ใช่ประเทศผู้ได้รับประโยชน์แต่เพียงประเทศเดียว แต่เป็นการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมแบบ Win-Win

สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง การเข้าร่วมเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจที่มีทั้งการพัฒนาเส้นทาง

คมนาคมทางบก การพัฒนาการคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำโขง รวมทั้งการเชื่อมต่อเส้นทางบกและทางน้ำ ไม่เพียงแต่จะนำเอาประเทศต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรื่องความมั่นคงในอนุภูมิภาคอย่างเท่าเทียม แต่ยังปรับปรุงช่องทางในการแสดงสิทธิของประเทศเล็ก ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเสริมสร้างการควบคุมอำนาจในอนุภูมิภาคในรูปแบบพหุภาคี เพื่อไม่ให้ประเทศเล็กต้องตกเป็นเหยื่อในการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจ รวมทั้งขยายความร่วมมือระหว่างประเทศในรูปแบบใหม่ ๆ

ทางด้านเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจเป็นโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่สูงมาก ไทยและประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงสามารถใช้เป็นเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนระหว่างกัน และจะช่วยให้การดำเนินงานตามแผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) บรรลุผลสำเร็จได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน กระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการค้าเสรีได้มากขึ้น รวมทั้งอาจพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศหรือภูมิภาคอื่นที่มีจีนเป็นสมาชิกอยู่แล้ว (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2561)

อย่างไรก็ตาม ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอาจได้รับผลกระทบจากการย้ายถิ่นของคนจีน เนื่องจากจีนกำลังประสบปัญหาขาดแคลนทรัพยากรต่าง ๆ จึงเป็นไปได้ที่นักลงทุนจากจีนจะรุกคืบเข้ามาใช้ประโยชน์จากที่ดินในลักษณะของ “นักแย่งยึดที่ดิน” (Land Grabbers) ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมากขึ้น

ผลกระทบด้านความมั่นคง การขยายอิทธิพลของจีนต่ออนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงจากการพัฒนาเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางบกและเส้นทางคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำโขง เป็นความพยายามของจีนมาตลอดที่จะเพิ่มเติมเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ด้วยการเชื่อมต่อถนนรถไฟกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง และพัฒนาเส้นทางคมนาคมด้วยการปรับปรุงร่องน้ำให้เรือระวางขับน้ำขนาดใหญ่เข้าได้นั้น จะเป็นช่องทางที่เลือกอีกช่องทางหนึ่งที่จีนสามารถส่งกำลังทั้งทางบกและกำลังทางเรือเข้ามาปฏิบัติการในพื้นที่อนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงได้หากในอนาคตเกิดปัญหาความมั่นคงขึ้นมาในลุ่มแม่น้ำโขง สมดุลกำลังรบ

ในภูมิภาคจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาล เนื่องจากประเทศลุ่มแม่น้ำโขงคงไม่มีกำลังรบบทางบกและกำลังทางเรือในแม่น้ำที่เข้มแข็งเท่ากับจีน และเป็นการยากที่มหาอำนาจอื่น ๆ โดนเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐฯ จะเข้ามาถ่วงดุลในพื้นที่ เพราะการปรับปรุงถนน เส้นทางรถไฟเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการลำเลียงทางบก รวมทั้งการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อให้รับเรือขนาดใหญ่ขึ้นไม่เพียงแต่รถขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าจะได้ผลดี การลำเลียงกำลังรบบทั้งทางบกและทางน้ำก็สามารถใช้เส้นทางเดียวกันได้เป็นอย่างดี (ประชาไท, 2561)

สำหรับไทยภายใต้การดำเนินนโยบายเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของยุทธศาสตร์ดังกล่าวเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่มีมิติระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ซึ่งนับเป็นความร่วมมือที่สำคัญของทั้งสองประเทศ ที่ต่างอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน โครงการดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวมทั้งการสร้างงานการค้าขาย ธุรกิจ และนโยบายต่าง ๆ ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการขยายความเจริญไปยังพื้นที่ชนบทในทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะเป็นในส่วนของ การแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำของคนเมืองกับชนบท และลดความแออัดของเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังจะส่งผลดีต่อการยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างคมนาคมขั้นพื้นฐานของไทย ตลอดจนการท่องเที่ยว และการแลกเปลี่ยนภาษา วัฒนธรรม ในด้านเศรษฐกิจไทยสามารถพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีนในมิติที่กว้างขึ้น อีกทั้งยังได้รับประโยชน์จากการแสวงหาความร่วมมือกับประเทศอื่น ๆ ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตาม ควรมีการศึกษาอย่างรอบคอบในการดำเนินความร่วมมือต่าง ๆ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์สายไหมทางเศรษฐกิจด้วย เพื่อไม่ให้เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2561)

4. ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทยเพื่อการรองรับผลกระทบจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน

ได้มีนักวิชาการและนักคิดหลาย ๆ ท่านได้เสนอแนะแนวทางทั้งระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ เพื่อรองรับผลกระทบจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน โดยในภาพรวมได้เสนอให้ต้องมีการศึกษาผลดี-ผลเสีย (เอนก เหล่าธรรมทัศน์, 2560) โดยไทยควรติดตามความคืบหน้าและประเมินผลกระทบการดำเนินงานของความริเริ่มเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (Belt and Road) ของจีนอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งกำหนดยุทธศาสตร์การค้าและการลงทุนเพื่อรองรับผลกระทบทั้งบวกและลบอย่างทันต่อสถานการณ์ นอกจากนี้ได้เสนอแนะให้ไทยควรใช้บทบาทร่วมหลายฝ่าย ทั้งรัฐ มหาวิทยาลัย Think Tank ภาคธุรกิจ กองทัพ และกระทรวงการต่างประเทศ ในการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากการจัดทำหรือกำหนดท่าทีสองยุทธศาสตร์ความมั่นคงของประเทศเช่นนี้ต้องระดมความเห็นและความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่จะช่วยกันคิด ส่งเสริม และผลักดัน เพื่อให้ไทยมีบทบาทที่เหมาะสมและได้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์นี้อย่างเต็มที่ (สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ วิทยาลัยธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2560) โดยทางหนึ่งอาจจะได้มาจากการศึกษาการดำเนินนโยบายของประเทศอื่น โดยเฉพาะประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและกลุ่มอาเซียนว่ามีการเตรียมการอย่างไร เพื่อนำมาเปรียบเทียบและเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ของไทยต่อยุทธศาสตร์สายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป (ปณต แสงเทียน, 2558) โดยในรายละเอียดของข้อเสนอแนะมีดังนี้

1. ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีนสามารถเอื้อประโยชน์ต่อไทย โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาประเทศ ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของไทย การดึงดูดการลงทุนและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากจีน ดังนั้น ไทยควรมีการพิจารณาและเตรียมความพร้อมอย่างเต็มที่ โดยควรมีหน่วยงานรับผิดชอบติดตามและประสานงานในเรื่องดังกล่าวที่ชัดเจน เพื่อผลักดันให้ไทยมีศักยภาพเป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ของอาเซียน-จีนในการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน (ปณต แสงเทียน,

2558)

2. โครงการและกิจกรรมที่ถูกริเริ่มในกรอบของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมมีหลากหลายทั้งโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การก่อตั้งสถาบันทางการเงิน และการขยายความร่วมมือต่าง ๆ ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาในแต่ละโครงการและความร่วมมืออย่างถี่ถ้วนเพื่อแสวงหาประโยชน์ในการมีส่วนร่วมกับโครงการและความร่วมมือที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่พลาดโอกาสและตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบในอนาคต (ปนต์ แสงเทียน, 2558)

3. ให้ไทยยึดหลักทำความร่วมมือแบบ Win-Win กับจีน (สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2560) สนองประโยชน์ทั้งสองฝ่ายอย่างเท่าเทียม อะไรที่ไทยเสียประโยชน์ก็ไม่จำเป็นต้องดำเนินการ แต่เนื่องจากไทยต้องรักษามิตรภาพที่ดีมากกับจีนไว้ในภาพรวม โครงการใดที่สนองประโยชน์ฝ่ายหนึ่งมากกว่าอีกฝ่ายย่อมไม่อาจสำเร็จ หรือหากสำเร็จก็ยังไม่ยั่งยืน ไทยก็ไม่จำเป็นต้องร่วมมือตามวาระของจีนอย่างเดียว แต่ควรต่อรองจนได้ประโยชน์เต็มที่ และควรเป็นฝ่ายริเริ่มความร่วมมือจากเรื่องที่เป็นข้อได้เปรียบด้วยในคราวเดียวกัน ซึ่ง “ความร่วมมือรถไฟไทย-จีน” เป็นตัวอย่างของโครงการที่ไม่ประสบความสำเร็จ เพราะสนองประโยชน์และวาระของจีนมากกว่าไทย อดีตเอกอัครราชทูตวิบูลย์ คูสกุล เสนอว่า การร่วมมือกับจีนในโครงการ OBOR ต้องสนองประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และมีความเป็นไปได้ทางธุรกิจ แนวทางการใช้โอกาสจาก OBOR คือไทยควรรู้ว่าตัวเองต้องการประโยชน์อะไรจากจีน เช่น หากต้องการเทคโนโลยี รถพลังงานไฟฟ้า (EV) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ หรือชิ้นส่วนอากาศยาน และหากจีนมีเทคโนโลยีด้านนี้อยู่ก็มีความเป็นไปได้ทางธุรกิจ โครงการแบบนี้มีโอกาที่จะขอเงินกู้จากธนาคาร AIIB ได้

4. พัฒนาคอนไทยและดึงดูดคนจีนเข้ามาลงทุนในไทย OBOR (สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2560) มิได้หมายถึงเพียงการสร้างทางรถไฟ หรือขุดคอคอดกระเท่านั้น แต่ OBOR ในความหมายกว้างกว่านั้นคือ การที่จีนจะออกนอกประเทศอย่างเป็นระบบ ซึ่งหมายถึงทุนและคนมหาศาลที่จะออกมาไทยสามารถได้ประโยชน์จาก OBOR ได้โดยการดูดซับทุนและคนที่ไหลออกจากจีนมากมายนี้โดยมีต้องสร้างทาง

รถไฟหรือขุดคอคอดกระหากเราไม่เต็มใจ โดยใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบที่มีอยู่ โดยเฉพาะที่ตั้งของประเทศ ด้วยการเชื่อมโครงสร้างพื้นฐานภายใต้กรอบ ASEAN Connectivity (ที่ไทยร่วมกับประเทศอาเซียนสร้างมาระยะหนึ่งแล้ว) เข้ากับโครงสร้างพื้นฐานของ OBOR พร้อมเพิ่มการอำนวยความสะดวกแก่นักธุรกิจจีนและต่างชาติอื่นด้วยมาตรการทางกฎหมายและภาษีเพื่อดึงดูดทุนและผู้มีความสามารถจากจีนและชาติอื่น ๆ มาเสริมในการพัฒนาประเทศ เช่น ลดภาษีแก่บุคลากรต่างชาติที่มีความสามารถสูงให้เข้ามาทำงานในอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษของ EEC (Eastern Economic Corridor) ปรับปรุงกฎหมายประกอบธุรกิจต่างด้าว (FBA) หรือระเบียบการต่อใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) ให้สะดวก เป็นต้น

5. ดำเนินความร่วมมือกับจีนโดยยึดประโยชน์แห่งชาติ มิให้ไทยเสียเปรียบ (สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2560) หลายโครงการที่จีนผลักดันให้ไทยทำ เช่น การขุดคอคอดกระและการระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง เพื่อให้เรือขนาดใหญ่ของจีนแล่นเข้ามาได้นั้นมีประเด็นทางภูมิรัฐศาสตร์และความมั่นคง รวมถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมร่วมด้วย นอกเหนือจากเรื่องเศรษฐกิจ ไทยจึงควรระมัดระวังในการดำเนินความร่วมมือกับจีนให้ไม่เสียเปรียบ เพราะผลประโยชน์หลายเรื่องไม่ตรงกัน อย่างประเด็นการขุดคอคอดกระ ซึ่งถกเถียงกันมานาน การศึกษาครั้งล่าสุดของไทยในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ได้ผลว่าไม่คุ้มค่า คลองที่ขุดจะไม่ได้ช่วยย่นเวลาการเดินทางได้มากอย่างที่คาด เพราะเหตุผลเชิงเทคนิคว่าเรือต้องลดความเร็วลงเมื่อเข้ามาในคลอง เมื่อไม่คุ้มในเชิงเศรษฐศาสตร์ก็เป็นไปได้ว่าที่จีนผลักดันมากเพราะมีผลประโยชน์ทางความมั่นคง

6. ไทยมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการที่จะแสดงบทบาทนำในการที่จะเป็นผู้ประสานงานของอาเซียน รวมทั้งกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีน จากข้อได้เปรียบต่าง ๆ ที่ไทยมีอยู่ในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความเชื่อมโยงโครงการต่าง ๆ ระหว่างจีน-อาเซียน และจีน-อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อันจะเป็นการเพิ่มบทบาทของไทยในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างความสัมพันธ์ไทย-จีนให้แน่นแฟ้นมากขึ้น (ปนต์ แสงเทียน, 2558)

สรุป

จีนนับเป็นมหาอำนาจชาติหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อประชาคมโลกในทุกมิติ การเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์หรือนโยบายของจีนจะส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อระบบเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การประกาศและดำเนินยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) ของจีน โดยอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเป็นพื้นที่เป้าหมายส่วนหนึ่งในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง รวมทั้งการเมืองระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นกัน ซึ่งการดำเนินโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) ของจีนนั้น ได้แผ่มาในการดำเนินการขององค์กรต่าง ๆ รวมทั้งกรอบความร่วมมือที่เป็นความร่วมมือของบรรดาประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission: MRC) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion: GMS) และเร็ว ๆ นี้ที่ผ่านมา ได้แก่ กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation - LMC) ได้ส่งผลกระทบทั้งข้อดีและข้อเสียต่อบรรดาประเทศต่าง ๆ ในขณะที่จีนจะเป็นประเทศที่ได้รับประโยชน์จากคามริเริ่มยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) ซึ่งจีนต้องการจะรักษาการเติบโตทางเศรษฐกิจในสถานะที่ได้เปรียบที่จีนเคยมีได้เปลี่ยนแปลงไป ด้วยการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับภูมิภาคต่าง ๆ และนำจีนไปสู่การเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจโลกต่อไป ซึ่งจะสามารถสร้างความมั่นคงทางการค้า ทั้งภาคสินค้า และการบริการ การส่งออก เพื่อการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบต้นน้ำที่มีความจำเป็นต่อการผลิตทางอุตสาหกรรมและการบริโภคภายในประเทศที่ต้องพึ่งพาการคมนาคมขนส่งบนเส้นทางสายนี้สู่ตลาดโลกทั้งทางบกและทางทะเล และเพื่อลดช่องว่างทางสังคมและเศรษฐกิจระหว่างมณฑลต่าง ๆ ในจีน เชื่อมต่อและกระตุ้นการผลิตและการบริโภคภายในประเทศ

สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง การเข้าร่วม

เส้นทางสายไหมทางเศรษฐกิจเป็นโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่สูงมาก ไทยและประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงสามารถใช้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนระหว่างกัน กระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการค้าเสรีได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรื่องความมั่นคงอย่างเท่าเทียม รวมทั้งเป็นช่องทางในการแสดงสิทธิของประเทศเล็ก ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเสริมสร้างการควบคุมอำนาจในอนุภูมิภาคในรูปแบบพหุภาคี เพื่อไม่ให้ประเทศเล็กต้องตกเป็นเหยื่อในการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจ รวมทั้งขยายความร่วมมือระหว่างประเทศในรูปแบบใหม่ ๆ

ในส่วนผลกระทบด้านลบ มีความเป็นไปได้ที่บรรดานักลงทุนจากจีนจะรุกคืบเข้ามาใช้ประโยชน์จากที่ดินในลักษณะของ “นักแย่งยึดที่ดิน” (Land Grabbers) ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมากขึ้น รวมทั้งมีความเป็นไปได้อย่างยิ่งที่สมดุลกำลังรบในภูมิภาคจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาล จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำด้วยการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางบกและปรับปรุงร่องน้ำทำให้การเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ไม่ว่าจะเป็นกำลังทางบกและกำลังทางเรือสามารถกระทำได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR) ของจีนมีทั้งผลดีและผลเสีย ดังนั้น ไทยจึงควรติดตามความคืบหน้าและประเมินผลกระทบการดำเนินงานของคามริเริ่มเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีนอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งกำหนดยุทธศาสตร์ความมั่นคง การค้า และการลงทุนเพื่อรองรับผลกระทบทั้งบวกและลบอย่างทันต่อสถานการณ์ ด้วยการสร้างความร่วมมือกันภายในประเทศทั้งภาครัฐ มหาวิทยาลัย Think Tank ภาคธุรกิจ กองทัพ และกระทรวงการต่างประเทศ ในการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ของประเทศ เพื่อเป็นแนวทางให้ไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้แสดงบทบาทและดำเนินนโยบายที่เหมาะสมและสามารถได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ สามารถสร้างความมั่นคง มั่นคงจากยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีน อาทิ การปรับบทบาทหน้าที่ การเตรียมกำลัง และการใช้กำลังของหน่วยงาน

ความมั่นคงตามแนวชายแดนแม่น้ำโขงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตามมิติต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกับทั้งการสร้างร่วมมือระหว่างส่วนราชการต่าง ๆ รวมทั้งภาคเอกชน ในการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเรื่องของการพัฒนาและการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงร่วมกับประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตามผลกระทบจากการดำเนินนโยบายตามยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน

บรรณานุกรม

- เกียรติศักดิ์ อักษรวงศ์. “บทบาทของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย กับ 10 ปี โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง”. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการระหว่างประเทศและการทูต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- ณัฐพงศ์ สุวรรณอินทร์. “จีนกับความพยายามในการจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกใหม่: เส้นทางสายไหมและทิศทางนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.polsci-law.buu.ac.th/journal/document/9-1/2.pdf>, 2561.
- ไทยรัฐ. “ความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (1)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairath.co.th/content/1191602>, 2562.
- ธนาคารพัฒนาเอเชีย. “แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง: ภาพรวม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.adb.org/th/publications/greater-mekong-subregion-economic-cooperation-program-overview>, 2561.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. “Fact Sheet: GMS (Greater Mekong Subregion)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMekongCanelArea/Cooperation/Documents/Factsheet_GMS_เพื่อเผยแพร่ภายนอก_Final.pdf, 2562.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. “รายงานเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ปี 2558”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMekongCanelArea/NeighborReportCLMV/Doclib_CLMVReport/CLMV_Report_2015.pdf, 2561.

นรุฒม์ เจริญศรี. “ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง”, จุลสารความมั่นคงศึกษา. ฉบับที่ 86, ธันวาคม พ.ศ. 2553.

ปณต แสงเทียน, พลโท. “ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน: ความเกี่ยวข้องต่ออาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ China’s Maritime Silk Road Strategy: Implications for ASEAN & Southeast Asia”, รัฐสารปริทัศน์. ปีที่ 57 (3), กันยายน-ธันวาคม 2558 หน้า 52.

ประชาไท. “ชวนดูความร่วมมือ ‘แม่โขง-ล้านช้าง’ กับความพยายามคุมเกมบนแม่น้ำโขงของจีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://prachatai.com/journal/2018/01/74946>, 2562.

ปรีดี บุญชื้อ. “เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 “One Belt, One Road” จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://thaipublica.org/2017/05/pridi48/>, 2562.

รชฏ ปราการพิลาศ, นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ. “ความสำคัญของความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (LMC) ต่อจีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.thaiworld.org/th/thailand_monitor/answer.php?question_id=1597, 2562.

วีระพงษ์ ปัญญาธนะคุณ. “5 ทศวรรษระบอบลุ่มน้ำโขงจากคณะกรรมการแม่น้ำโขงสู่คณะกรรมการอิทธิพลแม่น้ำโขง (ค.ศ. 1957-2007): การย้อนพินิจ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA_Journal52_2/A05.pdf, 2562.

สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ, วิทยาลัยรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยรังสิต. “เบื้องลึกมหายุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ของจีน”. (ออนไลน์). เข้าถึง

ได้จาก: <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/641432>, 2561.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). “โอกาสและผลกระทบภายใต้ความริเริ่ม Belt and Road”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.forbesthailand.com/commentaries-detail.php?did=2264>, 2561.

ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและกิจการพิเศษ สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. “คณะกรรมการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission: MRC)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.jpp.moi.go.th/detail.php?section=2&id=15>, 2561.

ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและกิจการพิเศษ, สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด, สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. “โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.jpp.moi.go.th/detail.php?section=2&id=1>, 2561.

สิทธิชาติ สมตา, โครงการจัดตั้งสำนักงานเศรษฐกิจชายแดนและโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง. “แม่น้ำโขงกับการพัฒนาของระบบทุนนิยม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [HTTP://RS.MFU.AC.TH/OBELS/?P=1286](http://RS.MFU.AC.TH/OBELS/?P=1286), 2561.

สำนักเลขานุการ GMS, สำนักเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, ธนาคารพัฒนาเอเชีย. “แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: www.adb.org/gms, 2561.

เอนก เหล่าธรรมทัศน์. “ยุทธศาสตร์ไทยต่อ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ OBOR ของจีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://mgronline.com/daily/detail/9600000035323>, 2561.

BBC. “เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 คืออะไร?”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bbc.com/thai/international-39908835>, 2561.

Nayika tae. “อิทธิพลของมหาอำนาจภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://studyinternationalaffairs.blogspot.com/2017/08/gms-gms.html>, 2561.

Nayika tae. “บทวิเคราะห์อิทธิพลของมหาอำนาจต่อกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://studyinternationalaffairs.blogspot.com/2017/08/gms-gms.html>, 2562.

WWF. “ข้อมูลทั่วไปของแม่น้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.wwf.or.th/what_we_do/wetlands_and_production_landscape/mekongriver/, 2561.



นโยบายไทยแลนด์ 4.0 กับทิศทางการผลิตและส่งออกข้าวไทย

Thailand Policy 4.0 with the Production and Exporting of Thai Rice

นายธนศพล ธนบุญวัฒน์

รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท โรงสีเอกไรซ์ จำกัด

Mr. Thanetphon Thanaboonyawat

Executive Vice President AKE RICE MILL Co., Ltd.

E-mail: Thaneapon.th@thaindc.org



บทคัดย่อ

การผลิตและการส่งออกข้าวของไทยเมื่อในอดีตตามนโยบายพัฒนาประเทศในยุค 1.0-3.0 มุ่งเน้นเฉพาะแค่เพียงการผลิตเพื่อขายข้าวเปลือกหรือข้าวสารให้ได้ปริมาณมาก และเพียงพอต่อความต้องการ ประเทศผู้นำเข้าที่มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้เกษตรกรและผู้ส่งออกไม่ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาทางด้านคุณภาพและความปลอดภัยของข้าวไทยเพื่อการส่งออก สังเกตได้จากจำนวนผลผลิตของข้าวต่อปีถึงแม้จะมีปริมาณสูงขึ้นแต่กลับมีมูลค่าการส่งออกคงที่หรือต่ำลง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องหามาตรการในการพัฒนาประเทศ จนกระทั่งปลายปี พ.ศ. 2559 จึงได้ประกาศนโยบายพัฒนาประเทศคือนโยบายไทยแลนด์ 4.0 (Thailand Policy 4.0) ซึ่งมุ่งเน้นเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม Value-Based Economy เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งสามารถผลิตและส่งออกข้าวให้ได้มูลค่าสูงแต่มีจำนวนผลผลิตเท่าเดิมหรือลดต่ำลง โดยใช้แนวทางพัฒนาการผลิตและการส่งออกข้าวไทยโดยประยุกต์ใช้นวัตกรรม 4 ด้านคือ การสร้างเกษตรกรรุ่นใหม่ (Smart Farmer) การพัฒนาวิธีการเพาะปลูก การตรวจวิเคราะห์ และการประกันคุณภาพข้าวเพื่อการส่งออกและการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากข้าว

คำสำคัญ: นโยบายไทยแลนด์ 4.0, การผลิตและส่งออก, ข้าวไทย

ABSTRACT

The production and export of Thai rice in the past, according to the country's development policy in the 1.0-3.0 era, which focused only on production for selling paddy or rice of a large quantity and sufficient to meet the demand, while the importing countries are increasing but farmers and exporters do not give priority to the development of the quality of Thai rice, which is observed from the amount of rice production per year. Even though the volume is higher but the value of the export is constant or decreasing. The government therefore needs to find a policy to resolve it. In late 2016, the government announced the national development policy, namely Thailand 4.0 policy (Thailand Policy 4.0) which focuses on the economy driven by "Value-Based Economy", innovation to achieve sustainable development which can produce and export high value rice with the same amount of production or less, using the development of production and export guidelines by applying 4 innovations which are creating a new farmer (Smart Farmer), developing cultivation methods, analysis and rice quality assurance for export and processing of rice products.

Keywords: Thailand Policy 4.0, Production and Exporting, Thai Rice

บทนำ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา ประเทศไทยส่งออกสินค้าในภาคเกษตรกรรม โดยเฉพาะข้าวเป็นอันดับ 1 หรือ 2 (รองจากยางพารา) ของประเทศมาโดยตลอด ซึ่งประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ที่ครองแชมป์การส่งออกข้าวมากที่สุดในโลกอีกด้วย โดยมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดในปี พ.ศ. 2551 เป็นจำนวนเงิน 203,219.08 ล้านบาท (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2560) ถือว่าข้าวเป็นสินค้าที่ช่วยนารายได้กลับเข้าประเทศได้จำนวนมหาศาล เนื่องจากข้าวเป็นผลิตผลทางการเกษตรที่สามารถเพาะปลูกได้ดีในพื้นที่แถบเอเชีย ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นแหล่งน้ำ แหล่งดินที่มีคุณภาพ หรือแม้กระทั่งมีอุณหภูมิที่เหมาะสมในการเพาะปลูกข้าว จึงทำให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพสูง แต่ปัญหาที่พบมาโดยตลอดคือผลผลิตที่ได้ต่อพื้นที่เพาะปลูกกลับมีจำนวนน้อยกว่าความเป็นจริง เนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือแมลงศัตรูข้าวก็ตาม ทำให้ข้าวที่ได้มีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาดโลก จึงทำให้ประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงโดยเฉพาะประเทศอินเดียที่เกษตรกรหันมาปลูกข้าวเพื่อการส่งออกมากขึ้น จนปัจจุบันเป็นประเทศที่มีการส่งออกข้าวมากที่สุดในโลกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 (ประชาชาติธุรกิจ, 2560) ถึงแม้จะมีปริมาณข้าวที่สามารถส่งออกได้จำนวนมาก แต่ปัญหาใหญ่ที่สำคัญของประเทศอินเดียซึ่งตรงข้ามกับประเทศไทยคือ ข้าวที่ผลิตได้มีคุณภาพต่ำ เกษตรกรไม่มีความรู้ความเข้าใจในการเพาะปลูก และการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูข้าว อีกทั้งยังขาดการควบคุมดูแลข้าวให้มีคุณภาพที่ดีในระหว่างการเก็บรักษา ดังนั้น หากประเทศไทยจะสามารถกลับมาครองอันดับ 1 ในตลาดการค้าข้าวของโลกได้อีกครั้ง รัฐบาลจำเป็นต้องหามาตรการในการพัฒนาการเพาะปลูกและการผลิตข้าว โดยมุ่งเน้นให้ได้ข้าวที่มีคุณภาพและความปลอดภัยต่อผู้บริโภคมากกว่ามุ่งเน้นในเรื่องของปริมาณที่ผลิตได้ ซึ่งคุณภาพและความปลอดภัยนี้จะช่วยเพิ่มมูลค่าของการส่งออกข้าวไทยให้มีมูลค่าที่สูงขึ้นได้ ถึงแม้ว่าจะผลิตได้ในปริมาณเท่าเดิมก็ตาม โดยเมื่อกลางปี พ.ศ. 2559

รัฐบาลไทยได้ออกนโยบายหนึ่งซึ่งเป็นนโยบายที่สนับสนุนวงการเกษตรแบบพลิกแนวคิดไปจากเดิม โดยปรับเปลี่ยนวิธีการทำเกษตรที่แตกต่างไปจากในอดีตอย่างสิ้นเชิง นั่นก็คือ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นพัฒนาทางการเกษตรให้มีคุณภาพสูงมากกว่ามุ่งเน้นด้านปริมาณนั่นเอง

นโยบายไทยแลนด์ 4.0 คืออะไร

นโยบายไทยแลนด์คือ นโยบายหรือรูปแบบที่ใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ยุคคือ

ยุคที่ 1: ไทยแลนด์ 1.0 (Thailand 1.0) เป็นยุคแรกที่จะเน้นภาคเกษตร ซึ่งเกิดการปฏิวัติในภาคเกษตร หรือที่เรียกกันว่า Green Evolution โดยในยุคนี้เป็นยุคที่คนไทยปลูกข้าว พืชสวน พืชไร่ เลี้ยงหมู เป็ด ไก่ นำผลผลิตไปขาย สร้างรายได้และยังชีพ

ยุคที่ 2: ไทยแลนด์ 2.0 (Thailand 2.0) เป็นยุคถัดมาที่เริ่มมีวิวัฒนาการโดยเน้นภาคอุตสาหกรรมเบา ซึ่งเกิดการปรับเปลี่ยนสู่สังคมอุตสาหกรรม ผ่าน Industrial Revolution เริ่มมีเครื่องมือเข้ามาช่วยในการผลิต เช่น รถไถนา เครื่องสีข้าว

ยุคที่ 3: ไทยแลนด์ 3.0 (Thailand 3.0) เน้นภาคอุตสาหกรรมหนักและการส่งออก ซึ่งเกิด Digital Revolution เป็นระลอก ๆ โดยใช้เทคโนโลยีจากต่างประเทศเพื่อเน้นการส่งออก เช่น ผลิตและขายส่งออกเหล็กกล้า รถยนต์ ก๊าซธรรมชาติ ปูนซีเมนต์ เป็นต้น

ยุคที่ 4: ไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) ซึ่งเป็นยุคปัจจุบันที่เน้นเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม Value-Based Economy เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยทั้ง 3 ยุคที่ผ่านมาทำให้ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มี “รายได้ปานกลางชั้นสูง” แต่ก็หยุดยั้งแค่นั้น จึงทำให้รัฐบาลมีแนวคิดในการปฏิรูปเศรษฐกิจและสังคมให้มีคุณภาพมากขึ้น จนเกิดเป็นนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ออกมา และคาดการณ์ว่าจะสามารถขับเคลื่อนประเทศให้

ไปได้ไกลกว่าเดิม โดยโมเดลนี้เป็นแนวคิดที่จะนำโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ Value-Based Economy หรือเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมคือ เปลี่ยนจากการผลักดันการผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ไปสู่การผลิตและส่งออกสินค้าในเชิงนวัตกรรม ภายใต้แนวคิด “ผลิตมันคง ตลาดมันคง ผลิตภัณฑ์ยั่งยืน” นั้นเอง (อดิศักดิ์, 2559)

นโยบายไทยแลนด์ 4.0 กับการผลิตและการส่งออกข้าวไทย

ดังนั้น เมื่อจะพัฒนาการผลิตและส่งออกข้าวไทยตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 จากความหมายที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น จะต้องพัฒนาวิธีการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว และเก็บรักษา การแปรรูป รวมถึงกระบวนการส่งออก โดยใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน เช่น ในอดีตเกษตรกรปลูกข้าวเพื่อขายข้าวเปลือกหรือข้าวสาร ก็เปลี่ยนมาเพิ่มมูลค่าของข้าวตั้งแต่การคัดเลือกพันธุ์ข้าวที่ปลูกจะต้องมีการวิจัยและพัฒนาว่าเป็นข้าวที่กินแล้วมีคุณสมบัติพิเศษ สามารถบำรุงร่างกาย และการทำงานของอวัยวะในส่วนต่าง ๆ จากนั้นนำข้าวที่ได้มาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์จากข้าวที่มีคุณค่าทางโภชนาการสูง ซึ่งจะทำให้เพิ่มมูลค่าของข้าวให้สูงขึ้นไปอีกเป็นต้น ทุกอย่างจะต้องมีเรื่องราว มีคุณค่า และมูลค่า และจะต้องผูกโยงกับเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ โดยเปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้าไปสู่การเน้นภาคบริการมากขึ้น นอกจากการพัฒนากรรมวิธีการผลิตแล้ว ยังต้องพัฒนาเกษตรกรผู้เพาะปลูกข้าวให้มีความรู้ความเข้าใจในการทำการเกษตรและการเพาะปลูกข้าวให้ได้คุณภาพและมีความปลอดภัยต่อผู้บริโภค หรือเรียกง่าย ๆ ว่า “Smart Farmer” นั้นเอง

แนวทางพัฒนาการผลิตและการส่งออกข้าวไทยโดยใช้นวัตกรรม

1. การสร้างเกษตรกรรุ่นใหม่

ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าเกษตรกรส่วนใหญ่ของประเทศล้วนเป็นผู้สูงอายุซึ่งมีจำนวนมากที่อยู่ในเจนเนอเรชันของ Baby Boomer หรืออยู่ในวัยของผู้ที่เกษียณอายุ ในขณะที่ผู้ที่อยู่ในเจนเนอเรชัน X, เจเนอเรชัน Y หรือต่ำกว่านั้น ถึงแม้จะเป็นลูกหลานของเกษตรกรเกือบทั้งหมดแต่กลับเลือก

ที่จะไม่ประกอบอาชีพทางการเกษตร เนื่องจากมีการศึกษาที่สูงกว่าเกษตรกรผู้ที่มีฐานะเป็นพ่อแม่ หรือปู่ย่าตายายอุปสรรคที่สำคัญที่สุดสำหรับการพัฒนามาสู่ยุคเกษตร 4.0 คือการที่จะสนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุและขาดทักษะในการใช้เทคโนโลยีมีการปรับตัวทางด้านเทคนิค การเงิน การบริหารจัดการ ซึ่งสิ่งที่ยากที่สุดคือ การที่จะทำให้เกษตรกรเหล่านี้สามารถเรียนรู้และนำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้เพื่อสร้างความเปลี่ยนแปลงต่อการทำการเกษตรอย่างยั่งยืน และที่ได้กล่าวมาแล้วเจนเนอเรชัน X และ Y ที่เลือกสายอาชีพเกษตรกรรมเป็นเพียงส่วนน้อยจากทั้งหมด ถึงแม้ว่าพวกเขาจะเป็นลูกหลานของเกษตรกรก็ตาม การผลักดันให้เกษตรกรที่เป็นผู้สูงอายุเรียนรู้นวัตกรรมใหม่ ๆ เป็นเพียงปัญหาแรกของเกษตร 4.0 แต่ปัญหาที่ 2 ที่มักไม่ได้มีการพูดถึงคือ การขาดช่วงของเกษตรกรในประเทศไทย เมื่อเจนเนอเรชัน X และ Y ที่แม้จะเป็นลูกหลานของเกษตรกรได้ปฏิเสธที่จะเลือกสายอาชีพนี้ (อริบ อัครวานันท์, 2560)

ดังนั้น การทำเกษตร 4.0 จึงเป็นการพลิกแนวคิดของเกษตรกรที่จะต้องมียุคความรู้ด้านเทคโนโลยี การแปรรูป และการตลาดเองควบคู่กันไปด้วย ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้จัดทำโครงการ Young Smart Farmer ซึ่งได้ทำการคัดเลือกเยาวชนผู้ที่สนใจในการทำเกษตรมาเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนการทำเกษตรยุค 4.0 ไปด้วยอีกทางหนึ่ง โดยเน้นจากคนรุ่นใหม่ในการพาเกษตรกรรุ่นพ่อแม่มาทำการเกษตรแบบสมัยใหม่ซึ่งเกษตร 4.0 เน้นการบริหารจัดการโดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น การใช้แอปพลิเคชันจากโทรศัพท์มือถือมาตรวจสอบความชื้น ความอุดมสมบูรณ์ของดินและสภาพอากาศ เป็นต้น จากเกษตรกรธรรมดาเปลี่ยนมาเป็นผู้ประกอบการธุรกิจด้านเกษตร จัดทำและสร้างแบรนด์ ปลูกเอง ขายเอง ทำการตลาดเอง มีเรื่องราวที่ใช้ในการเพิ่มมูลค่าสินค้า มีการวางแผน จัดบันทึกการเพาะปลูกในครั้งต่อไป ทั้งหมดนี้เพื่อให้เป็นเกษตรกรที่สามารถพึ่งพาตนเองได้และมีรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้น และสุดท้ายก็ให้เกษตรกรรุ่นใหม่ร่วมกันสร้างเครือข่ายสังคมเกษตรให้เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้และแบ่งปันเพื่อนำสิ่งที่ดีงามกลับคืนสู่สังคม และสามารถสร้างโมเดลต้นแบบที่ประสบความสำเร็จ เป็นแรงบันดาลใจ ที่หลายภาคส่วนได้นำมาใช้เป็น

กรณีศึกษาได้อีกด้วย

2. การเพาะปลูก

ประเทศไทยมีสายพันธุ์ข้าวที่สามารถเพาะปลูกได้และมีคุณลักษณะพิเศษเฉพาะตัว ไม่ว่าจะเป็นกลิ่น รสชาติ คุณภาพ และมาตรฐานที่โดดเด่นของข้าวไทย ส่งผลให้ประเทศไทยครองส่วนแบ่งการส่งออกข้าวในตลาดข้าวโลก ถึงร้อยละ 30 และได้รับความไว้วางใจในฐานะผู้ส่งออกข้าว อันดับ 1 ของโลกยาวนานต่อเนื่องกว่า 3 ทศวรรษ และสามารถส่งออกข้าวไปมากกว่า 160 ประเทศทั่วโลก โดยในปัจจุบันเกษตรกรและผู้ส่งออกข้าวไทยสามารถดำเนินการผลิตข้าวคุณภาพดี มีมูลค่าสูง โดยข้าวหอมมะลิไทยได้รับการยอมรับว่าเป็นข้าวที่หอมที่สุดในโลก และประเทศไทยเป็นที่รู้จักทั่วโลกในฐานะแหล่งผลิตข้าวที่หลากหลายมากกว่า 20,000 สายพันธุ์ ตั้งแต่พันธุ์ข้าวพื้นเมือง ข้าวเชิงพาณิชย์ และข้าวคุณลักษณะพิเศษ (Specialty Rice) หรือข้าวที่เกิดจากการพัฒนาผสมข้ามสายพันธุ์ เช่น ข้าวไรซ์เบอร์รี่ ข้าวหอมมะลิแดง ข้าวหอมนิล ข้าวสินเหล็ก เป็นต้น นอกจากนี้รัฐบาลยังส่งเสริมให้นักวิจัยข้าวสามารถคิดค้นการปรับปรุงและพัฒนาพันธุ์ข้าวให้มีคุณสมบัติพิเศษทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงพาณิชย์เพื่อเพิ่มมูลค่าของข้าวไทยให้สูงขึ้น โดยไม่เน้นในเรื่องของปริมาณ เพื่อให้ต้นทุนการผลิตตามสโลแกน “ทำน้อย ได้มาก ทำมาก ได้น้อย” อีกทั้งยังส่งเสริมให้มีการสร้างอัตลักษณ์เพื่อแสดงความเฉพาะตัวของข้าวไทย ซึ่งในปัจจุบันไทยเป็นแหล่งผลิตข้าว GI (Geographical Indication) ที่เปี่ยมอัตลักษณ์ถึง 9 สายพันธุ์ ได้แก่ ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ (พ.ศ. 2548) ข้าวสังข์หยดเมืองพัทลุง ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ และข้าวฮางหอมทองสกลทวาปี (พ.ศ. 2549) ข้าวเจ๊กเชยเส้าให้ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ และข้าวเหลืองปะทิวชุมพร (พ.ศ. 2550) ข้าวกำลันทนา (พ.ศ. 2551) และข้าวไร่ลิ้มผัวเพชรบูรณ์ (พ.ศ. 2556) ข้าวไทย GI คือสุดยอดพันธุ์ข้าวคุณภาพทั้งในด้านรสชาติและโภชนาการ และสร้างความยั่งยืนให้แก่ชุมชนเกษตรกร (คมชัดลึก, 2560)

นอกจากนี้สิ่งที่สำคัญกว่าการพัฒนาการปรับปรุงพันธุ์ข้าวแล้ว เกษตรกรยังต้องให้ความสำคัญต่อวิธีการเพาะปลูกข้าวให้มีความปลอดภัยต่อผู้บริโภค ในการใช้สารเคมีในการป้องกันกำจัดศัตรูข้าวในระหว่างเพาะปลูกและหลังเก็บเกี่ยวให้น้อยที่สุด หากทำได้ก็ควรปลูกตามธรรมชาติ

โดยไม่ใช้สารเคมีเลย หรือที่เรียกกันว่า ข้าวออร์แกนิก หรือ ข้าวอินทรีย์ (Rice Organic) ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการปลูกข้าวอินทรีย์ด้วยวิถีและภูมิปัญญาของเกษตรกร ในขณะที่พื้นที่เพาะปลูกยังมีสภาพธรรมชาติอันบริสุทธิ์ ข้าวอินทรีย์ปลอดภัยต่อสุขภาพ กระบวนการปลูกและผลิตที่ปลอดสารพิษในทุกขั้นตอน และดีต่อสิ่งแวดล้อม จึงจะทำให้ได้ข้าวส่งออกที่มีทั้งคุณภาพและความปลอดภัยต่อผู้บริโภค ทั้งยังมีรสชาติที่อร่อยและเป็นเอกลักษณ์อีกด้วย

3. การตรวจวิเคราะห์และการประกันคุณภาพข้าวเพื่อการส่งออก

เพื่อเป็นการยืนยันคุณภาพและมาตรฐานการผลิตข้าวเพื่อการส่งออกของประเทศไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ ได้กำหนดคุณภาพของข้าวไทยให้มีได้ตามมาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 4000-2560 เรื่องข้าวหอมมะลิไทย (Thai Hom Mali Rice), มกษ. 4001-2560 เรื่องข้าวหอมไทย (Thai Aromatic Rice) และ มกษ. 4004-2560 เรื่องข้าวไทย (Thai Rice) เพื่อให้ข้าวส่งออกจากประเทศไทยมีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และมีมูลค่าการส่งออกที่สูงขึ้นอีกด้วย นอกจากการกำหนดคุณภาพของเมล็ดข้าวแล้ว ยังพบว่าคู่ค้าบางประเทศที่นำเข้าข้าวจากประเทศไทยยังกำหนดให้มีการทดสอบความปลอดภัยของข้าวด้วย เช่น สารพิษตกค้างทางการเกษตร (Pesticide Residues) โดยเฉพาะผู้นำเข้าในประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งมักจะกำหนดให้มีรายการและเกณฑ์การทดสอบเป็นไปตามมาตรฐานสากล Codex Stan GC0649 – Rice จึงทำให้มั่นใจได้ว่าข้าวที่นำเข้าจากประเทศไทยมีทั้งคุณภาพและปลอดภัยต่อผู้บริโภคอย่างสูงสุด และยังสามารถเพิ่มมูลค่าข้าวของไทยให้สูงขึ้นได้อีกด้วย

4. การแปรรูปผลิตภัณฑ์จากข้าว

นอกจากการพัฒนาเกษตรกร การเพาะปลูกข้าว และการประกันคุณภาพแล้ว การเพิ่มมูลค่าของข้าวไทยยังสามารถทำได้หลายวิธี เนื่องจากในปัจจุบันมีนักวิชาการที่สามารถคิดค้นนวัตกรรม โดยนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการเพิ่มมูลค่าและแปรรูปผลิตภัณฑ์ข้าวไปได้ในหลาย ๆ รูปแบบ ยกตัวอย่าง เช่น การสกัด สารสกัดอันทรงคุณประโยชน์ต่าง ๆ จากข้าวได้ เช่น โปรไบโอติก (Probiotic) หรือจุลินทรีย์ที่มีชีวิต เปปไทด์ (Peptide) หรือ

โปรตีนสกัดจากข้าว ไปจนถึงไซลิตอล (Xylitol) เป็นต้น (คมชัดลึก, 2560)

ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ ข้าวไทยในวันนี้มีขายทั้งเป็นข้าวเมล็ด และ “ข้าวกล้องงอก” ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับข้าวขึ้นอีก 4 เท่า นำมาพัฒนาและสกัดเป็น “น้ำมันรำข้าว” ซึ่งเป็นน้ำมันพืชทางเลือกเพื่อสุขภาพและมีมูลค่าสูง หรือการนำเมล็ดข้าวเข้าสู่กระบวนการผลิตให้เป็นแป้งสตาร์ช หรือ “แป้งดัดแปร” เพิ่มมูลค่าจากข้าวสาร กิโลกรัมละ 10 บาท เป็นแป้งข้าวดัดแปรมูลค่า กิโลกรัมละถึง 1,000 บาท ซึ่งแป้งดัดแปรนั้นมีสารพัดคุณประโยชน์ในการเป็นส่วนประกอบการผลิตสารพัดผลิตภัณฑ์ เช่น กระดาษหรือวัสดุก่อสร้าง และยังใช้เป็นสารทดแทนแป้งสาลี ทดแทนไขมันในผลิตภัณฑ์อาหารแช่แข็ง เครื่องดื่ม น้ำสลัด ขนมหวาน หรือไอศกรีมได้อีกด้วย อีกทั้งผู้ประกอบการไทยยังประสบความสำเร็จในการผลิตแป้งสตาร์ช เพื่อเป็นส่วนประกอบ (Filler) ของการผลิตยาเม็ด โดยมีส่วนช่วยเพิ่มการละลายการปลดปล่อยของตัวยา และลดการแตกหักง่ายของเม็ดยา หรือกระทั่งปัจจุบันนักวิจัยไทยยังสามารถคิดค้นดัดแปลงโครงสร้างข้าวโดยใช้วิธีทางเคมี จนข้าวกลายเป็นผลิตภัณฑ์เจลตันแบบสำหรับการผลิตยา เพื่อใช้ในวงการทันตกรรม เป็นต้น

สรุป

ผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากนวัตกรรมขั้นสูงดังที่กล่าวมาแล้วเหล่านี้ สามารถพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าข้าวเป็นธัญพืชที่มีมูลค่าสูง ตลอดจนมีศักยภาพที่จะตอบโจทย์ความต้องการในชีวิตของผู้คนยุคปัจจุบันได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ดังนั้น หากต้องการส่งเสริมการส่งออกไทยให้ได้มูลค่าที่สูงตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 นอกจากจะต้องพัฒนาทางด้านการตลาดแล้ว คุณภาพและความปลอดภัยก็เป็นสิ่งสำคัญที่ประเทศไทยจะต้องให้ความสำคัญและต้องรักษาไว้ซึ่งระดับของมาตรฐานดังกล่าวที่สร้างขึ้นแล้ว ยังต้องเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปให้เป็นผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากข้าวของไทยและมีเอกลักษณ์ หรืออัตลักษณ์ที่ไม่เหมือนชาติใด และมีคุณค่าที่มากขึ้นโดยใช้กำลังการผลิตให้มีปริมาณเท่าเดิมหรือปริมาณลดลงแต่มูลค่าสูงขึ้น และหากต้องการให้เศรษฐกิจในการผลิตและส่งออกข้าวเป็นไปด้วยความยั่งยืนก็จะต้องพัฒนากำลังสำคัญที่เป็นตัวแปรคือเกษตรกรให้มีความรู้ ความเข้าใจในการผลิตข้าวให้ได้คุณภาพและมีความปลอดภัยอย่างแท้จริง และที่สำคัญต้องปลูกจิตสำนึกให้รู้สึกรักในอาชีพเกษตรกรรมจึงจะทำให้ข้าวของไทยครองความเป็นหนึ่งในโลกได้

บรรณานุกรม

- คมชัดลึก. (2560). ข้าวไทยในเวทีข้าวโลกกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0. ใน คมชัดลึกออนไลน์. เข้าถึงได้จาก: <http://www.komchadluek.net/news/economic/277082> สืบค้นเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2560). แชมป์การส่งออกข้าว. ใน ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. เข้าถึงได้จาก: www.facebook.com/PrachachatOnline สืบค้นเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560.
- สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ. (2560). มาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 4000-2560 เรื่องข้าวหอมมะลิไทย. 33 หน้า.
- สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ. (2560). มาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 4001-2560 เรื่องข้าวหอมไทย. 38 หน้า.
- สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ. (2560). มาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 4000-2560 เรื่องข้าวไทย. 42 หน้า.
- สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. (2560). การส่งออกสินค้าสำคัญของไทยเรียงตามมูลค่า. ใน ฐานข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกสินค้าไทย. เข้าถึงได้จาก: http://www.ops3.moc.go.th/export/recode_export_rank/# สืบค้นเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560.
- อดิศักดิ์. (2559). เกษตร 4.0 ยุคที่เกษตรกรไทยต้องรู้. ใน เกษตรอินทรีย์. เข้าถึงได้จาก: <https://www.organicfarmthailand.com/> สืบค้นเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560.
- อธิป อัสวานนท์. (2560). เกษตร 4.0 ทางเลือก-ทางรอดของเกษตรกรไทย. ใน กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. เข้าถึงได้จาก: <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/640742> สืบค้นเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560.



แนวโน้มการขยายตัวของรถยนต์ไฟฟ้า ในประเทศไทย

The Expanding Trend of Electric Cars in Thailand

นายณัฏภพ แก้วสัมฤทธิ์

ประธานกรรมการ บริษัท ธัญบุรีฮอนด้าคาร์ส จำกัด

Natthaphop Kaewsamrit

Managing Director of Thanyaburi Honda Cars Co., Ltd.

E-mail: natthaphop.ka@thaimdc.org



บทกดย่อ

ปัจจุบันอัตราการใช้รถยนต์ของมนุษย์เพิ่มสูงขึ้นทุกปี สาเหตุเนื่องมาจากบริษัทรถยนต์ค่ายต่าง ๆ ได้มีการทำการตลาดและตั้งราคาขายตามขนาดของรถยนต์ให้เหมาะสมกับการใช้งานแต่ละประเภท โดยตั้งราคาให้เข้าถึงผู้บริโภคในทุกช่วงระดับของรายได้ มากไปกว่านั้นการเดินทางโดยรถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลยังมีความสะดวกสบายและมีความเป็นส่วนตัว จึงทำให้ผู้บริโภคจำนวนหนึ่งเลือกที่จะซื้อรถยนต์แทนการซื้อยานพาหนะประเภทอื่น ๆ แต่ทั้งนี้ การเผาไหม้จากเชื้อเพลิงน้ำมันของรถยนต์นั้นเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ดังนั้น เมื่อมนุษย์ใช้รถยนต์มากขึ้นจะทำให้เกิดมลพิษมลภาวะเพิ่มสูงขึ้นด้วย ด้วยเหตุผลนี้หลายประเทศได้มีการวางแผนนโยบายเพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่จะนำมาใช้แทนรถยนต์ที่ใช้เพียงน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิลเพียงอย่างเดียว อีกทั้งภายหลังประเทศต่าง ๆ ที่ผลิตรถยนต์ได้เล็งเห็นว่าน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิลมีโอกาสหมดไปจึงได้เริ่มพัฒนาเทคโนโลยีของรถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ไฟฟ้าประกอบด้วย 4 ประเภทคือ รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEVs), รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (HEVs), รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEVs) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิง (FCEVs) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสามารถลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิล ทั้งนี้ ประเทศไทยจึงต้องรีบกำหนดนโยบายการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า พร้อมทั้งการสนับสนุนและการร่วมมือกันของทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน เพื่อที่จะส่งเสริมให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศมีการขยายตัว การพัฒนาและรองรับการใช้งานอย่างแพร่หลาย

คำสำคัญ: รถยนต์ไฟฟ้า, พัฒนาเทคโนโลยี, การร่วมมือกัน

ABSTRACT

Nowadays, the rate of humans using cars is increasing every year. The reason is that car companies do marketing and set a suitable price to reach consumers in all levels of income. Moreover, having a private car is also very comfortable and personal, so many consumers choose to buy cars instead of other types of vehicles. But the combustion of car fuel is one factor that pollutes the air and is a factor that causes global warming. Therefore, when people use more cars, it will worsen the pollution as well. For this reason, many countries have been planning policies to support the development of electric car technology by replacing fossil fuel-based cars. Later, car producers found that fossil fuels are likely to run out so they began to use alternative source of energy by developing electric car technology which are Battery Electric Vehicle (BEVs), hybrid (HEVs), Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEVs) and Fuel Cell Electric Vehicle (FCEVs). These four types of electric vehicles are environmentally friendly technology and can reduce the use of fossil fuels. Thus, Thailand, with the cooperation and support from both government and private sectors, needs to set a policy to develop electric vehicle technology in order to expand, promote and support Thailand's use of electric vehicles.

Keywords: Electric Car, Technology Development, Cooperation

บทนำ

ในโลกปัจจุบันการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง สามารถใช้เส้นทางการคมนาคมได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการคมนาคมโดยรถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารประจำทาง หรือเรือโดยสาร อย่างไรก็ตาม การเดินทางโดยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั้นมีความสะดวกสบายและมีความเป็นส่วนตัว จึงไม่น่าแปลกที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะเป็นที่ต้องการของบุคคลทั่วไป ซึ่งส่งผลให้ในปัจจุบันนี้อัตราการการใช้รถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลมีการขยายตัวมากขึ้นทุกปี ในทางกลับกันน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นตัวหลักที่ใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์สามารถก่อให้เกิดมลพิษมลภาวะในอากาศซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลทำให้เกิดภาวะโลกร้อน เมื่อมนุษย์ใช้รถยนต์มากขึ้นก็จะทำให้เกิดมลพิษและทำให้เกิดภาวะโลกร้อนเพิ่มสูงขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม รถยนต์นั่งส่วนบุคคลยังคงมีความจำเป็นอย่างมากสำหรับมนุษย์ในยุคปัจจุบัน และยังเปรียบเสมือนปัจจัยที่ 5 ที่เป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางไปโดยปริยาย จากปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวทำให้รถยนต์มีความสำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ ตัวอย่างเช่น การใช้รถยนต์ในการเดินทางไปทำงาน ใช้รถยนต์ในการท่องเที่ยว ฯลฯ ด้วยเหตุผลนี้จึงทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมรถยนต์ใหม่ ๆ ที่จะเปลี่ยนพลังงานทางเลือกที่ใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์แทนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลหรือน้ำมันปิโตรเลียม

ปัจจุบันรัฐบาลของประเทศไทยเริ่มให้ความสำคัญกับพลังงานทางเลือกมากขึ้นเพราะมองเห็นถึงความสำคัญของสถานการณ์ภาวะโลกร้อนและมลพิษมลภาวะของประเทศไทยที่มีผลต่อสังคมและชุมชนซึ่งเกิดขึ้นเพิ่มมากขึ้นทุกปี เหตุผลหนึ่งของสถานการณ์ภาวะโลกร้อน มาจากกิจกรรมการเผาผลาญเชื้อเพลิงฟอสซิล (Fossil) นั่นเอง ไม่ว่าจะเป็นน้ำมัน ถ่านหิน หรือก๊าซธรรมชาติ อีกทั้งเชื้อเพลิงฟอสซิลนั้นมีแนวโน้มลดลงและคาดว่าจะหมดไปจากโลกได้ในอนาคต ดังนั้นการหาพลังงานทางเลือกอื่นเพื่อทดแทนเชื้อเพลิงฟอสซิลนั้นจึงได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก กระทรวงพลังงานจึงได้ตระหนักถึงสถานการณ์ข้างต้นจึงจัดทำแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงาน

ทางเลือก พ.ศ. 2558-2579 (AEDP2015) ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยนั้นสามารถที่จะพัฒนาพลังงานทางเลือกอื่นและพลังงานทดแทนให้เป็นพลังงานหลักของประเทศได้และยังสามารถลดอัตราการนำเข้าของน้ำมันในอนาคตที่จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศโดยรวม อีกทั้งยังสนับสนุนการวิจัยพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเทคโนโลยีพลังงานทดแทนของประเทศเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ด้วยเหตุนี้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจึงเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่นำจับตามองสำหรับการพัฒนาพลังงานที่จะใช้ทดแทนน้ำมันของรถยนต์ในยุคปัจจุบัน

ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Car)

ปัจจุบันรถยนต์ไฟฟ้ากำลังเป็นที่น่าสนใจสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เพราะเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่ส่งผลดีและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการขับเคลื่อนของรถยนต์ไฟฟ้าจะไม่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และไม่ก่อให้เกิดมลภาวะสู่ชั้นบรรยากาศโลก เหมือนการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์น้ำมันทั่วไป รถยนต์ไฟฟ้า หรือ Electric Car สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทด้วยกัน ได้แก่

1. รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEVs) คือรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียวเพื่อเป็นกำลังในการขับเคลื่อน โดยทำงานผ่านมอเตอร์ไฟฟ้าและใช้พลังงานไฟฟ้าที่บรรจุอยู่ในแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium Ion) เป็นแหล่งพลังงานในการขับเคลื่อน รถยนต์ประเภทนี้จะไม่เครื่องยนต์อื่น ๆ ในตัวรถ ดังนั้น ระยะเวลาในการวิ่งของรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่จะวิ่งได้นานหรือไม่ขึ้นอยู่กัขนาดและขนาดของแบตเตอรี่ รวมไปถึงน้ำหนักของรถยนต์และของที่บรรทุก

2. รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEVs) คือรถยนต์ที่เครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าทำงานผสมผสานกัน โดยเชื้อเพลิงและมอเตอร์ไฟฟ้าที่บรรจุภายในรถยนต์จะทำงานร่วมกันเพื่อเพิ่มกำลังในการเคลื่อนที่ของรถยนต์ ซึ่งการทำงานผสมผสานกันนี้จะทำให้

เครื่องยนต์มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยระบบสามารถแปลงพลังงานที่ต้องสูญเสียจากการเบรกมาเป็นพลังงานไฟฟ้า และเก็บไว้ในแบตเตอรี่ได้ อีกทั้งยังนำมาช่วยขับเคลื่อนรถยนต์ทำให้สิ้นเปลืองการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถยนต์ปกติ

3. รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEVs) คือรถยนต์ที่มีแนวคิดทางการพัฒนาต่อยอดมาจากรถยนต์ไฮบริด และสามารถที่จะเก็บพลังงานไฟฟ้าไว้ในแบตเตอรี่รถยนต์ได้นานมากขึ้น โดยสามารถที่จะบรรจพลังงานได้ตั้งแต่ก่อนเริ่มใช้งานจากแหล่งพลังงานภายนอกซึ่งคือการ Plug-in ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริดสามารถใช้พลังงานพร้อมกันจาก 2 แหล่ง จึงสามารถวิ่งในระยะทางที่เพิ่มขึ้นด้วยพลังงานไฟฟ้าโดยตรง

4. รถยนต์ไฟฟ้าแบบเชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle: FCEVs) คือรถยนต์ไฟฟ้าที่มีเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell) เป็นต้นกำลังในการผลิตพลังงานไฟฟ้า ซึ่งการนำเซลล์เชื้อเพลิงมาผลิตพลังงานไฟฟ้านั้นเป็นเทคโนโลยีใหม่ในอุตสาหกรรม โดยการผลิตนี้จะผลิตโดยตรงจากไฮโดรเจน สามารถผลิตได้จากเชื้อเพลิงฟอสซิลหรือจากการแยกน้ำด้วยพลังงานไฟฟ้า และนำพลังงานไฟฟ้าที่ได้จากการผลิตมาใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์ แต่ปัจจุบันรถยนต์ไฟฟ้าแบบเชื้อเพลิงนี้ยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากต้นทุนในการสร้างสถานีและการผลิตไฮโดรเจนนั้นมีราคาสูงมาก

แนวโน้มการขยายตัวการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในอนาคตและแนวทางในการรองรับรถยนต์ไฟฟ้า

จากกระแสสังคมเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงปิโตรเลียมในตลาดโลก ทำให้นวัตกรรมใหม่ด้านเทคโนโลยีพลังงานทางเลือกของรถยนต์เป็นที่น่าสนใจตามองในหลากหลายประเทศ องค์การพลังงานนานาชาติ (International Energy Agency: IEA) ระบุว่ารัฐบาลในหลายประเทศกำลังตื่นตัวต่อเทคโนโลยีของรถยนต์ไฟฟ้าเป็นอย่างมาก บางประเทศได้มีการวางแผนนโยบายส่งเสริมเพื่อรองรับต่อการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่กำลังจะเข้ามาในประเทศ ตัวอย่างเช่น นโยบายการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การ

ลงทุนในสถานีชาร์จไฟฟ้า การส่งเสริมการลงทุนการวิจัยและพัฒนา นโยบายการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ ซึ่งคาดว่าเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้านี้จะได้รับความนิยมมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งบางประเทศได้มีการกำหนดแนวทางและนโยบายในการสนับสนุนส่งเสริมเทคโนโลยีใหม่นี้ทำให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศได้มีการพัฒนาและอัตราการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเติบโตอย่างรวดเร็ว ตัวอย่างของสถานการณ์รถยนต์ไฟฟ้าในต่างประเทศ เช่น ทั้งสหราชอาณาจักรและประเทศฝรั่งเศสได้ประกาศแผนการยุติการผลิตรถยนต์ใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมันภายในปี 2040 มากไปกว่านั้นประเทศจีนซึ่งมีตลาดรถยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 1 ใน 3 ของโลกกำลังประสบกับปัญหาหมอกควันพิษจากรถยนต์บังคับวินัย ด้วยเหตุนี้ทำให้รัฐบาลจีนเร่งส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ระบบไฮบริด หรือรถยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่น ๆ เพื่อทดแทนรถยนต์น้ำมันให้มากและเร็วที่สุด โดยนายชิน กว๋อปิน รัฐมนตรีช่วยอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศของจีน วางแผนร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อกำหนดการยุติการผลิตและจำหน่ายรถยนต์น้ำมันให้เร็วที่สุด

จากที่กล่าวมาข้างต้น กระแสจากการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศอื่น ๆ ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยและอุตสาหกรรมของไทย โดยให้มีการตั้งรับและรองรับเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมยานยนต์ใหม่นี้ ทั้งนี้เพื่อรองรับการลงทุน ค้นคว้า วิจัย พัฒนา และผลิตรถยนต์ไฟฟ้า อีกทั้งการกำหนดนโยบายและแนวทางในการส่งเสริมการตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศอีกด้วย มากไปกว่านั้นกระแสสังคมเรื่องการรักษาสภาพและการประหยัดพลังงานทำให้มนุษย์หันมาสนใจนวัตกรรมใหม่ของรถยนต์ซึ่งมีพลังงานทางเลือกหรือพลังงานทดแทนเข้ามาใช้แทนที่น้ำมันเชื้อเพลิงนั่นก็คือรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Car) ตัวอย่างเช่น แบตเตอรี่ (BEVs), ไฮบริด (HEVs) และปลั๊กอินไฮบริด (PHEVs) ซึ่งในประเทศไทยนั้นปัจจุบันรถยนต์ไฟฟ้ายังคงได้รับความนิยมเพียงแค่อัตราส่วนรถยนต์ไฟฟ้าประเภทไฮบริด (HEV) ด้วยยอดจดทะเบียนมากกว่า 60,000 คัน เนื่องจากยังมีข้อจำกัดหลายข้อและยังคงต้องพึ่งพิงน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิล ตัวอย่างรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดในประเทศไทย เช่น Honda Accord Hybrid, Toyota Prius และ Mercedes-Benz C300 Blue TEC Hybrid และ

รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริดซึ่งปัจจุบันมีจำนวนการใช้งานเพิ่มมากขึ้น ตัวอย่างเช่น Mercedes-Benz C350e plug-in hybrid ในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าประเภทแบตเตอรี่ (BEV) ซึ่งภายในประเทศมีอยู่เป็นจำนวนน้อย เพียง 50-60 คัน เช่น BMW X5 xDrive40e PHEV ทั้งนี้ในการเปลี่ยนแปลงที่จะมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจำเป็นต้องเตรียมตัวรองรับกระแสการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่กำลังจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น ดังนี้

1. เมื่อรัฐบาลเริ่มสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบจะต้องมีสถานบริการชาร์จไฟฟ้าจำนวนมากเพื่อรองรับต่อความต้องการของผู้ใช้รถ ซึ่งในปัจจุบันสถานีเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถรองรับได้แค่น้ำมันและแก๊สเท่านั้น โดยในอนาคตจะต้องเพิ่มการให้บริการเติมพลังงานด้วยไฟฟ้าในแต่ละสถานีเนื่องจากความต้องการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต ดังนั้น รัฐบาลจะต้องศึกษาแนวโน้มที่จะเกิดพร้อมทั้งออกนโยบายส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ประกอบการดำเนินงานตามแผนงานนั้นๆ

2. เมื่อการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตจะทำให้เกิดขยะอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากอายุการใช้งานของอุปกรณ์ที่รองรับการใช้พลังงานไฟฟ้ามีอายุสั้นและถ้าไม่มีการกำจัดอย่างถูกวิธีก็จะนำไปสู่ปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศ ทำให้ภาครัฐต้องมีการบริหารจัดการและกำหนดนโยบายในการทำลายแบตเตอรี่ที่ใช้แล้วเหล่านี้อย่างถูกต้องและเหมาะสมเพื่อไม่ให้กลายเป็นขยะอิเล็กทรอนิกส์ทำลายสิ่งแวดล้อมต่อไป

3. เมื่อการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยส่วนประกอบของเครื่องยนต์อาจมีการใช้จำนวนที่ลดลง ด้วยเหตุนี้อาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในเรื่องของรายได้ ดังนั้น รัฐบาลจะต้องทำการประชาสัมพันธ์ถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อให้ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้มีการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว และหามาตรการส่งเสริมโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้มีช่องทางหรือสร้างธุรกิจใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตไฟฟ้า อันจะเป็นผลทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่น่าลงทุนเกี่ยวกับธุรกิจดังกล่าว

4. แนวโน้มของความต้องการแรงงานในอนาคตจะมีการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอาจใช้

ทักษะในการทำงานต่างไปจากเดิม รัฐบาลต้องมีส่งเสริมและเตรียมคนให้มีทักษะความสามารถตามความต้องการในอนาคต พร้อมทั้งพัฒนาทักษะให้ตรงต่อความต้องการในอนาคตให้กับแรงงานในปัจจุบันเพื่อที่จะสามารถป้อนเข้าสู่ตลาดแรงงานได้และลดปัญหาการตกงานในอนาคต

5. เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต รัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการวิจัยและพัฒนาในเรื่องดังกล่าวพร้อมทั้งส่งเสริมให้นำผลการวิจัยไปพัฒนาเพื่อต่อยอดสู่อนาคต

จาก 5 ข้อที่กล่าวข้างต้นนี้ เมื่อรัฐบาลประเทศไทยมีนโยบายที่สามารถจัดการกับปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้ ประเทศไทยจึงจะสามารถใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างเต็มรูปแบบ ข้อดีของการเติบโตของรถยนต์ไฟฟ้าคือ ประเทศอาจมีการขยายตัวและการเกิดใหม่ของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ตัวอย่างเช่น สถานีชาร์จไฟฟ้า จะเป็นธุรกิจหลักธุรกิจหนึ่งที่เข้ามาพร้อมกับรถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้า อีกธุรกิจหนึ่งคืออุปกรณ์ชาร์จไฟฟ้าแบบพกพา เพื่ออำนวยความสะดวกในสถานที่ที่ไม่มีที่ชาร์จไฟฟ้านอกจากนี้ธุรกิจโรงงานอุตสาหกรรมก็เกิดขึ้นมากมายตามไปด้วย ทั้งผลิอุปกรณ์เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าและโรงงานกำจัดของเสียในส่วนเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นส่วนประกอบของรถยนต์ไฟฟ้า มากไปกว่านั้นธุรกิจอื่น ๆ ที่บริการระหว่างการรอชาร์จไฟฟ้าที่สถานีแบบใช้เวลาไม่นาน เพื่อให้เจ้าของรถมีกิจกรรมทำระหว่างช่วงเวลารอชาร์จยังเป็นธุรกิจอีกประเภทที่มีโอกาสเติบโตได้อีกด้วย

สรุป

ประเทศไทยแม้จะไม่มีประกาศการเลิกผลิตรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันแต่ก็ยังคงให้การสนับสนุนนโยบายการผลิตและนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าตามกระแสความต้องการของประชาชนและเพื่อลดโลกร้อน ลดมลพิษในอากาศ ดังนั้น รัฐบาลจะต้องมีการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่สมดุลและปลอดภัยทั้งการผลิต การทำลายวัสดุอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานเป็นอย่างดี ปัจจุบันผู้บริโภคเริ่มให้ความสนใจในการครอบครองรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากการที่รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก อีกทั้งในปัจจุบันห้างสรรพ

สินค้าบางแห่งเริ่มมีการตั้งจุดจำหน่ายไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าระบบปลั๊กอินไฮบริด (PHEVs) เพื่อรองรับรถยนต์ในรุ่นดังกล่าว จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มในอนาคตที่ผู้ใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันจะเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าแทน มากไปกว่านั้นประเทศไทยสามารถที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมของรถยนต์ไฟฟ้าได้ เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ส่งออกยังประเทศเพื่อนบ้านอันดับต้น ๆ ของโลก และยังมีวงจรความต้องการซื้อและความต้องการขายรถยนต์ที่แข็งแกร่งอีกด้วย แต่การที่อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าจะสามารถพัฒนาต่อไปได้นั้นต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านอื่น ๆ เป็นตัวผลักดันด้วย ทั้งนโยบายการผลิตรถยนต์และการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า พร้อมทั้งการสนับสนุนและการร่วมมือกันของทั้งภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อจะร่วมส่งเสริมและผลักดันให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศเติบโต พัฒนาและใช้งานกันอย่างแพร่หลาย

บรรณานุกรม

- กระทรวงพลังงาน. “แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2558-2579 (AEDP 2015)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.dede.go.th/ewt_news.php?nid=42195, สืบค้นเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2560.
- BBC. “จีนวางแผนจะห้ามผลิตและขายรถที่ใช้ น้ำมันเบนซินและดีเซล”. (ออนไลน์). เข้าถึงจาก: <http://www.bbc.com/thai/international-41218579>, สืบค้นเมื่อ 4 ธันวาคม 2560.
- วรารณณ์ หัตถกิจ และ วีรินทร์ หวังจิรนิรันดร์, 2012. “ทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้และสนใจรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด”. วารสารวิจัยพลังงาน (Journal of Energy Research), 9(2), pp.12-21.
- Westbrook, M.H., 2001. The Electric Car: Development and future of battery, hybrid and fuel-cell cars (No. 38). IET.
- อรรถสิทธิ์ แจ่มฟ้า. “รถยนต์ไฟฟ้ากับการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงจาก: <https://www.gsb.or.th/getattachment/c54b9d21-ea9b-4ef3-8cc9-c4ae971a6a8a/รถยนต์ไฟฟ้ากับการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย.aspx>, สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2560.



จุดเปลี่ยนผ่านของแนวคิด ในการพัฒนาภาวะผู้นำในศตวรรษที่ 21: กรณีศึกษากองทัพสิงคโปร์

The Transition Point of Leadership Development
in the 21st Century: A Case Study of Singapore
Armed Force

พล.อ.ต.ณรงค์ อินทชาติ

ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพอากาศ

AVM. Narong Intachat

Air Expert of Royal Thai Air Force

E-mail: narong.in@thaimdc.org



บทคัดย่อ

บทความเรื่อง “จุดเปลี่ยนผ่านของแนวคิดในการพัฒนาภาวะผู้นำในศตวรรษที่ 21: กรณีศึกษากองทัพสิงคโปร์” มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอหลักการ แนวคิด และแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำสำหรับผู้นำในศตวรรษที่ 21 โดยเลือกศึกษาจากกองทัพสิงคโปร์ เนื่องจากมีหลักการ แนวคิด และวิธีการพัฒนาภาวะผู้นำที่น่าสนใจและมีการเปลี่ยนจากรูปแบบเดิม ๆ ที่ปฏิบัติกันมา นับเป็นผู้นำในการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ 21 ในภูมิภาคนี้ และเนื่องจากบริบท สภาวะแวดล้อมและขนบธรรมเนียม วัฒนธรรม ชีวิตความเป็นอยู่ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ด้วยกองทัพสิงคโปร์ให้ความสำคัญในการพัฒนาภาวะผู้นำอย่างต่อเนื่องเกือบ 3 ทศวรรษ แต่มีจุดเปลี่ยนผ่านของแนวคิดที่เกิดจากการก่อการร้ายในประเทศสหรัฐอเมริกา 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ทำให้กองทัพสิงคโปร์จัดตั้งสถาบันพัฒนาภาวะผู้นำทางทหารในปี ค.ศ. 2002 และพัฒนากำลังพลในทุกระดับอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงาน จึงเป็นเสมือนจุดเปลี่ยนผ่านจากเดิมที่ให้ความสำคัญในการพัฒนาเฉพาะผู้ที่มีตำแหน่งผู้นำมาเป็นการพัฒนาอย่างทั่วถึงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่องและความยั่งยืน

สำหรับประเทศไทย กองทัพอากาศให้ความสำคัญต่อการพัฒนากำลังพลเป็นอย่างมาก เพราะถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้กองทัพอากาศมีความเข้มแข็ง มีชัยชนะในการรบ นอกเหนือจากเทคโนโลยี อาวุธยุทโธปกรณ์ที่ทันสมัยและยุทธวิธีแล้ว กองทัพอากาศถือว่า “กำลังพล” เป็นส่วนสำคัญที่สุดของการใช้กำลังทางอากาศ การขับเคลื่อนและพัฒนากองทัพอากาศให้ก้าวหน้า กำลังพลต้องได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพด้วยการศึกษาอบรมอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีจรรยาบรรณในวิชาชีพ และมีภาวะผู้นำ ทั้งนี้ การพัฒนาภาวะผู้นำไม่เพียงเฉพาะผู้ดำรงตำแหน่งบังคับบัญชา แต่ต้องสร้างภาวะผู้นำให้กับกำลังพลทุกระดับ เพราะถือว่าภาวะผู้นำเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของกำลังพลทุกคน

คำสำคัญ: ผู้นำ, ภาวะผู้นำ, การพัฒนาภาวะผู้นำ, กองทัพสิงคโปร์

ABSTRACT

The Article Title “The Transition Point of Leadership Development in the 21st Century: A Case Study of Singapore Armed Force”. The objective of article was to present the principle, concept and the processes to develop leadership in the 21st century. The selected sample was Singapore armed forces, which the principle, concept and the processes to develop leadership were very interesting and transformed from the old practical style. This was a leading change in the 21st century in this region and because of the context, environment, culture and population life style was a close proximity to Thailand. Singapore armed forces have focused on developing leadership for almost three decades. But there was a turning point in the concept after the case of terrorism in the United States: September 11, 2001. The Singapore armed forces established the Military Leadership Development Institute in 2002. So, the development of troops came to all levels throughout the operational period. As a transition point, which was the focus on the Development of leadership those who have the leadership position instead of developing thoroughly in order to achieve efficiency, continuity and be sustainable.

For Thailand, the Royal Thai Air Force has perennially emphasised on the Development of personnel. It is one of the principle factors that makes the Royal Thai Air Force stronger, has to win the war rather than modern technology and tactical armaments. The Royal Thai Air Force pays attention to personnel development, which drive and develop the Royal Thai Air Force in advance. The personnel need to have quality, developed with continuous training. In order to become a professional military and have good code of conduct and leadership. So the leadership development is not limited to those in leadership positions, but to build leadership for all levels; because the leadership is considered a fundamental factor for all personnel.

Keywords: leader, leadership, leadership development, Singapore Armed Forces

บทนำ

ในการปฏิบัติการทางทหารโดยเฉพาะด้านการรบนั้น การตัดสินใจที่จะส่งผลให้การรบแพ้หรือชนะนั้นอยู่ที่กำลังพล (ทหาร) และความเป็นผู้นำของผู้บังคับบัญชา ซึ่งถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด มากกว่าเทคโนโลยีที่ทันสมัยและยุทธวิธี รวมถึงการดำเนินงานของกองทัพให้บรรลุผลสำเร็จตามภารกิจ โดยเฉพาะการต้องเผชิญกับปัญหาความมั่นคงรูปแบบใหม่ที่มีความซับซ้อน และความไม่แน่นอนที่ทำให้การปฏิบัติงานปัจจุบันต้องให้ความสำคัญกับความยืดหยุ่นในการปฏิบัติ จากเดิมที่ยึดกฎระเบียบเพียงอย่างเดียว มีการมอบอำนาจซึ่งตรงข้ามกับการควบคุมแบบเดิม และการกระจายอำนาจซึ่งตรงข้ามกับการรวมศูนย์แบบดั้งเดิมเช่นที่เคยปฏิบัติ ทำให้กำลังพลต้องเป็นผู้ที่มีภาวะผู้นำสูงในการนำตนเองและผู้อื่นในทุกระดับ ตั้งแต่พลทหารจนถึงนายทหารชั้นนายพลนั้น การดำเนินการของประเทศสิงคโปร์มีระบบการพัฒนาภาวะผู้นำที่ทำนายแนวคิดแบบเดิมและนำมาเป็นกรณีศึกษา และนำเสนอเป็นแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำเพื่อเป็นกองทัพอากาศชั้นนำในภูมิภาคต่อไป

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอหลักการแนวคิด และแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำสำหรับผู้บังคับบัญชาในศตวรรษที่ 21 ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งจะขออธิบายโดยเริ่มที่ความสำคัญของภาวะผู้นำ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับภาวะผู้นำ วิธีการพัฒนาภาวะผู้นำ พอสังเขป ดังนี้

ความสำคัญของภาวะผู้นำและทฤษฎีภาวะผู้นำ ความหมายของผู้นำและภาวะผู้นำ

จากการประมวลเอกสารเกี่ยวกับภาวะผู้นำ สรุปได้ว่า “ผู้นำ” หมายถึง บุคคลที่สามารถชักจูงหรือชี้นำบุคคลอื่นให้สามารถปฏิบัติงานได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และด้วยความเต็มใจของบุคคลผู้นั้น ซึ่งบุคคลที่สามารถปฏิบัติเช่นนั้นได้ต้องมีภาวะผู้นำ (Leadership) ดังนั้นสรุปได้ว่า “ภาวะผู้นำ” หมายถึง กระบวนการในการสร้างอิทธิพลกับบุคคล

อื่นเพื่อบรรลุภารกิจและปรับปรุงพัฒนาองค์กร ด้วยการสร้างแรงบันดาลใจให้กับบุคคลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการผูกมัดในการกระทำด้วยความเต็มใจ (พิชิตพล วัฒนงาม, 2555: 4; Headquarters, Department of the Army, 2006: 1-1; SAFTI Military Institute, 2010: 13)

ความสำคัญของภาวะผู้นำ

ภาวะผู้นำเป็นกระบวนการที่ผู้นำช่วยสร้างความชัดเจนแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาให้รับรู้ว่าจะอะไรคือความสำคัญให้ภาพความเป็นจริงขององค์กรแก่ผู้อื่นช่วยให้มองเห็นทิศทางและจุดมุ่งหมายอย่างชัดเจนภายใต้ภาวะความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของโลก (สุเทพ พงศ์ศรีวัฒน์, 2545) และมีผู้สรุปรวบรวมความหมายและความสำคัญของภาวะผู้นำไว้ ดังนี้

1. ภาวะผู้นำของผู้นำเป็นจุดศูนย์กลางของการทำงานกลุ่ม ในการแสวงหาความร่วมมือของบุคคลในกลุ่มเพื่อนำพากลุ่มไปสู่เป้าหมายของความสำเร็
2. ภาวะผู้นำของผู้นำเป็นบุคลิกภาพ และผลของบุคลิกภาพที่ส่งผลต่อผู้ตามในการทำงานร่วมกันก่อให้เกิดความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจต่อบุคลิกภาพของผู้นำ ซึ่งเป็นผลจากความมีภาวะผู้นำนั่นเอง
3. ภาวะผู้นำในฐานะที่เป็นการกระทำหรือพฤติกรรม เพราะการกระทำของผู้นำที่เป็นผลจากการมีภาวะผู้นำส่งผลต่อปฏิกิริยาของผู้ตามว่าผู้นำทำอะไร ถ้าผู้นำทำให้อู ผู้ตามก็จะทำตามด้วย
4. ภาวะผู้นำเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยในการจูงใจ และการประสานงานขององค์กรเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด
5. ภาวะผู้นำเป็นผลหรือสิ่งที่ออกงายตามมา ที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ของบุคคลต่าง ๆ ในกลุ่มเป็นหลัก
6. ภาวะผู้นำเป็นบทบาทที่เกิดขึ้นจากการบูรณาการบทบาทของบุคคลอื่น เพื่อสร้างความเจริญก้าวหน้าแก่ระบบสังคม เพราะผู้นำแต่ละองค์กร หรือหน่วยงานต่างก็

มีหน้าที่ มีบทบาทที่ต่างกัน แต่ทุกหน้าที่ต่างก็ช่วยกันพัฒนาความเจริญให้กับสังคม ซึ่งต้องอาศัยการมีภาวะผู้นำทั้งนั้น

7. ภาวะผู้นำในฐานะที่มุ่งด้านโครงสร้าง เป็นกระบวนการในการริเริ่มและดำรงรักษาโครงสร้างของบทบาทและรูปแบบความสัมพันธ์ของบทบาทต่าง ๆ มีการระบุหน้าที่ของภาวะผู้นำในการทำให้ระบบการตัดสินใจต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามโครงสร้างการบริหารจัดการขององค์กร

จากข้อสรุปดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของภาวะผู้นำที่มีในองค์กร ที่มีทั้งในผู้นำและผู้ตามขององค์กรนั้น สามารถนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จทั้งในองค์กรของตนเองและองค์กรอื่น จนขยายสู่องค์กรระดับประเทศ ซึ่งต้องอาศัยการมีภาวะผู้นำทั้งสี่ (สุเทพ พงศ์ศรีวัฒน์, 2555 เข้าถึงจาก <https://www.gotoknow.org/posts/458910> เมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2561)

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับภาวะผู้นำ

ในที่นี้ขอยกตัวอย่างทฤษฎีที่สำคัญและได้รับการอ้างอิงมากที่สุด ได้แก่ ทฤษฎีทางจิตวิทยาของจุง และดัชนิแบบไมเออร์-บริกเกส (MBTI) และทฤษฎีแบบทางจิตวิทยาของจุงดังต่อไปนี้

ทฤษฎีทางจิตวิทยาของจุง และดัชนิแบบไมเออร์-บริกเกส (MBTI)

แนวทางการแบ่งแบบบุคลิกภาพของผู้นำนี้ ได้รับแนวคิดพื้นฐานจากทฤษฎีทางจิตวิทยาของคาร์ล จุง (Jung, 1971 Quoted in Knowlton, Bill and McGee 1994: 4) ทฤษฎีนี้กล่าวว่าความแตกต่างกันในบุคลิกภาพของมนุษย์เป็นข้อเท็จจริงที่ได้จากการสังเกตอย่างเป็นเหตุเป็นผล จากความชอบหรือความถนัดในการทำงานของจิตใจ ส่วนดีของทฤษฎีของจุงช่วยให้ยอมรับความแตกต่างของบุคคลในความชอบหรือความถนัด และคบหากับคนและความแตกต่างในทางสร้างสรรค์ (Briggs Myers, 1980 quoted in Knowlton, Bill and McGee 1994: 4) ดัชนีแบบไมเออร์-บริกเกส (MBTI) เป็นเครื่องมือประเมินที่พัฒนาขึ้นเพื่อให้สามารถทดสอบทฤษฎีของจุงได้ และนำไปใช้ประโยชน์ได้ (McCauley, 1990 quoted in Knowlton,

Bill and McGee 1994: 4) ทฤษฎีของจุงและดัชนิแบบไมเออร์-บริกเกส (MBTI) เกี่ยวข้องกับการใช้ 4 ลักษณะความชอบหรือความถนัด ความชอบหรือความถนัดเหล่านี้ปรากฏอยู่ในการฝึกของผู้นำด้วย ทฤษฎีแบบอธิบายว่าแต่ละบุคคลมีแบบของความสนใจและประสิทธิภาพของลักษณะผู้นำที่ต่างกัน ผู้นำที่มีประสิทธิภาพในหน่วยหรือระดับหนึ่งอาจจะไม่มีประสิทธิภาพในที่ที่ต้องการลักษณะผู้นำที่ต่างกัน เช่น ในองค์กรระดับสูง ไม่ได้หมายความว่าลักษณะบุคลิกภาพหนึ่งจะดีกว่าลักษณะอื่น ๆ บุคลิกภาพบางแบบอาจเข้า อาจเหมาะสมกัน อาจเคยชินมากกว่า หรือสะดวกกว่าในการจัดการเรื่องใด ๆ

ทฤษฎีแบบทางจิตวิทยาของจุง

แนวความคิดพื้นฐานในทฤษฎีแบบทางจิตวิทยาของจุงได้ถูกขยายต่อโดยไมเออร์และบริกเกส และวัดและประเมินโดยดัชนิแบบไมเออร์ บริกเกส (MBTI) ซึ่งประกอบด้วยความชอบหรือความถนัดที่ประกอบด้วย 2 ทศนคติ และ 2 หน้าที่ หน้าที่นี้เป็นแกนของทฤษฎี และเป็นกระบวนการภายใน ส่วนทศนคตินั้นเป็นตัวกำหนดว่าหน้าที่นั้นแสดงออกสู่ภายนอกอย่างไร ทฤษฎีแบบจิตวิทยาที่เพิ่มเติมนี้ได้แก่ ทุกคนเป็นแบบเปิดเผยตัวและปิดตัว, ประสาทสัมผัสและสังหรณ์, ใช้ความคิดและใช้ความรู้สึก, ตัดสินและสำเหนียก การมีความชอบหรือความถนัดอย่างหนึ่งไม่ได้หมายความว่าระดับความสามารถของคณนั้นจะเป็นตามความชอบนั้น และในทางตรงข้ามไม่ได้หมายความว่าในคนที่ไม่มี ความชอบหรือความถนัดไปทางทางใดทางหนึ่ง จะไม่สามารถ สิ่งนี้นำไปสู่แนวคิดของจุงที่สำคัญมากสองประการคือ การพัฒนาแบบ (Type Development) และการเป็นตัวของตัวเองเฉพาะบุคคล (Individuation)

ทฤษฎีทางจิตวิทยานี้ได้อธิบายถึงบุคลิกภาพ ความแตกต่างของแต่ละบุคคลความชอบ ความถนัด ทศนคติ ที่ก่อให้เกิดลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล ซึ่งทำให้เข้าใจผู้นำแต่ละประเภทตามพื้นฐานทางจิตวิทยา และสามารถนำไปใช้สรรหาวิธีการพัฒนาภาวะผู้นำที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับผู้นำที่ต้องการของแต่ละองค์กร ซึ่งต่อไปนี้จะนำเสนอหลักการ แนวคิด และแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพสิงคโปร์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

หลักการ แนวคิด และแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า สาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นนครรัฐสมัยใหม่และประเทศเกาะที่มีขนาดเล็กที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่นอกปลายทิศใต้ของคาบสมุทรมลายูและอยู่เหนือเส้นศูนย์สูตร 137 กิโลเมตร ดินแดนของประเทศประกอบด้วยเกาะหลักรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ซึ่งมักเรียกว่าเกาะสิงคโปร์ (<https://th.wikipedia.org/wiki/ประเทศสิงคโปร์>) ประเทศสิงคโปร์มีกองทัพสิงคโปร์เป็นกองทัพในสังกัดกระทรวงกลาโหม โดยกองทัพสิงคโปร์นั้นประกอบไปด้วย 3 เหล่าทัพคือ กองทัพบก กองทัพเรือ และกองทัพอากาศ ซึ่งมีหน้าที่ปกป้องผลประโยชน์ของอำนาจอธิปไตย และบูรณภาพดินแดนของสิงคโปร์จากภัยคุกคามภายนอกประเทศ กองกำลังทหารสิงคโปร์ ก็ได้กลายมาเป็น กองทัพสิงคโปร์ ก่อตั้งเมื่อ ปี ค.ศ. 1961 (<https://sites.google.com/site/jaranchai208/kxngthaph>)

กองทัพสิงคโปร์ (Singapore Armed Forces: SAF) ประกอบไปด้วย กองทัพบก กองทัพเรือ และกองทัพอากาศ (พิชิตพล ถนอมงาม, 2555: 2) และในปี ค.ศ. 2012 มีกำลังพลจำนวน 71,600 คน (รวมทหารเกณฑ์ 398,00 คน) (<https://sites.google.com/site/jaranchai208/kxngthaph>) ระบบและแนวทางการพัฒนาภาวะผู้นำของกองทัพสิงคโปร์มีการวางรูปแบบคล้ายคลึงกับกองทัพบก ประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ โดยภาพใหญ่ของการพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพบก ประเทศสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ระดับยุทธวิธี (Direct) ระดับองค์กร (Organizational) และระดับยุทธศาสตร์ (Strategic) โดยในแต่ละระดับจะกำหนดสมรรถนะที่จำเป็นที่ผู้นำในแต่ละระดับต้องมี ได้แก่

เป็นอะไร (Be) การกำหนดบทบาทตามที่ได้รับแต่งตั้ง มีค่านิยม คุณสมบัตินี้ที่เหมาะสมกับตำแหน่ง

รู้อะไร (Know) การกำหนดหน้าที่ที่ต้องมีความรู้ความเข้าใจและมีทักษะในการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย

ทำอะไร (Do) การกระทำ สามารถทำงานได้อย่างมืออาชีพ การมีอิทธิพลต่อผู้ร่วมงาน สื่อสารได้อย่างชัดเจน มีความเชี่ยวชาญในงานที่รับผิดชอบ และสามารถปรับปรุงงานอย่างต่อเนื่อง โดยกระบวนการพัฒนาภาวะผู้นำดัง

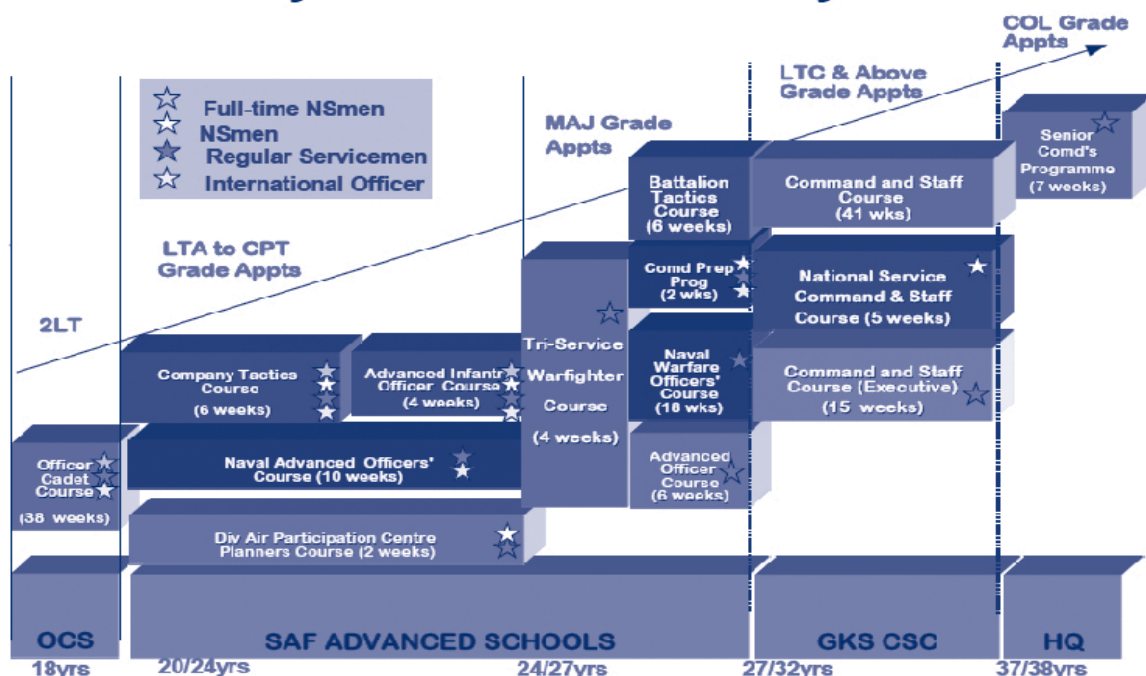
กล่าวอาศัยการพัฒนาผ่านการให้การศึกษา การฝึกฝน ในหลักสูตรตามแนวทางรับราชการ ตั้งแต่การฝึกทหารชั้นพื้นฐานจนถึงระดับวิทยาลัยเสนาธิการทหาร รวมถึงการสร้างประสบการณ์ในขณะปฏิบัติงานประจำควบคู่ไปกับการมีพี่เลี้ยงจากผู้นำที่มีประสบการณ์คอยช่วยเหลือและให้คำปรึกษาอย่างต่อเนื่องตลอดการทำงาน ดังนั้น กระบวนการพัฒนาภาวะผู้นำไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในหลักสูตรเท่านั้น แต่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลาตามลักษณะของการปฏิบัติงาน (Headquarters, Department of the Army, 2006; Headquarters, Department of the Army, 2013)

กองทัพสิงคโปร์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาภาวะผู้นำให้กับกำลังพล และเริ่มกระบวนการพัฒนาภาวะผู้นำอย่างเป็นรูปแบบเมื่อต้น ค.ศ. 1990 และได้ก่อตั้งสถาบันการทหารชาฟตี (SAFTI MI: Singapore Armed Forces Training Institute, Military Institute) สังกัดกระทรวงกลาโหม เมื่อ ค.ศ. 1995 เพื่อให้การศึกษาตามแนวทางรับราชการและพัฒนาภาวะผู้นำให้แก่กำลังพลของกองทัพสิงคโปร์ทั้ง 3 เหล่าทัพ โดยมีหน่วยการศึกษาในสังกัด ได้แก่ 1) วิทยาลัยเสนาธิการทหาร โก๊ะ เค็ง ชูย (Goh Keng Swee Command and Staff College: GKS CSC) ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาระดับสูงสุดของกองทัพสิงคโปร์ 2) โรงเรียนขั้นสูงกองทัพสิงคโปร์ (SAF Advanced School) เป็นโรงเรียนที่ให้ความรู้เฉพาะทางโดยแยกเรียนตามเหล่าทัพ 3) โรงเรียนนายร้อยรวม (Officer Cadet School: OCS) ที่เรียนรวมกันทั้งสามเหล่าทัพ 4) โรงเรียนนายทหารชั้นประทวน (Non-Commission Officer School) และ 5) โรงเรียนฝึกอบรบการทหารพื้นฐาน (Basic Military Training: BMT) (พิชิตพล ถนอมงาม, 2555; Kim-Yin CHAN, 2006)

ทั้งนี้ ระบบการฝึกศึกษาทางทหารของกองทัพสิงคโปร์กำหนดให้ชายหนุ่มสิงคโปร์ทุกคน (รวมผู้หญิงที่เป็นอาสาสมัคร) เมื่อมีอายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ต้องเข้าฝึกอบรบทางทหารชั้นพื้นฐานเป็นเวลาประมาณ 3 เดือน เมื่อผ่านหลักสูตรแล้ว จะมีการสอบเพื่อจัดลำดับและคัดเลือกผู้ที่มีผลสอบดีที่สุดร้อยละ 10 เข้ารับการศึกษาศึกษาที่โรงเรียนนายร้อย ส่วนผู้ที่มีผลการเรียนระดับรองลงมาอีกร้อยละ 30 จะได้เข้ารับการศึกษาศึกษาที่โรงเรียนนายทหารชั้นประทวน

รูปที่ 1 หลักสูตรของกองทัพสิงคโปร์แต่ละระดับชั้นยศที่ดำเนินการโดยสถาบันทหารชาฟตี

SAFTI Military Institute's Courses & Key Touch Points



ที่มา: Kim-Yin CHAN, 2006; Koh Teow Huat, 2013; SAFTI Military Institute, 2010

ส่วนที่เหลือได้รับการบรรจุเข้ารับราชการเป็นพลทหาร (National Service Man) เป็นเวลา 2 ปี จึงจะปลดประจำการออกมาเป็นทหารกองหนุน โดยกองทัพสิงคโปร์ให้ความสำคัญกับการพัฒนากำลังพลให้มีคุณภาพด้วยการจัดการฝึกศึกษาอบรมให้เป็นอย่างดี ให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีจรรยาบรรณในวิชาชีพ และมีภาวะผู้นำซึ่งไม่เพียงเฉพาะผู้ดำรงตำแหน่งผู้บริหารเท่านั้นแต่ให้ความสำคัญในการสร้างภาวะผู้นำในกำลังพลทุกระดับนับตั้งแต่เริ่มเข้ารับการฝึกอบรมทางทหารขั้นพื้นฐาน และดำเนินการอย่างต่อเนื่องผ่านหลักสูตรต่าง ๆ หลักสูตรของนายทหารระดับต่าง ๆ ที่ดำเนินการโดยสถาบันการทหารชาฟตี เริ่มจากหลักสูตรโรงเรียนนายร้อยที่ใช้เวลาในการศึกษาเป็นเวลา 38 สัปดาห์ (ประมาณ 9 เดือน) หลักสูตรโรงเรียนชั้นสูงกองทัพสิงคโปร์ที่ใช้เวลาในการศึกษาตามแต่ละหลักสูตร และหลักสูตรเสนาธิการกิจ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร โก๊ะ เค็ง ซุย ที่ใช้เวลาในการศึกษาประมาณ 10 เดือน สำหรับการศึกษาภาคพลเรือนในระดับต่างๆ กองทัพสิงคโปร์ส่งเสริมให้กำลังพลเข้ารับการศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ โดยจัดให้มีทุนการ

ศึกษาทั้งในประเทศและต่างประเทศ และสำหรับผู้ที่จะสามารถเลื่อนชั้นยศเป็นพันตรีต้องมีวุฒิปริญญาตรี นอกเหนือจากหลักสูตรทางทหารที่กำหนด และต้องมีวุฒิปริญญาโทสำหรับผู้ที่จะสามารถเลื่อนชั้นยศเป็นพันเอก นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับนายทหารที่ได้รับทุนไปศึกษาหลักสูตรต่างๆ ในต่างประเทศให้มีโอกาสก้าวหน้ามากกว่า (พิชิตพล ถนอมงาม, 2555; Kim-Yin CHAN, 2006)

อย่างไรก็ดี จากสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีความไม่แน่นอนสูง ประกอบกับการกิจทางทหารที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังยุคสงครามเย็น ผวนวกกับการเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายอาคราเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์ถล่มของประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ทำให้กองทัพสิงคโปร์ตระหนักว่า สภาวะสงครามและภารกิจทางทหารได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่ไม่เพียงแต่ต้องเตรียมพร้อมเพื่อการป้องกันประเทศ แต่ต้องมีการกิจระหว่างประเทศ การร่วมมือกับองค์กรต่าง ๆ ภายในประเทศเพื่อความมั่นคง และการเตรียมความ

รูปที่ 2 กรอบการพัฒนาภาวะผู้นำของกองทัพสิงคโปร์



ที่มา: Ministry of Defense Singapore (https://www.mindef.gov.sg/oms/imindef/mindef_websites/atozlistings/saftimi/units/cld/keyideas/framework.html)

พร้อมในการป้องกันการก่อการร้ายทุกรูปแบบ ดังนั้น ชีตความสามารถของกำลังพลจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนไปด้วย จึงได้ทำการวิเคราะห์ขีดความสามารถของกำลังพลที่ต้องการ เพื่อรองรับภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปดังกล่าว ซึ่งเป็นที่มาของการเปลี่ยนแปลงระบบการพัฒนาภาวะผู้นำครั้งใหญ่เมื่อปลาย ค.ศ. 2001 และได้ก่อตั้งศูนย์พัฒนาภาวะผู้นำกองทัพสิงคโปร์ (SAF Centre for Leadership Development: CLD) สังกัดสถาบันการทหารชาติขึ้นในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2002 เพื่อให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการพัฒนาภาวะผู้นำให้กับกำลังพลของกองทัพทั้งระบบ โดยกองทัพสิงคโปร์มีมุมมองว่าภาวะผู้นำของกำลังพลทุกระดับคือปัจจัยที่สำคัญยิ่งกว่าเทคโนโลยี ดังนั้น การออกแบบหลักสูตรและการวางรูปแบบการเรียนการสอนในสถานศึกษา รวมทั้งการพัฒนาภาวะผู้นำในขณะทำงานต้องต่อเนื่องกัน ด้วยการพัฒนาหลักนิยม คู่มือการทำวิจัย การพัฒนาผู้สอน การให้ข้อเสนอแนะ การอำนวยความสะดวกให้เกิดระบบภาวะผู้นำและการบังคับบัญชาที่เหมาะสม (เช่น การให้ข้อมูลป้อนกลับ การสร้าง

ทีมงาน เป็นต้น) และการสร้างเครือข่ายกับสถาบันภายนอก กองทัพในการจัดทำคู่มือ การทำวิจัย และการพัฒนาผู้สอน ดังกล่าว (Kim-Yin CHAN, 2006; Koh Teow Huat, 2013; SAFTI Military Institute, 2010)

กรอบแนวคิดการพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพสิงคโปร์

กองทัพสิงคโปร์ได้ทำการทบทวนสาระต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งปัจจัยภายนอกและภายในกองทัพ การทบทวนวรรณกรรมด้านการพัฒนาภาวะผู้นำ และการศึกษานโยบายการพัฒนาภาวะผู้นำของกองทัพประเทศต่าง ๆ กองทัพสิงคโปร์ได้กำหนดกรอบการพัฒนาภาวะผู้นำ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพสิงคโปร์มีลักษณะเป็นรูปพีระมิด แต่ทั้งนี้ ไม่ได้หมายความว่าต้องพัฒนาผู้นำเป็นลำดับขั้นขึ้นไป หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดมีความสำคัญมากไปกว่ากัน หากแต่แสดงให้เห็นว่าค่านิยม (Values) จะเป็นพื้นฐานของสมรรถนะ (Competency) และทั้งสองสิ่งช่วยสร้างรูปแบบ (Style) ในการนำของแต่ละ

ตารางที่ 1 SAF Leadership Competency Model (LCM)

COMPE- TENCIES	“CORE COMPETENCIES” (FOR LEADER PERFORMANCE)				“META- COMPETENCY” (FOR GROWTH/ ADAPTABILITY)
	Conceptual Thinking	Social	Mission	Develop- ment	Self
SKILLS	Critical Thinking	Communi- cating to Influence	Planning	Develop- ing People	Self Awareness
	Creative Thinking	Interpersonal Effectiveness	Decision Making	Develop- ing Team	Self Management
	Ethical Reasoning		Execution	Improving Orga- nization	Personal Mastery

ที่มา: Ministry of Defense Singapore https://www.mindef.gov.sg/oms/imindef/mindef_websites/atozlistings/saftimi/units/cld/keyideas/lcm.html

บุคคลที่แตกต่างกันไป ในขณะที่ตัวตน (Self) เป็นเหมือนสมรภูมิที่แท้จริง ส่วนเหตุที่ความเป็นตัวตนอยู่ด้านบนของพีระมิดนั้นเพราะเป็นสิ่งที่ค่อนข้างยากในการเข้าถึงหรือพัฒนา แต่หากปราศจากคุณลักษณะเฉพาะตนแล้วย่อมส่งผลเสียต่อความเป็นผู้นำ โดยองค์ประกอบทั้งหมดดังกล่าวเกี่ยวข้องกับปัจจัยสภาวะแวดล้อมในการปฏิบัติผลลัพธ์ การกิจและวัตถุประสงค์ ที่แสดงไว้อยู่ในวงกลมรอบล้อมสามเหลี่ยมนั้น (อ้างอิง) ดังแสดงในรูปที่ 2

สำหรับการนำกรอบการพัฒนาภาวะผู้นำไปสู่การปฏิบัติ กองทัพสิงคโปร์ภายใต้การดำเนินการของศูนย์พัฒนาภาวะผู้นำกองทัพสิงคโปร์ (SAF Centre for Leadership Development: CLD) มีขั้นตอน ดังนี้ (พิชิตพล ถนอมงาม, 2555 ; Kim-Yin CHAN, 2006; SAFTI Military Institute, 2010)

1. ทบทวนค่านิยม (Value) ของกองทัพ ซึ่งประกอบด้วยค่านิยมหลัก 7 ประการ ได้แก่ ความภักดีต่อประเทศ ภาวะผู้นำ วินัย ความเป็นมืออาชีพ จิตวิญญาณของการต่อสู้ จริยธรรม และความใส่ใจในผู้ใต้บังคับบัญชา (พิชิตพล ถนอมงาม, 2555) ในปัจจุบันมีการเพิ่มความปลอดภัย อีก 1 ประการ

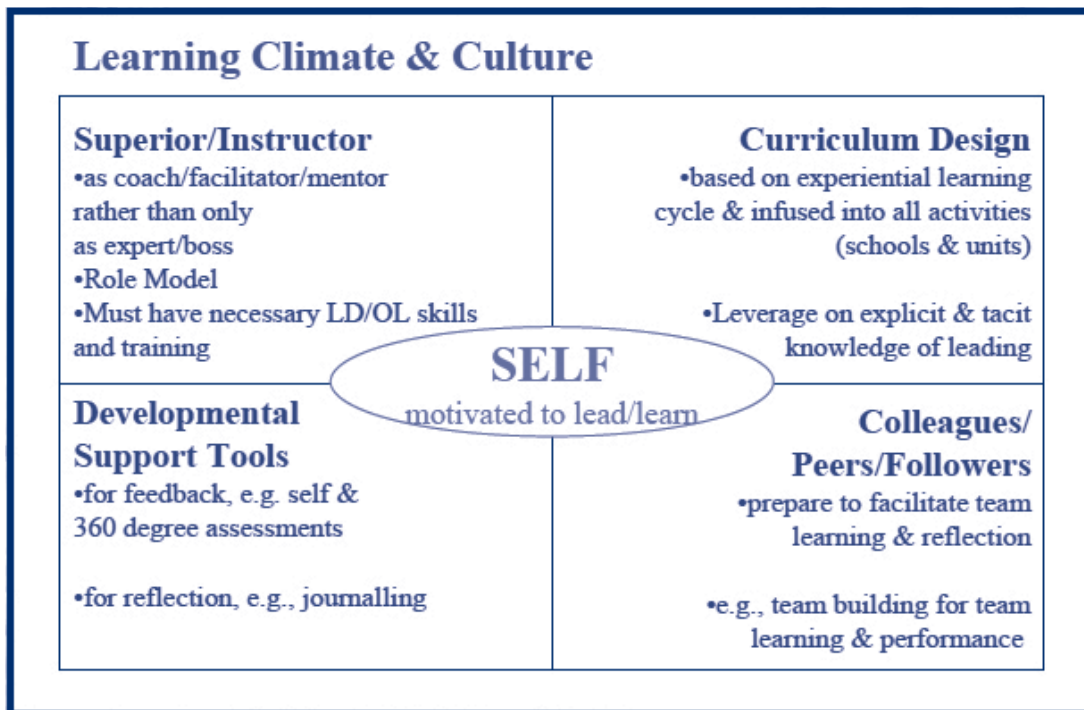
2. จัดทำสมรรถนะ (Competency) ในภาพรวมและ

ในรายละเอียดของแต่ละระดับ โดยประกอบด้วย ความรู้ (Knowledge) ความสามารถ (Ability) และคุณภาพ (Quality) หรือเรียกโดยย่อว่า KAQ ซึ่งถือเป็นสมรรถนะที่ต้องพัฒนา กล่าวคือ แต่ละระดับต้องพัฒนาตนเองให้มีสมรรถนะขั้นต่ำของระดับนั้น ๆ ภายในเวลาที่กำหนดถึงจะผ่านเกณฑ์การประเมิน โดย K ได้แก่ องค์ความรู้และทักษะในสายวิทยาการตามหน้าที่

สำหรับ A ได้แก่ สมรรถนะ 5 ด้าน และทักษะ 14 ประการ ดังแสดงในตารางที่ 1

ส่วน Q ได้แก่ คุณภาพภาวะผู้นำ 12 ประการ ได้แก่ ความคิดริเริ่ม การตัดสินใจที่ดี ความสมบูรณ์ทางกาย ความสามารถในการเข้าถึง ความอดทนภายใต้แรงกดดัน ความเชื่อมั่นในตนเอง ความยุติธรรม ความมีใจเปิดกว้าง ความรับผิดชอบ ความกล้าหาญ การอุทิศตน และความยืดหยุ่นสำหรับรูปแบบ (Style) นั้นมีการอธิบายความหมายของสไตล์ในการนำ เช่น สไตล์เชิงเปลี่ยนแปลงและเชิงการแลกเปลี่ยน (Transformational-transactional Styles) เป็นต้น และอธิบายความหมายของตัวตน (Self) ว่าประกอบไปด้วย การตระหนักในตนเอง การจัดการตนเองและความรอบรู้เกี่ยวกับบุคคล ซึ่งถือเป็นอภิสสมรรถนะ (Meta-competency) ที่เป็นสมรรถนะขั้นสูงสุดใน

รูปที่ 3 องค์ประกอบของระบบการพัฒนาภาวะผู้นำของกองทัพสิงคโปร์



ที่มา: Kim Yin Chan.2004 https://www.researchgate.net/publication/228919694_The_Challenge_of_Systematic_Leadership_Development_in_the_Singapore_Armed_Forces

สมรรถนะ 5 ด้าน ดังแสดงในรูปที่ 2 ทั้งนี้ กองทัพสิงคโปร์ ได้วางระบบการพัฒนาสมรรถนะต่าง ๆ ให้เกิดขึ้นแก่กำลังพลระดับต่าง ๆ ด้วยการจัดทำคู่มือการพัฒนาตนเองในแต่ละระดับ และมีระบบพี่เลี้ยงคอยช่วยเหลือ กล่าวคือนอกจากตนเองต้องพัฒนาตนเองให้มีศักยภาพสูงขึ้นแล้ว ต้องมีหน้าที่หลักอีกประการในการพัฒนาผู้ใต้บังคับบัญชาให้สามารถขึ้นมารับหน้าที่แทนตนเองได้ นั่นคือผู้ที่มีตำแหน่งสูงกว่าต้องมีหน้าที่ในการพัฒนาผู้ที่มีตำแหน่งต่ำกว่าให้มีขีดความสามารถสูงขึ้นด้วย ด้วยแนวคิดที่ว่า “การพัฒนาภาวะผู้นำเป็นสิ่งที่ ต้องทำ ไม่ใช่แค่ ควรทำ”

3. กำหนดองค์ประกอบระบบการพัฒนาภาวะผู้นำ บรรยาภาสและวัฒนธรรมของการเรียนรู้ ประกอบด้วย การสร้างแรงจูงใจให้ตนเองในการเป็นผู้นำด้วยการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องเป็นศูนย์กลาง และขั้นตอนแรกคือการออกแบบหลักสูตร โดยใช้วงรอบการเรียนรู้ที่ขึ้นอยู่กับพื้นฐานประสบการณ์ของผู้เรียน และมีการแบ่งปันประสบการณ์กันในทุกกิจกรรม เป็นการสร้างพลังในการเปลี่ยนแปลง

โดยผ่านการจัดการความรู้ของการเป็นผู้นำ ขั้นตอนที่ 2 การนำหลักสูตรไปสู่การปฏิบัติโดยยึดการเป็นเพื่อนร่วมงานที่เท่าเทียมกันและการเป็นผู้ตาม โดยการเตรียมบุคลากรซึ่งเป็นทีมสนับสนุนการเรียนรู้และตรวจสอบผลสะท้อนกลับด้วยการสร้างทีมสำหรับการเรียนรู้และสร้างสมรรถนะของทีม ขั้นตอนที่ 3 คือพัฒนาเครื่องมือในการสนับสนุนสำหรับวัดผลย้อนกลับด้วยการประเมิน 360 องศา ขั้นตอนที่ 4 การบังคับบัญชาและผู้ฝึกสอน ทำหน้าที่เป็นครูฝึก ผู้อำนวยการความสะอาดในการเรียนรู้ ที่ปรึกษา เป็นมากกว่าผู้มีประสบการณ์หรือเจ้านาย เป็นบุคคลต้นแบบที่มีทักษะในการฝึกผู้นำ ดังแสดงในรูปที่ 3

บทสรุป

กองทัพสิงคโปร์เริ่มกระบวนการพัฒนาภาวะผู้นำในต้นปี ค.ศ. 1990 และมีการก่อตั้งสถาบันพัฒนาภาวะผู้นำทางทหารในปี ค.ศ. 1995 โดยมีการฝึกหลักในการพัฒนาภาวะผู้นำให้แก่อำเภอของกองทัพสิงคโปร์ โดยระบบ

ของกองทัพลิงคโพรเริ่มจากการคัดเลือกผู้ชายที่มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ เพื่อเข้าฝึกศึกษาทางทหาร ที่มีผลการเรียนอันดับต้น ๆ ร้อยละ 10 เข้าศึกษาต่อในโรงเรียนนายร้อย อีกร้อยละ 30 เข้าศึกษาในโรงเรียนนายทหารชั้นประทวน ที่เหลือร้อยละ 60 บรรจุก้าวเป็นพลทหารเป็นเวลา 2 ปี แล้วปลดประจำการเป็นทหารกองหนุน ในขณะที่เข้าศึกษาและรับราชการ กำลังพลเหล่านี้ทุกระดับ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ โดยสถาบันการทหารซาฟตี (SAFTI MI: Singapore Armed Forces Training Institute, Military Institute) อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งส่งเสริมการศึกษาในภาคพลเรือนด้วย มีการกำหนดคุณสมบัติในการเลื่อนขั้นด้วยการพิจารณาคุณวุฒิทางการศึกษา และในปลายปี ค.ศ. 2012 มีการก่อตั้งศูนย์พัฒนาภาวะผู้นำกองทัพลิงคโพร (SAF Center for Leadership Development: CLD) เพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาภาวะผู้นำให้กับกำลังพล นำมาสู่จุดเปลี่ยนผ่านของแนวคิดในการพัฒนาภาวะผู้นำ ประกอบด้วย ค่านิยม (Value) สมรรถนะ (Competency) รูปแบบ (Style) และตัวตน (Self) แล้วจึงนำมากำหนดองค์ประกอบการพัฒนาภาวะผู้นำเพื่อนำไปสู่การพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการ

ภาวะผู้นำถือเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐาน ที่กองทัพของประเทศชั้นนำให้ความสำคัญในการพัฒนากำลังพลของตน ให้มีในทุกระดับไม่ใช่เฉพาะผู้ที่ดำรงตำแหน่งบังคับบัญชาเท่านั้น เนื่องจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปกำลังพลทุกระดับจึงจำเป็นต้องมีขีดความสามารถในการตัดสินใจด้วยตนเองมากขึ้น จากกรณีศึกษาของกองทัพลิงคโพรจะเห็นว่ากองทัพลิงคโพรมีกระบวนการพัฒนาภาวะผู้นำให้กับกำลังพลในทุกระดับ ตั้งแต่พลทหารถึงระดับนายทหารชั้นนายพลและอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิตการทำงานในกองทัพ ตั้งแต่การจัดทำสมรรถนะในภาพรวมและในรายละเอียดของแต่ละระดับ การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตนเองและช่วยเหลือผู้ใต้บังคับบัญชาได้รับการพัฒนา และการจัดให้มีระบบการวัดและประเมินผล เพื่อให้เกิดการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางดังกล่าวกองทัพอากาศไทยสามารถนำมาศึกษา วิเคราะห์ ข้อดีข้อเสีย จุดอ่อนจุดแข็ง และนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาภาวะผู้นำให้กับกำลังพลของกองทัพอากาศเพื่อเป็นกองทัพอากาศชั้นนำในภูมิภาคได้ต่อไป

บรรณานุกรม

- พิชิตพล ถนอมงาม, น.ท. (2555) การพัฒนาภาวะผู้นำในกองทัพลิงคโพร. สืบค้นเมื่อ 14 กรกฎาคม 2556 เข้าถึงได้จาก: http://km.rtaf.mi.th/index.php?option=com_content&view=article&id=118:2012-10-02-06-08-44&catid=36:interestedissue&Itemid=75.
- Headquarters, Department of the Army. (2013). **Army Leader Development Program**. Retrieved July 14, 2013 from http://www.chapnet.army.mil/pdf/p350_58.pdf.
- Headquarters, Department of the Army. (2006). **Army Leadership**. Retrieved July 14, 2013 from <http://www.us.army.mil>.
- Kim-Yin CHAN, Lt. Col. (2006). **SAF Leadership 24-7: A Framework for Leadership Development in the Emerging Environment**. Paper presented at the 11th International Seminar on Military Science, organized by National Defence Academy, Japan, 10-14 July 2006.
- Koh Teow Huat, Col. (2013). **Use of Military Technology in Non-Conventional Missions - SAF Leadership Development**. Paper presented at the 18th International Seminar on Military Science, organized by National Defence Academy, Japan, 1-5 July 2013.
- SAFTI Military Institute. (2011). **Called To Lead: A Reader for Aspiring SAF Leaders**, Retrieved July 13, 2013 from http://www.mindef.gov.sg/content/imindef/publications/pointer/monographs/mono/_jcr_content/imindefPars/0005/file.res/Called%20to%20Lead%20-%20Web%20Distro.pdf.

ขอเชิญศิษย์เก่าวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สมัครสมาชิกคลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม

ใบสมัครสมาชิกคลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม (NDC Alumni Think Tank)

1. ชื่อ
2. นักศึกษา ☐ วปอ. ☐ ปรอ. ☐ วปม. รุ่นที่
3. ตำแหน่ง
4. สถานที่ติดต่อที่สะดวก ☐ สำนักงาน ☐ บ้าน
5. สำนักงานเลขที่
- โทรศัพท์
6. บ้านเลขที่
- โทรศัพท์
- โทรศัพท์เคลื่อนที่ E-mail
7. สมัครเป็นสมาชิกกลุ่มคลังสมอง ☐ ด้านการเมืองและการบริหารในประเทศ
☐ ด้านการเมืองระหว่างประเทศ
☐ ด้านเศรษฐกิจ
☐ ด้านสังคมจิตวิทยา
☐ ด้านการป้องกันประเทศ
☐ ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การพลังงานและสิ่งแวดล้อม
8. เชี่ยวชาญและสนใจในเรื่อง
8.1
8.2
8.3
8.4

ส่งคืนใบสมัครที่ สำนักงานคลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม
เลขที่ 64 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทร. 0-2691-7884 โทรสาร 0-691-8775 <http://www.ndcthinktank.org>
(ในการสมัครเป็นสมาชิกฯ ไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น)

กติกาและคำแนะนำในการเตรียมบทความลงตีพิมพ์ในวารสารรัฐสารักษ์

วารสารรัฐสารักษ์ (Ratthapirak) วารสารวิชาการของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (The National Defence College of Thailand Journal) สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (National Defence Studies Institute) มีวัตถุประสงค์จะตีพิมพ์บทความในลักษณะบทความวิชาการที่เกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงของชาติในเรื่องการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา การทหาร วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีและการสื่อสาร โดยเขียนเป็นภาษาไทย หรือภาษาอังกฤษ และต้องเป็นบทความที่มีคุณภาพสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทั้งในเชิงทฤษฎี หลักการ หรือแนวความคิด และ/หรือการนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติ โดยมีกำหนดเผยแพร่ปีละ 3 ฉบับ ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน) ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม) และฉบับที่ 3 (กันยายน-ธันวาคม)

กติกาสำหรับการส่งบทความลงตีพิมพ์ในวารสารรัฐสารักษ์

การกลั่นกรองบทความเพื่อคัดเลือกลงตีพิมพ์ ต้องได้รับการพิจารณาจากกองบรรณาธิการ และผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น 2 กรณี ดังนี้

1. ถ้าเป็นบทความจากภายนอกวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร จะส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิภายในสถาบัน 1 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกสถาบัน 1 ท่าน รวมเป็น 2 ท่าน หรือส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกทั้ง 2 ท่าน
 2. ถ้าเป็นบทความจากภายในวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร จะส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกสถาบันทั้ง 2 ท่าน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับผู้เขียนบทความ
- ทั้งนี้ บทความที่จะตีพิมพ์ต้องได้รับการยอมรับจากผู้ทรงคุณวุฒิอย่างน้อย 2 ท่าน และต้องเป็นบทความที่ไม่เคยได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ หรืออยู่ระหว่างการพิจารณาตีพิมพ์ในวารสารอื่น ๆ

คำแนะนำสำหรับการเตรียมบทความลงตีพิมพ์ในวารสารรัฐสารักษ์

องค์ประกอบของบทความ

เพื่อให้องค์ประกอบของบทความมีความสอดคล้องกัน ดังนั้น ผู้ประสงค์จะส่งบทความจะต้องมีองค์ประกอบตามกำหนดในตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1: องค์ประกอบของบทความ

บทความวิชาการ	บทความวิจัย
1. ชื่อบทความและชื่อผู้เขียนบทความทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ E-mail Address	1. ชื่อบทความและชื่อผู้เขียน ทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ E-mail Address
2. บทคัดย่อ (Abstract) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ	2. บทคัดย่อ (Abstract) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมถึงให้ระบุคำสำคัญ (Keyword) ไม่เกิน 5 คำ ทำบทคัดย่อด้วย
3. บทนำ (Introduction)	3. บทนำ (Introduction)
4. ลำดับเนื้อหา (Content) ตามความเหมาะสม	4. วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives)
5. สรุป (Conclusion)	5. ข้อจำกัดการวิจัย (Limitation) ถ้ามี
6. บรรณานุกรม (References)	6. ประโยชน์ของการวิจัย (Research Contributions)
	7. การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)
	8. กรอบแนวความคิด (Conceptual Framework)
	9. ระเบียบวิธีวิจัย (Research Methodology)
	10. ผลการวิจัย (Research Findings)
	11. อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)
	12. บรรณานุกรม (References)

หมายเหตุ อาจมีองค์ประกอบแตกต่างได้ตามความเหมาะสม

การเตรียมต้นฉบับเพื่อส่งตีพิมพ์

1. พิมพ์ด้วยกระดาษ A4 พิมพ์หน้าเดียว มีความยาวไม่เกิน 15 หน้า พิมพ์ด้วยโปรแกรม MS-WORD ใช้อักษรขนาด 16 pts ระบุประเภทบทความชัดเจนว่าเป็นบทความวิชาการ หรือบทความวิจัย ชื่อบทความ ชื่อ-นามสกุลของผู้เขียน ตำแหน่งทางวิชาการ หรือตำแหน่งอื่น ๆ และหน่วยงานของผู้เขียน เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมทั้ง E-mail สำหรับติดต่อ

2. ถ้ามีตาราง ทุกตารางต้องมีหมายเลขกำกับ โดยจัดเรียงลำดับตามที่ปรากฏในบทความ พิมพ์คำบรรยาย หรือชื่อตารางกำกับไว้เหนือตาราง เช่น ตารางที่ 1: ชื่อตาราง... (Table 1: ชื่อตาราง...) และระบุแหล่งที่มาของข้อมูลอย่างชัดเจนไว้ข้างใต้ตาราง เช่น ที่มา:... (Source:...)

3. ถ้ามีรูปภาพ ทุกรูปภาพต้องมีหมายเลขกำกับ โดยจัดเรียงลำดับตามที่ปรากฏในบทความ พิมพ์คำบรรยายหรือชื่อกำกับไว้เหนือรูปภาพ เช่น รูปที่ 1: ชื่อรูป... (Figure 1: ชื่อรูป...) และระบุแหล่งที่มาของข้อมูลอย่างชัดเจนไว้ข้างใต้ตาราง เช่น ที่มา:... (Source:...)

4. การอ้างอิงเอกสารทุกฉบับ ต้องมีการอ้างอิงหรือกล่าวถึงในบทความ และผู้เขียนต้องเขียนอ้างอิงเอกสารอื่นให้ถูกต้องตามรูปแบบที่กำหนด

5. การเขียนอ้างอิงในเนื้อหาของบทความให้ใช้ระบบชื่อ-นามสกุล ปี เช่น (ภาค ภูมิใจ และเกียรติ รักชาติ, 2552) กรณีที่มีจำนวน 3 คนขึ้นไป ให้ใช้ (ภาค ภูมิใจ และคณะ, 2551) กรณีมีหลายรายการอ้างอิง เรื่องเดียวกันให้ใช้ (ภาค ภูมิใจ และเกียรติ รักชาติ, 2551; ศักดิ์ รัชศรี, 2552; Paul, 2011) โดยเรียงตามปีที่พิมพ์และภาษาไทยก่อนภาษาอังกฤษ

6. การเขียนอ้างอิงในบรรณานุกรม

6.1 อ้างอิงจากหนังสือ

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุล./ชื่อหนังสือ./ครั้งที่พิมพ์.(ถ้ามี)/./เมืองที่พิมพ์:/สำนักพิมพ์,/ปี พ.ศ. ที่พิมพ์./หน้า.

ตัวอย่าง: (กรณีผู้เขียนคนเดียว)

ทิพวรรณ หล่อสุวรรณรัตน์. ทฤษฎีองค์การสมัยใหม่. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไตรรัตน์, 2550.

หน้า 24

ตัวอย่าง: (กรณีผู้เขียนสองคน)

ศิริ ทิวะพันธุ์, พลตรี และสมจริง สิงหนสนี, พันโท. เสี่ยงป็นดับที่เขาค้อ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม,

2526. หน้า 37

ตัวอย่าง: (กรณีผู้เขียนสามคนขึ้นไป)

อุมาภรณ์ ภัทรวาณิชย์, อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์, รศรินทร์ เกรย์, ภูวนัย พุ่มไทรทอง. สถานีวิจัยวัด สุขภาพจิตเยาวชน 15 ปี. สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2553. หน้า 20-24

6.2 อ้างอิงจากหนังสือแปล

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุลผู้แต่ง./ชื่อเรื่อง./แปลโดยชื่อ นามสกุล././สถานที่พิมพ์: สำนักพิมพ์, ปีที่พิมพ์./หน้า.

ตัวอย่าง:

วิลเลียม สตีเวนสัน. นายอินทร์ผู้ปิดทองหลังพระ. ทรงแปลโดย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช. (กรุงเทพฯ: บริษัท อัมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2536). หน้า 69.

6.3 อ้างอิงจากบทความ หรือบทหนึ่งในหนังสือ

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุล./ชื่อบทความ, ใน/ชื่อหนังสือ./ชื่อผู้รวบรวมหรือชื่อบรรณาธิการ././สถานที่พิมพ์: สำนักพิมพ์, ปีที่พิมพ์./หน้า

ตัวอย่าง:

อมร รักษาสัตย์. กระบวนการพัฒนา. ในทฤษฎีแนวคิดในการพัฒนาประเทศ. อมร รักษาสัตย์ และชติยา กรรณสูตร, บรรณาธิการ. (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2508). หน้า 135-139.

6.4 อ้างอิงจากวารสาร

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุล./ชื่อบทความ./ชื่อวารสาร./ปีที่หรือเล่มที่/(ฉบับที่), วันเดือนปี./หน้า.

ตัวอย่าง:

วุฒิพงศ์ เปรียบจริยวัฒน์. การบริการกำลังคนภาครัฐ: แนวทางในอนาคต, พัฒนบริหารศาสตร์. 10 (4), เมษายน 2538. หน้า 215.

6.5 อ้างอิงจากวิทยานิพนธ์

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุล./ชื่อวิทยานิพนธ์./ระดับวิทยานิพนธ์, สาขา./สถาบัน./ปี./หน้า.

ตัวอย่าง:

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. กระบวนการยุติธรรมเชิงสมานฉันท์: การปรับกระบวนการทศวรรษกระบวนการยุติธรรมไทย. วิทยานิพนธ์ศึกษบัณฑิตสาขาวิชาสหวิทยาการ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2551. หน้า 114.

จรูญ กมลรัตน์. 2540. การพัฒนาแหล่งน้ำกับความมั่นคงของชาติ กรณีศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาแหล่งน้ำของประเทศไทย. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร. หน้า 60

6.6 อ้างอิงจากเอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่ เช่น รายงานการประชุม สัมมนา

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุลผู้แต่งหรือหน่วยงาน./ชื่อเรื่อง (ถ้ามี). (ประเภทของเอกสาร). หน้า.

ตัวอย่าง:

อาทร จันทวิมล. วัฒนธรรมกับความมั่นคงของชาติ. (เอกสารประกอบการบรรยาย หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 40. 15 มิถุนายน 2541). หน้า 7

6.7 อ้างอิงจากการสัมภาษณ์

รูปแบบ: ผู้ให้สัมภาษณ์, ตำแหน่ง(ถ้ามี)./สัมภาษณ์./วัน เดือน ปี

ตัวอย่าง:

ขวลิต ยงใจยุทธ, พลเอก, รักษาการผู้บัญชาการทหารสูงสุด. สัมภาษณ์. 22 กรกฎาคม 2532.

6.8 อ้างอิงจากการสืบค้นทาง Website

รูปแบบ: ชื่อ นามสกุล./ชื่อเรื่องหรือชื่อบทความ./วัน เดือน ปี ที่สืบค้นที่อยู่ของข้อมูล(URL).

ตัวอย่าง:

ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. อันดับการบริโภคแอลกอฮอล์ ปี 1998-2000. สืบค้นวันที่ 2 สิงหาคม 2553 จาก http://www.cas.or.th/index.php?option=com_rank&location=2

การส่งบทความการติดต่อกองบรรณาธิการวารสารรัฐสาริกรักษ์

1. ผู้ประสงค์จะส่งบทความลงตีพิมพ์ในวารสารรัฐสาริกรักษ์ กรุณาปฏิบัติตามกติกาและคำแนะนำข้างต้น โดยจัดส่งบทความเป็นไฟล์ชนิด MS-Word พร้อมนำส่งต้นฉบับไปที่ กองบรรณาธิการวารสารรัฐสาริกรักษ์ สำนักงานวารสารรัฐสาริกรักษ์ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร เลขที่ 64 ถนนวิภาวดีรังสิต เขต/แขวงดินแดง กทม. 10400 โทรศัพท์ 0-2691-9365 หรือ E-mail: wanchai067@hotmail.com พร้อมระบุชื่อบทความ ชื่อ-นามสกุลจริงของผู้เขียน กับสถานที่สำหรับติดต่อทางไปรษณีย์ หมายเลขโทรศัพท์ และ E-mail address

2. กองบรรณาธิการขอสงวนสิทธิ์ในการตรวจแก้ไขบทความที่ส่งมาเพื่อตีพิมพ์ตามที่เห็นสมควร ในกรณีที่จำเป็นจะส่งต้นฉบับที่แก้ไขแล้วคืนผู้เขียนเพื่อให้ความเห็นชอบก่อนการตีพิมพ์

3. ผู้อ่านสามารถเข้าถึงข้อมูลของวารสารรัฐสาริกรักษ์ ได้โดยผ่าน Website: www.thaindc.org คลิก รัฐสาริกรักษ์

ใบสมัครสมาชิกวารสารรัฐสาริรักษ์

ใบสั้งโฆษณา

ชื่อ
นักศึกษา ☐ วปอ. ☐ ปรอ. ☐ วปม. รุ่นที่
ตำแหน่ง
สถานที่ติดต่อ/ส่งเอกสาร ☐ สำนักงาน ☐ บ้าน
สำนักงานเลขที่
โทรศัพท์ โทรศัพท์เคลื่อนที่
บ้านเลขที่
โทรศัพท์ โทรศัพท์เคลื่อนที่
E-mail

- สมัครเป็นสมาชิกนิตยสารรัฐสาริรักษ์ ปีละ 700 บาท (จำนวน 3 เล่ม)
 - ☐ ต่ออายุสมาชิก.....ปี เป็นเงิน.....บาท
 - ☐ สมาชิกใหม่.....ปี เป็นเงิน.....บาท ตั้งแต่วันที่.....เป็นต้นไป
- กรอกรายละเอียด พร้อมหลักฐานการโอนเงินส่งมาที่
กองยุทธศาสตร์และความมั่นคง วปอ.สปท.
64 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์/โทรสาร 0-2691-9365

- ประสงค์จะลงโฆษณาในวารสารรัฐสาริรักษ์ ราย 4 เดือน จำนวน 3 เล่ม/ปี
ด้วยกระดาษอาร์ต/ปอนด์ พิมพ์สี ดังนี้
 - 1. โฆษณาปกหลัง 1 หน้ากระดาษ เป็นจำนวนเงิน 50,000.- บาท
 - 2. โฆษณาปกหลังด้านใน 1 หน้ากระดาษ เป็นจำนวนเงิน 45,000.- บาท
 - 3. โฆษณาหน้าทั่วไป 1 หน้ากระดาษ เป็นจำนวนเงิน 35,000.- บาท
- แจ้งความประสงค์พร้อมรายละเอียดโฆษณาและ Artwork ที่กองยุทธศาสตร์และความมั่นคง วปอ.สปท.
โทร. 0-2691-9365

วิธีชำระค่าสมาชิกหรือค่าลงโฆษณา

นำฝากเข้าบัญชี ชื่อ “รัฐสาริรักษ์” ธนาคารทหารไทย สาขาสนามเป้า

ประเภทบัญชีออมทรัพย์ เลขที่บัญชี 021-2-27947-5



PRUKSA

GRANDIO

PETCHKASEM 81



ภาพถ่ายสถานที่จริง



โครงการใหม่ ใกล้เมือง
สังคมส่วนตัวเพียง 107 ครอบครัว
อสังหาริมทรัพย์

คฤหาสน์หรู คลังใหญ่ 5 ห้องนอน
MODERN CLASSIC STYLE

เริ่ม 7.99 ล้านบาท*

แกรนด์โอ เพชรเกษม 81 | 062-616-6155



GOLDENLAND

www.goldenland.co.th

เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและดำเนินการโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร และที่ดิน จำกัด (มหาชน) เลขที่บัญชีภาษี 0107548000510 ที่ตั้งเลขที่ 98 อาคารสารกร สแควร์ ออฟฟิศ ทาวเวอร์ ชั้น 36 ถนนพหลโยธิน แขวงสามยุค กรุงเทพมหานคร 10500 กรมการปกครอง หมายเลข 26 - 0 - 57 ไร่ ส่วนขายที่ดินประมาณ 2,400 ไร่เศษ เนื้อที่ 1,780 ไร่เศษ โครงการ แกรนด์โอ เพชรเกษม 81 โฉนดที่ดินเลขที่ 4760, 15317, 20884, 20885, 20886, 38631 รวม 6 โฉนด เนื้อที่โครงการประมาณ 26 - 0 - 57 ไร่ ส่วนขายที่ดินประมาณ 302.0 ไร่เศษ และส่วนที่เหลือประมาณ 474.5 ไร่เศษ ที่ดินไม่มีการผูกพัน โฉนดที่ดินจัดสรรอยู่ระหว่างดำเนินการออกโฉนดที่ดิน
เริ่มก่อสร้าง ณ.ย. 61 แล้วเสร็จ 8.63 โฉนดกรรมสิทธิ์ภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่ออกโฉนดที่ดินตามสัญญา
**ราคาไม่รวมค่าธรรมเนียมการโอนและภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่โอนที่ดินให้กับบริษัทผู้พัฒนาที่ดิน **ภาพเป็นภาพจำลองเพื่อการโฆษณาเท่านั้น



มหาวิทยาลัยพะเยา
UNIVERSITY OF PHAYAO

— A LIFE OF WISDOM IS — THE MOST WONDROUS OF ALL

ดำรงชีวิตด้วยปัญญาประเสริฐที่สุด



WWW.UP.AC.TH

UNIVERSITY OF PHAYAO

MAEKA, MUANG, PHAYAO 56000, THAILAND



+66 (0) 5446 6666



PRUP.UNIVERSITY



+66 (0) 5446 6690



@UNIVERSITY OF PHAYAO



เอไอเอส ที่ 1 ตัวจริง

เร็วแรงสุด คลื่นมากที่สุดทั่วไทย



AIS





STI

Stonehenge Inter Public Company Limited

บริษัท สโตนเฮนจ์ อินเตอร์ จำกัด (มหาชน)

“ผู้นำในธุรกิจที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง
และให้บริการออกแบบงานด้านสถาปัตยกรรม วิศวกรรม
งานตกแต่งภายใน และงานอนุรักษ์โบราณสถาน
ด้วยทีมวิศวกร สถาปนิก ที่มีคุณภาพ และประสบการณ์สูง”



Logistics Hub

Thailand's No.1 Built-to-Suit Logistics Facilities Developer who Pioneered this New Concept in the Market since 2003



Digital Hub

Proactive in Providing Comprehensive Data Solutions and Digital Platforms to Leading MNCs and Thai Companies

WHA GROUP...
YOUR ULTIMATE SOLUTION PARTNER

A FULLY - INTEGRATED LOGISTICS AND INDUSTRIAL ESTATE DEVELOPER



Industrial Hub

Thailand's No. 1 Industrial Estate Developer with Largest Market Share since 2008

Located in the **EEC Industrial Promotion Zones** in particular Aviation & Logistics, Next-generation Automotive, Automation & Robotics, Smart Electronics, Biofuels and Biochemicals, and Digital.



Utilities and Power Hub

Sole Supplier of Water and Other Utilities Infrastructures to Provide Security to Industrial Estates' Customers and Strong Partnership with Leading Power Operators





THE TRUSTWORTHY CONTRACTOR



**PASSION
TO SERVE**

- Civil
- Building & Structural
- Steel Structure
- Piping
- Equipment Installation
- Electrical & Instrumentation
- Pre - Assembly Module



INFRASTRUCTURE



BUILDING



POWER & ENERGY



INDUSTRIAL



ENVIRONMENT



Sino-Thai Engineering & Construction Public Company Limited
บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

20th, 27th - 30th Floor, Sino-Thai Tower,

32/59-60 Asoke Road (Sukhumvit 21), Wattana, Klongtoey Nua, Bangkok, 10110 Thailand

Tel. +66 (0) 2610-4900 Fax. +66 (0) 2260-1339

e-mail : information@stecon.co.th www.stecon.co.th