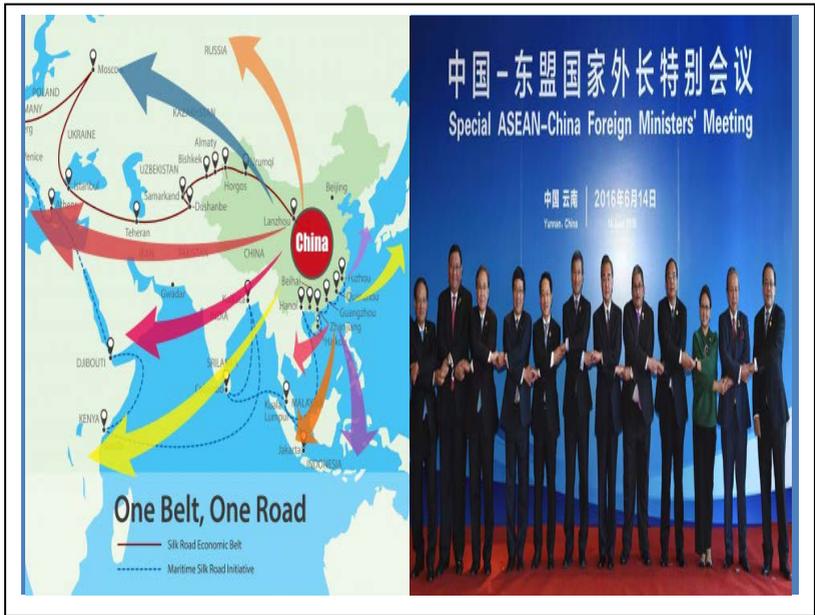


บทความที่ :  
Article : **21**



ความสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อ  
ความมั่นคงด้านเส้นทางขนส่งพลังงานของจีน

The Significance of Southeast Asia for  
the Stability of China's Energy  
Transportation Route

รัชพงศ์ เภกะสุต<sup>\*</sup>

Toucchamong Phekasut

---

<sup>\*</sup> คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย [Faculty of Political Science, Chulalongkorn University]

## บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้มุ่งศึกษาความสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อความมั่นคงของเส้นทางการขนส่งพลังงานของจีน ผ่านกรอบแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ โดยมีสมมติฐานว่าเพื่อแก้ปัญหาค่าความไม่เสถียรภาพของเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน ส่งผลให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความมั่นคงของเส้นทางการขนส่งพลังงานของจีน เนื่องจากความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ที่ส่งผลต่อเส้นทางการขนส่งพลังงานของจีน จากการศึกษาพบว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีบทบาทสำคัญในการสร้างเสถียรภาพของเส้นทางการขนส่งพลังงานของจีน เพราะมีความความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ 2 ประการ คือ ประการแรก การตั้งอยู่บนเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน 2 เส้นทางคือ เส้นทางที่ขนส่งพลังงานมาจากละตินอเมริกา ตะวันออกกลาง ผ่านทางช่องแคบมะละกา ทะเลจีนใต้ เข้าสู่จีนทางด้านตะวันออก และเส้นทางที่ขนส่งพลังงานมาจากออสเตรเลียผ่านทางช่องแคบลอมบอก และเข้าสู่จีนเหมือนเส้นทางแรก ประการที่สอง ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะช่วยให้จีนมีทางออกทางทะเล นอกเหนือจากทางฝั่งตะวันออก ผ่านทางความร่วมมือการสร้างเชื่อมโยงทางด้านคมนาคมต่อกัน และการเข้าไปตั้งฐานทัพเรือในประเทศต่างๆ เพื่อป้องกันภัยคุกคามที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าพลังงาน อาทิ โครงการความร่วมมือต่างๆ ในเมียนมาร์ และความร่วมมือในการเชื่อมถนน ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ฯลฯ

**คำสำคัญ:** เอเชีย, จีน; ความมั่นคงทางพลังงาน

## Abstract

This article is aimed to study the importance of Southeast Asia region regarding the stability of China's energy transit routes through the concept of geo-politics which is applied as a theoretical framework with the assumption to solve the problem of instability of China's energy transit routes, resulting in the important role of Southeast Asian region in securing China's energy transit routes due to its geographical advantages. According to studies, it has been found that Southeast Asia region plays an important role in stabilizing China's energy transit routes for two reasons due to its geographical advantages. First of all, it is based on two routes of China's energy flow, namely, the transit route from Latin America to the Middle East through the Strait of Malacca, the South China Sea to China to the east and the route that transports energy which comes from Australia through the Lombok Strait. Second, the geographical proximity between China and Southeast Asia that will help China to have a way out of the sea apart from the East Coast through cooperation in creating a communication linkage and access to the establishment of naval base in various countries to protect against the threat of energy congestion, such as cooperation projects in Myanmar and road linkage cooperation in the Greater Mekong Sub region, etc.

**Keywords:** ASEAN; China; Energy Security

## บทนำ

ความมั่นคงทางพลังงานถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความมั่นคงทางการเมืองของจีน ภายหลังจากการปรับเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจจากการกำหนดจากส่วนกลางมาเป็นการอิงกลไกตลาด รวมถึงนโยบายสีทันสมัยและการเปิดประเทศ ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องสร้างความมั่นใจว่าจะมีพลังงานที่เพียงพอเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ ซึ่งไม่เพียงแต่การเข้าถึงแหล่งพลังงานจากประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรพลังงาน แต่เส้นทางการลำเลียงพลังงานจากแหล่งต่างๆ ก็ต้องมีความปลอดภัย

สำหรับการลำเลียงพลังงานของจีนโดยส่วนใหญ่ล้วนอาศัยการพึ่งพาการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ จีนลำเลียงพลังงานอย่างน้ำมันถึงร้อยละ 82 และก๊าซธรรมชาติร้อยละ 30 (Jeremy Bender and Armin Rosen, 2015) ผ่านบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตามบริเวณดังกล่าวมักเกิดภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยพลังงานของจีนทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ ประการแรก ภัยคุกคามจากลักษณะของภูมิประเทศและภูมิอากาศ แม้ช่องแคบมะละกาจะเป็นช่องแคบที่มีการสัญจรอย่างคับคั่งของเรือต่างๆ อย่างไรก็ตาม ช่องแคบมะละกากลับมีสภาพภูมิประเทศที่ย้อนแย้ง และไม่เหมาะสมต่อการสัญจรของเรือ โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่ เพราะด้วยลักษณะลักษณะพิเศษของภูมิประเทศ อาทิ ลักษณะพื้นผิวของทะเลที่เป็นทรายส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนรูปร่างได้ง่าย ความลึกของระดับน้ำทะเลภายในช่องแคบกว่า 89 จุดมีความลึกของระดับน้ำทะเลต่ำกว่า 23 เมตร เป็นต้น นอกจากนี้ ภูมิภาคในบริเวณช่องแคบมะละกา ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยทางธรรมชาติที่สร้างผลกระทบต่อการเดินทาง เพราะสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้น มีฝนตกอยู่เสมอในบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งส่งผลเสียต่อทัศนวิสัยในการเดินเรือ ประการที่สอง ภัยคุกคามจากธรรมชาติ โดยเฉพาะปัญหาหมอกควันข้ามแดน มักเกิดขึ้นทุกปีในบริเวณภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทะเล ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเผาป่า ผลจากหมอกควันที่เกิดขึ้นยังส่งผลให้การเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ยิ่งลำบากเพิ่มมากขึ้น และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประการที่สาม ภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด แม้จีนจะยัง

ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรง อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังขยายใหญ่ขึ้นเป็นองค์กร เห็นได้จากเดิมที่การปล้นเชื้อเพลิงนั้นยังอยู่ในปริมาณที่ไม่สูงมาก ปล้นได้อย่างมากไม่เกินแสนลิตร แต่จากการที่เรือโจรสลัดเพิ่มขนาดใหญ่ขึ้น สามารถที่จะปล้นน้ำมันได้ไม่ต่ำกว่า 3-4 ล้านลิตร (หนังสือพิมพ์คม ชัด ลึก ออนไลน์, 2557) รวมถึงสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในอนาคตอันใกล้ภัยคุกคามจากโจรสลัดอาจจะกลายเป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานของจีนโดยตรงก็เป็นไปได้ ประการที่สี่ ปัญหาความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ จากความสำคัญและประโยชน์ต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศผู้ครอบครองทะเลจีนใต้ อาทิ เป็นแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่สามารถหล่อเลี้ยงประชากรของประเทศชายฝั่งทะเลได้กว่า 500 ล้านคน เป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก หากจีนครอบครองพื้นที่ดังกล่าวได้ ไม่เพียงแต่ความปลอดภัยของเส้นทางการลำเลียงสินค้าและพลังงานของจีน แต่ยังขจัดและควบคุมอำนาจทางทะเลของมหาอำนาจอื่นๆ ได้ด้วย (กุลนันนทน์ คันธิก, 2553) นอกจากนี้ ปริมาณทรัพยากรพลังงานทั้งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนมากในบริเวณดังกล่าว ภายใต้สถานการณ์ที่พลังงานกลายเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเติบโตของภาคเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ การครอบครองพื้นที่ดังกล่าวก็หมายถึงการที่ประเทศหนึ่งประเทศใดจะมีความมั่นคงทางพลังงาน และเศรษฐกิจ (เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์, 2559) ส่งผลให้ประเทศต่างๆ พยายามเข้ามาอ้างสิทธิในการครอบครอง เพื่อความมั่นคง ทั้งทางด้านอาหาร การขนส่ง และพลังงาน ซึ่งการอ้างสิทธิดังกล่าวในบางครั้งได้นำไปสู่การปะทะระหว่างคู่ขัดแย้ง ซึ่งการปะทะที่เกิดขึ้นในหลายครั้งส่งผลต่อเสถียรภาพในการเดินเรือขนส่งสินค้า และพลังงานของหลายประเทศ นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสียในประเด็นความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะจีนกับประเทศที่อ้างกรรมสิทธิ์ต่อไป แต่ยังมีชาติมหาอำนาจอื่นๆ เข้ามาแทรกแซง ทั้งอินเดีย ญี่ปุ่น โดยเฉพาะกรณีของสหรัฐอเมริกาที่เคยวางตัวเป็นกลางต่อประเด็นปัญหาทะเลจีนใต้ ก็เริ่มมีท่าทีเปลี่ยนแปลงไปโดยพยายามเข้ามามีบทบาทในประเด็นปัญหาดังกล่าว ด้วยการส่งเรือรบเข้ามาประจำการ และลาดตระเวน ส่งผลต่อสถานการณ์ความตึงเครียดเพิ่ม

มากขึ้น ประการสุดท้าย ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายทางทะเล แม้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะถูกจับตามองจากสหรัฐอเมริกาว่าเป็นภูมิภาคหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับภัยการก่อการร้าย ทั้งในแง่ของการเป็นแหล่งกบดาน ซ่องสุมกำลังพล แหล่งฟอกเงินของผู้ก่อการร้าย หรือแม้แต่การขนถ่ายอาวุธยุทธภัณฑ์โดยการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์กับผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ส่งผลให้สหรัฐอเมริกาพยายามเข้ามาสร้างอิทธิพลผ่านการสร้างกรอบความร่วมมือในการแก้ปัญหา ซึ่งนับยะซ่อนเร้นก็เพื่อการเข้ามามีอิทธิพลควบคุมเส้นทางขนส่งที่สำคัญอย่างช่องแคบมะละกา และทะเลจีนใต้ รวมถึงเป็นการปิดล้อมจีนไปอีกด้วยแต่ก็เชื่อว่าภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะไม่เกิดปัญหาการก่อการร้ายทางทะเลเสียทีเดียว แม้สถิติการเกิดปัญหาจะอยู่ในระดับต่ำและไม่ชัดเจนเท่ากับภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด แต่จากสถานการณ์ดังกล่าวก็ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง และความยากลำบากในการเดินเรือของจีนได้เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม การที่จีนไม่มีอำนาจในการจัดการปัญหาโดยตรงในพื้นที่ดังกล่าว อันเนื่องมาจากชาติสมาชิกอาเซียนยังคงยึดมั่นในความเป็นแกนกลางขององค์กรในการแก้ปัญหาภายในภูมิภาค ประกอบกับอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาในบริเวณดังกล่าวที่ยังฝังรากลึก ดังนั้นการสร้างความร่วมมือทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคีกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น่าจะเป็นแนวทางที่ช่วยให้เกิดเสถียรภาพของเส้นทางขนส่งพลังงานของจีนได้

โดยบทความนี้ประกอบไปด้วย 4 ส่วน เริ่มจากการทบทวนแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาคือแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ เพื่อศึกษาว่าปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าส่งผลอย่างไรต่อพฤติกรรมและการกำหนดนโยบายของจีน ที่จะส่งผลต่อการสร้างความมั่นคงของเส้นทางลำเลียงพลังงานของจีน ระเบียบวิธีวิจัย ผลการศึกษา และบทสรุป

### แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยอาศัยแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ ในการวิเคราะห์ โดยสาระสำคัญของภูมิรัฐศาสตร์ หรือ Geopolitics ซึ่ง รูดอล์ฟ เกลเลน นักรัฐศาสตร์ชาวสวีเดน ได้เป็นผู้บัญญัติศัพท์คำว่า “ภูมิรัฐศาสตร์” หรือ Geographical Politics เมื่อปี ค.ศ.1900

(โกวิท วงศ์สุรวัฒน์, 2545) ว่าเป็นศาสตร์ที่มุ่งเน้นศึกษาถึงเรื่องภูมิศาสตร์ในปรากฏการณ์ทางการเมือง ซึ่งจะเน้นถึงผลกระทบทางภูมิศาสตร์ที่เกิดขึ้นจากปรากฏการณ์ทางธรรมชาติและเกิดจากน้ำมือของมนุษย์ที่มีผลต่อเรื่องของการเมือง

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากสิ้นสุดของสงครามเย็น แนวคิดภูมิรัฐศาสตร์กลับถูกมองว่าเสื่อมถอยและล้าสมัย จากงานเขียน “The End of History and the Last Man” ของ Francis Fukuyama ที่เชื่อว่าการสิ้นสุดของสงครามเย็นเป็นจุดสิ้นสุดของประวัติศาสตร์ โดยเขาอธิบายว่า ประวัติศาสตร์ คือ วิวัฒนาการของมนุษย์ที่ต่อสู้ ตื่นรน เพื่อไปถึงยังจุดหมายสุดท้ายที่สะท้อนออกมาในรูปแบบของการปกครอง โดยเขามองว่าจุดหมายที่แท้จริงของการปกครองที่ใกล้เคียงกับธรรมชาติของมนุษย์ที่ต้องการเสรีภาพ ก็คือรูปแบบการปกครองแบบเสรีนิยม ดังนั้นประวัติศาสตร์ที่นอกเหนือจากนี้จึงไม่ถือว่าเป็นประวัติศาสตร์ ไม่ว่าในอนาคตจะเกิดเหตุการณ์ใดอีก ก็ไม่มีความสำคัญ เนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้แสดงถึงวิวัฒนาการใดๆ ที่ยิ่งไปกว่านี้อีกแล้ว (Francis Fukuyama, 2006) ซึ่งการสิ้นสุดลงของสงครามเย็น ภายใต้อิทธิพลของแนวคิดเสรีนิยมประชาธิปไตย ส่งผลให้สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป มองว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจะเปลี่ยนแปลง (ทภีพร สุพร, 2559: 284 – 290) จากเดิมที่ลักษณะความสัมพันธ์เป็นแบบ zero sum กล่าวคือ เมื่อมี ฝ่ายหนึ่งที่ได้ ประโยชน์ อีกฝ่ายก็ต้องเสียผลประโยชน์ ซึ่งการอธิบายสถานการณ์ที่เกิดขึ้นสามารถอธิบายผ่านแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ ที่ผู้นำโดยส่วนใหญ่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อกำหนดนโยบายและพฤติกรรมของรัฐ ในระบบระหว่างประเทศที่อยู่บนความขัดแย้ง แต่เมื่อระบบคอมมิวนิสต์เสื่อมถอยไป ระบบการเมืองโลกเหลือเพียงเสรีประชาธิปไตย ซึ่งมีลักษณะความสัมพันธ์ แบบ win-win คือ ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้นความจำเป็นของแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์จึงไม่มีความจำเป็นอีก (Walter Russel Mead, 2014)

อย่างไรก็ตาม แม้อัติตสหภาพโซเวียตจะล่มสลายไป เหลือเพียงรัสเซีย แต่ประเทศก็ยังอยู่ได้ด้วยการส่งออกพลังงานน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ หรือ จีนที่แม้จะยังคงรูปแบบการปกครองอย่างคอมมิวนิสต์ แต่ในด้านเศรษฐกิจก็รับเอาแนวคิดตลาดเสรีเข้าไปปรับใช้ ฉะนั้นแท้จริงแล้ว แนวคิดทางภูมิรัฐศาสตร์ไม่ได้

เสื่อมถอยหรือหมดความสำคัญไปอย่างสิ้นเชิง ดังจะเห็นได้ว่าในช่วงปี ค.ศ. 2014 ที่เกิดวิกฤตการณ์โครเมีย การเข้าครอบงำแคว้นโครเมีย ในประเทศยูเครน ของรัสเซีย เป็นไปเพื่อทำให้สหภาพโซเวียตมีความสำคัญขึ้นมาอีกครั้ง หรือกรณีของจีน ที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลก มีท่าทีแข็งกร้าวต่อปมความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ (มหาสมุทรจีนัน, 2544) การกระทำของทั้งจีนและรัสเซีย เป็นไปเพื่อแสวงหาความมั่งคั่ง และความมั่นคงของประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า แม้ในปัจจุบันการขยายอาณาเขต ตามแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ จะกระทำไม่ได้เหมือนในอดีต แต่แนวคิดดังกล่าวยังคงถูกนำมาประยุกต์ และปรับใช้โดยผู้นำประเทศต่างๆ เพื่อการแสวงหาความมั่นคงและความมั่งคั่ง โดยอาศัยความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ ผ่านการครอบงำ หรือ การแสวงหาความร่วมมือ เช่น กรณีการแสวงหาความมั่นคงทางพลังงานของจีนในช่วงหลังปี ค.ศ. 1993 เป็นต้นมา บทความชิ้นนี้จะอาศัยแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ เป็นกรอบในการวิเคราะห์ถึงปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าส่งผลอย่างไรต่อพฤติกรรมและการกำหนดนโยบายของจีน ที่จะส่งผลต่อการสร้างความมั่นคงของเส้นทางลำเลียงพลังงานของจีน

### วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

บทความนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพโดยอาศัยการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยวิเคราะห์แบบเชิงพรรณนาความ (Descriptive Analysis) และอธิบายความ (Explanatory Analysis) เพื่อตอบคำถามหลักของบทความว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีบทบาทอย่างไรต่อความมั่นคงด้านการขนส่งพลังงานของจีน โดยอาศัยแหล่งข้อมูลในการศึกษาวิจัยใน 2 ส่วน คือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) อาทิ ข้อมูลทางสถิติ แถลงการณ์ เอกสารที่ออกโดยรัฐบาล องค์การระหว่างประเทศ และข้อเท็จจริงต่างๆ ผ่านการรวบรวมจาก หนังสือ, วารสาร และข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ถูกเผยแพร่โดยหน่วยงานของรัฐ และองค์การระหว่างประเทศ

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) อาทิ บทความ บทวิเคราะห์ ผลงานวิชาการ หนังสือ และงานวิจัยต่างๆ รวมถึงข่าวสารจากสื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล

### ผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีบทบาทต่อการสร้างความมั่นคงด้านการขนส่งพลังงานของจีน อันเป็นผลจากปัจจัยจากนโยบายต่างประเทศของจีนต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความสำคัญเชิงภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน และข้อบกพร่องของอาเซียนในการแก้ปัญหาภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน จนนำไปสู่การสร้างความร่วมมือในลักษณะพหุภาคีกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังคำอธิบายต่อไปนี้

#### นโยบายต่างประเทศของจีนต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ความล้มเหลวในการพัฒนาเศรษฐกิจในสมัยเหมา เจ๋อตุง ไม่เพียงแต่สร้างความขัดแย้งขึ้นภายในพรรคคอมมิวนิสต์ แต่ยังส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจของจีนตกต่ำและประชากรอดอยาก ส่งผลให้ในสมัยเติ้ง เสี่ยวผิง ซึ่งเชื่อว่าการจะสร้างความแข็งแกร่งให้กับชาติ ต้องอาศัยการสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งการดำเนินนโยบายต่างประเทศของจีนที่มีต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีเป้าหมายเพื่อตอบสนองต่อนโยบายเศรษฐกิจภายในอย่างนโยบายสี่ทันสมัยเป็นสำคัญ ภายใต้ลักษณะของการเป็นศูนย์กลางความสัมพันธ์กับประเทศชายขอบหรือหากเปรียบเทียบกับคลังท้ายกับระบบบรรณาการของจีนในอดีต กล่าวคือ (เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์, 2559) ประการแรก การเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อตอบสนองภายในประเทศ มาเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ในลักษณะผลิตภัณฑ์ราคาถูกคุณภาพต่ำ ส่งผลให้ต้องหาวัตถุดิบจำนวนมากมาป้อน โดยมองว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ จะเป็นแหล่งวัตถุดิบประการที่สอง ส่งเสริมให้รัฐวิสาหกิจออกไปลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งถนน

รถไฟ เพื่อตอบสนองต่อการขนส่ง ประการที่สาม ผลจากการส่งเสริมอุตสาหกรรม การผลิตสินค้า จำนวนมากเพื่อการส่งออก ส่งผลให้ความต้องการพลังงานเพิ่มขึ้น สะท้อนออกมาในนโยบายต่างประเทศของจีนในการเข้าไปหาแหล่งพลังงานใน ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะเมียนมาร์ ซึ่งมีระบอบการปกครอง คล้ายคลึงกัน รวมถึงอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาซึ่งเข้าไปไม่ถึง ผ่านทางการลงทุน และการค้ากับประเทศเหล่านั้น แลกกับการเข้าถึงแหล่งพลังงาน ประการสุดท้าย นโยบายความมั่นคง การสร้างความร่วมมือระหว่างจีนกับอาเซียน ในกรอบความ มั่นคง ทั้งในระดับพหุภาคี และทวิภาคี ส่วนหนึ่งของความสัมพันธ์ดังกล่าวก็เป็นไป เพื่อปกป้องผลประโยชน์ และอาศัยอาเซียนในการป้องกันและแก้ไขภัยคุกคามที่จะ ส่งผลต่อผลประโยชน์ของจีนจะเห็นว่าการดำเนินนโยบายต่างประเทศของจีนใน ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นไปเพื่อตอบสนองต่อนโยบายทางเศรษฐกิจเป็น สำคัญ

### **ความสำคัญเชิงภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อเส้นทางการ ลำเลียงพลังงานของจีน**

ลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ซึ่งส่งผลให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มี บทบาทสำคัญต่อเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน 2 ประการ กล่าวคือ ประการ แรก ที่ตั้งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไม่เพียงแต่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ สำคัญต่อการเดินเรือของโลกแห่งหนึ่ง แต่ยังมีมีความสำคัญอย่างมากต่อการลำเลียง พลังงานของจีนจากแหล่งพลังงานภายนอกประเทศที่จีนต้องพึ่งพา ทั้งที่มาจาก ละตินอเมริกา แอฟริกา ตะวันออกกลาง รวมถึงออสเตรเลีย ด้วยกัน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 จากซีกโลกฝั่งตะวันตก มายังซีกโลกตะวันออก ตั้งต้นจากบริเวณอ่าว เปรอร์เซีย ผ่านมหาสมุทรอินเดีย ไปจนถึงมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นเส้นทางสาย หลักของจีนที่ใช้ในการลำเลียงพลังงาน โดยเฉพาะช่องแคบมะละกา จากสัดส่วน การขนส่งพลังงาน แบ่งตามประเภทการขนส่ง จีนมีส่วนสำคัญในการขนส่งสินค้าและ พลังงาน ผ่านทางน้ำเป็นหลักถึงร้อยละ 72 ซึ่งมากกว่าการขนส่งทางบกที่มีอัตรา ร้อยละ 9 และที่ไม่มีข้อมูลในอัตราร้อยละ 19 อีกทั้งจากสถิติการขนส่งพลังงาน น้ำมันและก๊าซธรรมชาติของจีนจากทางบกและทางทะเลของจีนปี ค.ศ. 2013 จีนมี การขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ ผ่านทางทะเล ที่มาจากแหล่งพลังงานใน

ตะวันออกกลางผ่านทางช่องแคบฮอมุส ในสัดส่วน ก๊าซธรรมชาติร้อยละ 18 น้ำมันดิบ ร้อยละ 43 ในขณะที่มาจากแหล่งพลังงานในทวีปแอฟริกาขนส่งผ่านจุดสำคัญสองจุดคือ ผ่านทางอ่าวเอเดนและทะเลแดง แบ่งเป็นก๊าซธรรมชาติร้อยละ 4 และน้ำมันดิบร้อยละ 3 ส่วนที่ขนส่งมาจากทางใต้ของทวีปแอฟริกา แบ่งเป็นก๊าซธรรมชาติร้อยละ 3 และน้ำมันดิบร้อยละ 26 ซึ่งการขนส่งจากตะวันออกกลางและแอฟริกาโดยส่วนใหญ่จะถูกลำเลียงต่อไปยังจีนผ่านทางช่องแคบมะละกาเป็นหลัก แบ่งเป็น ก๊าซธรรมชาติร้อยละ 30 และน้ำมันดิบร้อยละ 82 ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่มากกว่าหากเปรียบเทียบกับ การขนส่งพลังงานผ่านทางบก ที่ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณเอเชียกลาง แบ่งเป็นจากเติร์กเมนิสถาน ที่ขนส่งก๊าซธรรมชาติร้อยละ 53 ขนส่งก๊าซธรรมชาติจากคาซัคสถานร้อยละ 4 และจากรัสเซีย ร้อยละ 5 ซึ่งตัวเลขทางสถิติดังกล่าวเป็นเครื่องชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ซึ่งเป็นช่องทางหลักในการขนส่งพลังงานของจีน ที่ถูกลำเลียงมาจากแหล่งต่างๆ ที่จะลำเลียงต่อไปยังจีนทางด้านตะวันออกของประเทศ ดังนั้นเสถียรภาพของความมั่นคงทางพลังงานของจีนจึงขึ้นอยู่กับความสงบและเสถียรภาพภายในช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้เป็นอย่างมาก เส้นทางที่ 2 จากตอนใต้ เข้าสู่ตอนเหนือ จากประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ผ่านช่องแคบลอมบอก ไปยังทะเลจีนใต้ และเข้าสู่ประเทศจีนทางชายฝั่งด้านตะวันออกของประเทศ ซึ่งพลังงานที่มีการลำเลียงผ่านเส้นทางนี้โดยส่วนใหญ่เป็นพลังงานจากถ่านหินที่นำเข้ามาจากออสเตรเลียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นแหล่งนำเข้าถ่านหินแหล่งใหญ่ของจีน ประการที่สอง เส้นทางเชื่อมสู่ทางออกทางทะเลนอกเหนือจากชายฝั่งด้านตะวันออกของจีนภายใต้การปฏิรูประบบเศรษฐกิจของประเทศจีน ส่งผลให้รัฐบาลมีความพยายามที่จะสร้างสังคมที่ทันสมัย และเศรษฐกิจที่มั่นคง ประชากรทั่วประเทศมีชีวิตความเป็นอยู่ที่เท่าเทียมกัน อย่างไรก็ตามการพัฒนา ความเจริญที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่ และแหล่งพลังงานที่สำคัญยังคงกระจุกตัวอยู่แต่มีชนชาติชายฝั่งตะวันออกของประเทศ ส่งผลให้ช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างมณฑลทางด้านตะวันออกกับมณฑลทางตะวันตกและตอนใต้ของประเทศเริ่มที่จะมีความแตกต่างกันมากขึ้น สร้างความกังวลต่อภาครัฐ จากภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอยู่ไม่ห่างไกลจากมณฑลยูนนานและกวางสี ซึ่งจีนเล็งเห็นว่า

ความสำคัญต่อจีน 2 ประการ คือประการแรก จากการที่จีนมีเส้นทางออกทางทะเลเพียงด้านเดียวคือฝั่งตะวันออกของประเทศ ส่งผลให้การลำเลียงสินค้าและพลังงานโดยส่วนใหญ่ต้องลำเลียงผ่านทางทะเลไปสู่จีนได้เพียงเส้นทางเดียวคือด้านตะวันออกของประเทศ ซึ่งจีนมองว่าความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีปจะเป็นเส้นทางที่จีนสามารถเชื่อมมณฑลทางตะวันออกกับทางออกทางทะเลผ่านทางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่ง รวมถึงสามารถลำเลียงเข้าสู่มณฑลทางตะวันออกของประเทศได้โดยตรง ประการที่สอง ประเทศต่างๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป มีแหล่งพลังงานที่สำคัญโดยเฉพาะประเทศเมียนมาร์ ซึ่งจีนคาดว่ามีความมั่นคงและก๊าซธรรมชาติอยู่ในปริมาณมาก นอกจากนี้ หลายประเทศก็ยังมีภูมิภาคที่เหมาะสมต่อการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า

ความสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อประเด็นที่ได้กล่าวมานั้น ส่งผลให้รัฐบาลจีนมีความตั้งใจที่จะเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เห็นได้จาก ประการแรก เอกสาร 2 ฉบับที่ออกในปี ค.ศ. 1985 และ 1986 โดยคณะรัฐมนตรีได้ออกเอกสารนโยบาย The Import and Export Custom Tax Guidelines of the People's Republic of China และ Rules and Regulations Pertaining to outside Investment by the State Council เพื่อชี้ให้เห็นถึงความสำคัญในการปฏิรูปเศรษฐกิจนั้นไม่ควรจะจำกัดอยู่แต่มณฑลชายฝั่งทะเลแต่ควรเป็นไปอย่างทั่วถึง เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจอันจะส่งผลกระทบต่อการเมืองและสังคม ซึ่งเอกสารดังกล่าวมีส่วนช่วยให้มณฑลชายแดนของจีนกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจได้สะดวกขึ้น (Kuah Khun Eng,2000) ประการที่สอง การกำหนดยุทธศาสตร์ในการลงใต้เพื่อเชื่อมมณฑลยูนนานและกวางสีกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป 3 แนวทาง คือ แนวทางที่ 1 ด้านตะวันตก ระเบียบการคมนาคมขนส่งเงิน-พม่า แนวทางที่ 2 แนวตอนกลางตามแม่น้ำโขง ระหว่างจีนกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง แนวทางที่ 3 แนวทางด้านตะวันออก ความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋ายู้

## ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับการตอบสนองต่อการสร้างความมั่นคงทางพลังงานของจีน : การเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อเส้นทางพลังงานขนส่งพลังงาน

จากการพึ่งพาการขนส่งพลังงานผ่านช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ซึ่งมักเกิดภัยคุกคามทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งถือเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งพลังงานจากแหล่งต่างๆ ที่จีนพึ่งพา ที่ส่งผลต่อความมั่นคงทางพลังงานของจีน ประกอบกับการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเดินเรือ ดังนั้นประเทศสมาชิกอาเซียนจึงน่าจะมีบทบาทสำคัญอย่างมาก ในการรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงทางพลังงานของจีนทั้งในระดับทวิภาคีระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับจีน รวมถึงในระดับพหุภาคีระหว่างองค์กรอาเซียนกับจีน ทั้งในการเป็นช่องทางใหม่ๆ เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งพลังงานผ่านช่องแคบมะละกา และทะเลจีนใต้ของจีน และการสร้างความมั่นคงทางทะเล อาทิต

การแก้ปัญหาความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคอาเซียน ทั้งผ่านทางองค์ประชุมภาคีด้านความมั่นคงของอาเซียน ARF (ASEAN Regional Forum) ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญของอาเซียนในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งต่างๆ ทั้งที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศสมาชิก และประเทศภายนอกภูมิภาค โดยอาศัยกลไกในการแก้ปัญหา ผ่านการพูดคุยและหารือในกรอบพหุภาคี มุ่งส่งเสริมในการป้องกันการเกิดและการขยายตัวของความขัดแย้ง (Amitav Acharya, 2014) แต่อย่างไรก็ตาม องค์ประชุมดังกล่าวกลับไม่ใช่เวทีของการเจรจาเพื่อแก้ปัญหาความขัดแย้ง เนื่องจากจนถึงปัจจุบัน กว่า 2 ทศวรรษ เวทีนี้ยังคงพัฒนาได้เป็นเพียงการเจรจาสร้างความไว้เนื้อเชื่อใจระหว่างกัน ซึ่งเป็นเพียงขั้นตอนแรก ในเป้าหมายของ ARF เท่านั้น

นอกจากนี้ ยังมีการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน ADMM (ASEAN Defence Minister' Meeting) และการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา (ASEAN Defence Minister' Meeting Plus) เป็นเวทีการประชุมของรัฐมนตรีกลาโหมของอาเซียน เกี่ยวกับประเด็นความมั่นคงเก่าและใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงภายในภูมิภาค โดยมีจุดหมายของ ADMM เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงภายในภูมิภาค ผ่านกลไกในการปรึกษาหารือ ดังนี้ (ADMM, 2016) ขั้นตอนหนึ่ง การประชุมคณะทำงานเจ้าหน้าที่อาวุโสกลาโหม

อาเซียน และประเทศคู่เจรจา โดยการประชุม ADSOM WG โดยหลักจะเป็นการกำหนดหัวข้อในการหารือ จัดเตรียมเอกสาร และด้านธุรการ ขั้นตอนที่สอง การประชุมคณะทำงานเจ้าหน้าที่อาวุโสกลาโหมอาเซียน และประเทศคู่เจรจา สำหรับขั้นตอนนี้จะเป็นการพิจารณาถึงความเหมาะสมของหัวข้อการหารือ และพิจารณาแก้ไขร่างเอกสารต่างๆที่รัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน และคู่เจรจาจะต้องรับรองในการประชุม ขั้นตอนที่สาม การประชุมรัฐมนตรีกลาโหม ขั้นตอนนี้จะเป็นการหารือและรับรองเอกสารการประชุม ขั้นตอนที่สุดท้าย การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอย่างไม่เป็นทางการ หากประเทศสมาชิกหรือคู่เจรจาต้องการจะหารือในประเด็นที่เฉพาะเจาะจง ก็สามารถร้องขอจัดการประชุมได้

อย่างไรก็ตาม กรอบความร่วมมือในการจัดการความมั่นคงทางทะเลโดยส่วนมาก ยังคงอยู่ในขั้นตอนของการเป็นเวทีในการปรึกษาหารือเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ในเชิงปฏิบัติการ ยังคงมีน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นเพียงการร่วมลาดตระเวน (EIS,2005)

การแก้ไขปัญหาก่อการร้ายและการกระทำอันเป็นโจรสลัด ผ่านความตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคว่าด้วยการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นสะดมกองเรือด้วยอาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – ReCAAP) โดยมี การเสนอแนวคิดนี้ครั้งแรกในเดือนเมษายน ปี ค.ศ. 2000 โดยนายโยชิโระ โมริ แต่ก็ถูกต่อต้านจากจีน จนมาสำเร็จในเดือนพฤศจิกายน ปี ค.ศ. 2001 ในการประชุม ASEAN+3 ที่ประเทศบรูไน จากการผลักดันของนายโคอิซุมิ โดยกรอบความร่วมมือนี้มีจุดมุ่งหมายในการสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลโดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวกับโจรสลัดและการทำผิดกฎหมายทางทะเล โดยเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ยกเว้นอินโดนีเซียและมาเลเซียกับประเทศในเอเชีย รวมทั้งหมด 20 ประเทศ โดยหัวใจหลักของความร่วมมือคือการอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บ และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโจรสลัดตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูลที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในด้าน การสื่อสารระหว่างศูนย์และประเทศภาคี (Joshua Ho, 2009)

การแก้ปัญหาหมอกควันข้ามพรมแดน อันมีสาเหตุมาจากการเผาป่าของเกษตรกรในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในบริเวณประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเตรียมพื้นที่ในการเพาะปลูก โดยเฉพาะการปลูกพืชปาล์มน้ำมัน ข้าวโพดและอ้อย ที่เพิ่มสูงขึ้นเพื่อรองรับต่อความต้องการพลังงานหมุนเวียนที่ถูกนำมาทดแทนการใช้พลังงานจากน้ำมัน ซึ่งจากการเผาป่าดังกล่าวไม่เพียงแต่ส่งผลให้เกิดควันลอยปกคลุมในบริเวณประเทศต่างๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นสมุทร สร้างความเดือดร้อนในการดำรงชีพของมนุษย์ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ อีกทั้งยังส่งผลต่อการเดินเรือในบริเวณดังกล่าว (พลดี หุ่ยตระกูล, 2558) แม้ว่าอาเซียนจะตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว เห็นได้จากการสร้างกลไกในการจัดการปัญหาดังกล่าว อาทิ กลไกที่หนึ่ง การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศว่าด้วยเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม ในปี ค.ศ. 1997 เพื่อแก้ปัญหาหมอกควันข้ามแดน ที่ประชุมได้ลงนามจัดทำแผนปฏิบัติการ Regional Haze Action Plan (RHAP) โดยมีแผนการในการจัดการ 3 แผน คือ (NUS, 1997) แผนที่ 1 แผนการป้องกันเชิงนโยบาย คือให้สมาชิกอาเซียนทุกประเทศมีนโยบายในการควบคุมและป้องกันปัญหาดังกล่าวภายในแต่ละประเทศ แผนที่ 2 แผนเฝ้าระวัง โดยแผนดังกล่าวอาศัยการเฝ้าระวังจากศูนย์พยากรณ์อากาศของอาเซียน แผนที่ 3 แผนสู้และบรรเทาภัย เน้นการยกระดับของหน่วยงานความปลอดภัยของแต่ละประเทศ ทั้งด้านเทคนิคและความสามารถในการควบคุมเพลิงและบรรเทาภัย (The ASEAN Secretariat, 1997) กลไกที่สอง ในปี ค.ศ. 2002 เพื่อยกระดับความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาหมอกควันข้ามแดน อาเซียนได้ออกความตกลงร่วมกันว่าด้วยเรื่องมลพิษจากหมอกควันข้ามแดน หรือ ASEAN Agreement on Transboundary Haze Pollution (AATHP, 2002) โดยเนื้อหาสาระสำคัญ คือ เพื่อลดการเกิดมลพิษจากหมอกควันในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สร้างความร่วมมือในการดำเนินมาตรการ ตรวจสอบ รวมถึงควบคุมการเกิดไฟป่าและการเผาป่าในที่โล่งเพิ่มช่องทางในการช่วยเหลือระหว่างกัน โดยหากประเทศต้นเหตุถูกขอข้อมูลหรือคำปรึกษาจากประเทศสมาชิกที่ได้รับผลกระทบ ประเทศต้นเหตุจะต้องตอบสนองในทันที เพื่อให้เกิดผลกระทบที่น้อยที่สุด (AATHP, 2002) โดยความตกลงดังกล่าวได้กลายเป็นพันธสัญญาที่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย

นอกจากนี้ อาเซียนยังพยายามที่ลดการเกิดขึ้นของปัญหาหมอกควันเสีย แต่ต้น ในวันที่ 7-9 มีนาคม ค.ศ. 2016 ได้มีการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษจากหมอกควันให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยจะแบ่งการชี้วัดออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยได้มีการกำหนดให้มีจุดความร้อนได้ไม่เกิน 50,000 จุด และกลุ่มประเทศอาเซียนตอนล่าง แม้จะไม่ได้ใช้การชี้วัดจากจุดความร้อน แต่จะใช้ค่ามาตรฐานของฝุ่นละอองในการกำหนด (AATHP, 2002)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอาเซียนจะอาศัยการแก้ปัญหามอกควันตั้งแต่ต้นเหตุ โดยการกำหนดตัวชี้วัดจุดความร้อนก็ตาม แต่การไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนที่ว่าด้วยกลไกของศาลและบทลงโทษ มาตรการที่ใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ยังคงขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศจะเป็นผู้กำหนด รวมถึงสิทธิขาดในการตัดสินใจ รวมถึงประเทศสมาชิกที่ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงก็ขาดซึ่งความใส่ใจต่อปัญหาดังกล่าว (พฤดี หงษ์ตระกูล, 2558) ส่งผลให้การแก้ปัญหาดังกล่าวยังคงไม่เกิดผลและล้มเหลวเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากแต่ละประเทศยังคงคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ รวมถึงหลักการในการไม่แทรกแซงกิจการภายในระหว่างกัน

จากกลไกของอาเซียนที่ได้ยกตัวอย่างมาพอสังเขป จะเห็นว่ากลไกต่างๆ ยังเป็นเพียงการเริ่มต้นของกระบวนการในการจัดการกับการแก้ปัญหา โดยเน้นหนักไปที่การเจรจาพูดคุยอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่ยังคงขาดกลไกในการบังคับใช้ กฎเกณฑ์ กฎหมายต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับประเทศสมาชิกหลายๆ ประเทศยังคงยึดมั่นในผลประโยชน์แห่งชาติเป็นสำคัญ โดยอาศัยแนวปฏิบัติแบบ “ASEAN WAY” มาเป็นข้ออ้างในการป้องปรามการเข้าไปแทรกแซงกับกิจการภายในของประเทศ ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงยังล่าช้า จีนจึงเลือกที่จะแก้ปัญหาดังกล่าว ผ่านความร่วมมือแบบทวิภาคีเป็นส่วนใหญ่ เพราะไม่เพียงแต่สามารถแก้ปัญหาดังกล่าว ได้ตามที่จีนต้องการ แต่ยังสามารถให้อำนาจในการต่อรองของจีนมีเพิ่มมากขึ้น อาทิ โครงการความร่วมมือระหว่างเมียนมาร์และจีน จากความกังวลต่อสถานการณ์ความมั่นคงทางพลังงานของจีน ส่งผลให้จีนต้องมองหาช่องทางในการลดการพึ่งพาการขนส่งพลังงานผ่านบริเวณช่องแคบมะละกา รวมถึงเส้นทางออกทางทะเลที่นอกเหนือจากด้านฝั่งตะวันออกของประเทศ ซึ่ง

เมียนมาร์ถือเป็นหนึ่งในตัวเลือกที่จีนมองว่าจะตอบสนองต่อความต้องการ เพราะไม่เพียงแต่ระบอบการปกครองที่คล้ายคลึงกัน รวมถึงอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาที่ยังมีไม่มากนักในประเทศนี้ ความสนใจที่จีนมีต่อเมียนมาร์ในการเป็นเส้นทางออกทางทะเลในด้านตะวันตก เห็นได้จากบทความของ Pan Qi อดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตีพิมพ์ในปี 1985 มีใจความสำคัญว่า “เมื่อมองไปทางใต้ เราจะพบทางออกที่ประเทศพม่า นั่นคือเราจะสามารถเลือกเส้นทางที่เหมาะสมข้ามชายแดนยูนาน-พม่าที่ยาวกว่า 1,000 กม. เพื่อนำทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ของยูนานส่งออกไปยังต่างประเทศ เช่น เหมืองที่เถิงฉง มีเส้นทางหลวงสายหนึ่งที่มุ่งไปทางตะวันตกสู่เมืองมิตจินาในพม่า ซึ่งมีทางรถไฟที่จะเชื่อมต่อสู่ทะเล ในขณะที่เส้นทางที่สองมุ่งไปทางใต้สู่เมืองลาเซียว รวมถึงระหว่างสองเมืองดังกล่าวยังมีถนนที่มุ่งสู่เมืองบาโมที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำอิระวดี ซึ่งยาวไม่เกิน 300 กม. (Pan Qi, 1985)

นอกจากนี้ ความไม่มั่นคงและขาดเสถียรภาพในการลำเลียงพลังงานของจีน จากการพึ่งพาการลำเลียงพลังงานผ่านช่องแคบมะละกาที่นับวันจะเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากภัยคุกคามต่างๆ อาทิ การก่อการร้าย การกระทำอันเป็นโจรสลัด ปัญหาหมอกควัน และการแทรกแซงและแข่งขันกันสร้างอิทธิพลเพื่อครอบครองเส้นทางการเดินเรือ ส่งผลให้จีนต้องมองหาเส้นทางอื่นๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการพึ่งพาการลำเลียงผ่านทางช่องแคบมะละกาเพียงอย่างเดียว ซึ่งจีนมองว่าเมียนมาร์จะมีบทบาทสำคัญต่อเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน 2 ประการ คือ ประการแรก จากที่ตั้งของประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดกึ่งกลางเชื่อมต่อ 3 อนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน ระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของจีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ อย่างอินเดีย อีกทั้งยังจะช่วยเชื่อมมณฑลยูนนานของจีนกับเส้นออกทางทะเล ซึ่งสามารถออกได้ 2 ทาง คือ ฝั่งมหาสมุทรอินเดีย และ ช่องแคบมะละกา จะช่วยให้จีนประหยัดเวลาในการลำเลียงสินค้าและพลังงานที่นำเข้ามาและส่งออกของจีนได้ดีกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับลำเลียงตามปกติที่ต้องลำเลียงไปลงที่ท่าเรือในกวางโจว ในมณฑลกวางตุ้ง ทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศ ซึ่งห่างออกไปถึง 2,000 กิโลเมตร ก่อนที่จะลำเลียงทางเรือล่องลงมาทางใต้ผ่านทะเลจีนใต้ เข้าสู่ช่องแคบมะละกา (ฐิติพร จิระสวัสดิ์, 2543) ประการที่สอง จากปัญหาภัยคุกคามที่เกิดขึ้นกับเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน แต่ความอ่อนแอ และความไร้

ประสิทธิภาพของกลไกในการแก้ปัญหาของอาเซียน ในขณะที่จีนแม้จะพัฒนา ศักยภาพทางกองทัพเรือให้มีความเข้มแข็งเพื่อจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่ส่งผลต่อ ความมั่นคงทางทะเลของจีน แต่จีนก็ไม่มีอำนาจที่จะเข้าไปจัดการพื้นที่ดังกล่าวได้ ด้วยตนเองโดยลำพัง ดังนั้น การสร้างความร่วมมือและเงินสนับสนุนในด้าน เศรษฐกิจกับเมียนมาร์ เพื่อแลกกับการเข้าไปตั้งฐานทัพเรือในเมียนมาร์บนเกาะโค โคใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ โดยทำการติดตั้งสถานีเรดาร์ เครื่องทะเลสโคป เพื่อช่วยในการสังเกตการณ์พื้นที่ชายฝั่งทะเลในบริเวณดังกล่าว ตามข่าวที่ได้เผยแพร่จากหลายแหล่ง ทั้ง Far Eastern Economic Review, Asiaweek, Jane Defence Weekly, ตลอดจนวารสารด้านความมั่นคงของอินเดีย ซึ่งการตั้งฐานทัพเรือดังกล่าวจะช่วยให้อินเดียสามารถที่จะกำกับดูแลและสร้างความ มั่นใจในความปลอดภัยของเส้นทางการลำเลียงบริเวณมหาสมุทรอินเดีย และช่อง แคบมะละกา เนื่องจากที่ตั้งของประเทศเมียนมาร์ตั้งอยู่ระหว่างเส้นทางการเดินเรือ ที่สำคัญ อย่างมหาสมุทรอินเดียและช่องแคบมะละกา (ฐิติพร จิระสวัสดิ์, 2543) โดยที่ผ่านมา เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างจีนและพม่า รวมถึงเป้าหมายใน การเชื่อมมณฑลทางตะวันออก ซึ่งไม่มีทางออกทางทะเล เข้ากับเมียนมาร์เพื่อสร้าง เส้นทางเชื่อมต่อไปสู่ทะเล รัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนเมียนมาร์ผ่านทาง เศรษฐกิจ ซึ่งความช่วยเหลือโดยส่วนใหญ่ มุ่งเน้นไปที่การสร้างความสะดวกด้าน คมนาคมขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินช่วยเหลือจากมณฑลยูนนาน อาทิ การปล่อย เงินกู้ให้กับการรถไฟเมียนมาร์ เพื่อพัฒนากิจการรถไฟ อาทิ ในปี ค.ศ. 1993 บริษัทนำเข้าและส่งออกอุปกรณ์ และเครื่องจักรยูนนาน และบริษัทฮั่วเสี่ยของจีน ให้เงินกู้แก่พม่าจำนวน 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แก่การรถไฟเมียนมาร์ในการจัดซื้อหัว รถจักร ตู้โบกี้ รางรถไฟ และอุปกรณ์อื่น อีกทั้งในปีเดียวกัน บริษัทนำเข้าและ ส่งออกอุปกรณ์และเครื่องจักรเวียดนาม ได้ปล่อยเงินกู้จำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ให้การรถไฟเมียนมาร์ เพื่อจัดซื้อเครื่องยนต์ดีเซล ตู้โบกี้ และอุปกรณ์ในการสร้าง รางรถไฟ เป็นต้น การปล่อยเงินกู้ปลอดดอกเบี้ยแก่เมียนมาร์ เพื่อใช้ในการจัดซื้อ เรือ อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม การให้ความช่วยเหลือในการสร้างและ ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างจีนกับเมียนมาร์ ซึ่งโครงการต่างๆ ที่

จีนให้ความช่วยเหลือล้วนสะท้อนให้เห็นถึงยุทธศาสตร์ของจีนในการเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งระหว่างมณฑลยูนนานกับท่าเรือของเมียนมาร์

นอกจากนี้ ในปัจจุบันจีนและเมียนมาร์ได้สร้างความร่วมมือเพื่อส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงานของจีนใน 4 โครงการใหญ่ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจ้าวผิว (Kyaukpyu) โดยโครงการส่วนใหญ่ในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษนี้จะเกี่ยวข้องกับปิโตรเลียมเกือบทั้งสิ้น ภายใต้กลุ่มบริษัท CNPC-South East Asia Pipeline หรือก็คือกลุ่ม China National Petroleum Corporation (CNPC) บริษัทยักษ์ใหญ่ด้านพลังงานของจีน เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการจัดสร้าง คือ โครงการที่ 1 ท่อส่งน้ำมันดิบ ซึ่งจะใช้ในการรองรับน้ำมันที่จีนนำเข้ามาจากแอฟริกาและตะวันออกกลาง ลำเลียงผ่าน จ้าวผิว-มณฑลเย่-ลาโซ-มูเซ และต่อกับเมืองลู่ลี่ของจีน เป็นระยะทางกว่า 771 กิโลเมตร ซึ่งจีนคาดว่าจะสามารถรองรับการขนส่งน้ำมันดิบได้ราว 22 ล้านตันต่อปี โครงการที่ 2 ท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ซึ่งสร้างขนานไปกับท่อส่งน้ำมันดิบ ที่มีระยะทางกว่า 870 กิโลเมตร โดยสามารถลำเลียงก๊าซธรรมชาติได้ราว 12,000 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปีโครงการที่ 3 โครงการรถไฟ จีนมีแผนที่จะปรับปรุงเส้นทางรถไฟจากเมืองจ้าวผิวของพม่าไปถึงเมืองลู่ลี่ในมณฑลยูนนานของจีน จำนวน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 จะเริ่มจากเมืองจ้าวผิวไปเมืองหลวงเนปิดอร์ มณฑลเย่ ลาโซ มูเซ ไปสุดที่ลู่ลี่ ส่วนเส้นทางที่ 2 จะแตกต่างเพียงไม่ได้ออกจากจ้าวผิวแล้วไปเนปิดอร์ แต่จะเริ่มออกจากจ้าวผิวไปต่อมาเกว แล้วก็วิ่งต่อไปยังมณฑลเย่ ลาโซ มูเซ และไปสุดที่ลู่ลี่เหมือนกับเส้นทางสายแรก โครงการที่ 4 ทั้งการสร้างท่าเรือน้ำลึก คลังเก็บน้ำมันดิบ ซึ่งสามารถเก็บกักได้ราว 300,000 ตัน บนเกาะ Made ในจังหวัดจ้าวผิว

รวมทั้ง โครงการความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งแม้เป้าหมายโดยหลักของความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงของจีน จะเป็นไปเพื่อการพัฒนาผลทางด้านตะวันตก อย่างยูนนาน ผ่านการสร้างความร่วมมือ ทั้งการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ เพื่อก่อเกิดการจ้างงาน และยกระดับการครองชีพของประชาชนในพื้นที่ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน เพิ่มขีดความสามารถและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ของประเทศสมาชิก แต่เป้าหมายอีกประการที่จีนเล็งเห็นจากการสร้างความ

ร่วมมือดังกล่าว ก็คือการเชื่อมมณฑลยูนนานกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อทางออกสู่ทะเล ผ่านทางแม่น้ำโขง เห็นได้จากยุทธศาสตร์การมุ่งลงใต้ของจีน ที่ได้กำหนดความร่วมมือดังกล่าวเป็นหนึ่งในเส้นทางที่จีนจะใช้เชื่อมกัน เพื่อแสวงหาทางออกทางทะเล ซึ่งความสำคัญของโครงการดังกล่าวก็ไม่ได้แตกต่างไปจากกรณีของเมียนมาร์นัก

สำหรับความร่วมมือต่างๆ โดยส่วนใหญ่จะเน้นหนักไปที่การสร้างและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่งของประเทศสมาชิก อาทิ (เอนก เหล่าธรรมทัศน์ และศิวัพล ละอองสกุล, 2556) การกำหนดระเบียบเศรษฐกิจ ผ่านการสร้างความเชื่อมโยงทางคมนาคมระหว่างกันในอาเซียน โดยอาศัยถนนเป็นสื่อกลาง โดยแบ่งเป็น 3 โครงการ คือ โครงการที่ 1 ระเบียบเศรษฐกิจในแนวเหนือ-ใต้ โดยเป็นการเชื่อมถนนระหว่าง จีน ไทย เมียนมาร์ เวียดนามและลาว โดยจะมีเส้นทางหลักๆ 3 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 Kunming-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ผ่านลาว และพม่า เส้นทางที่ 2 Kunming-ฮานอย-โฮฟอง เส้นทางที่ 3 Hanoi-Hanoi-โครงการที่ 2 ระเบียบเศรษฐกิจในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยจะเป็นการเชื่อมทางออกทางมหาสมุทรอินเดียจากฝั่งพม่าที่เมืองเมะละแหม่ง กับมหาสมุทรแปซิฟิกที่เมืองดานัง ซึ่งการเชื่อมต่อถนนระหว่างประเทศโครงการนี้จะไม่มีส่วนที่ตัดผ่านจีน เป็นระยะทางรวมประมาณ 1450 กิโลเมตร (นรุตม์ เจริญศรี, 2553) โครงการที่ 3 ระเบียบเศรษฐกิจในแนวใต้ เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงถนนสายย่อยหลายสายเข้าด้วยกัน อาทิ เส้นทางกลาง เชื่อมกรุงเทพฯ-โฮจิมินห์-วังเตา เส้นทางเหนือ กรุงเทพฯ-เสียมเรียบ-สตึงเตร็ง-รัตนคีรี-O Yadov-Pleiku-Quy Nhon เส้นทางตอนใต้ กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-Kampot-HaTien-Ca Mau-Nam Can เส้นทางเชื่อมระหว่าง ระเบียบเศรษฐกิจในแนวใต้เข้ากับระเบียบเศรษฐกิจในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเชื่อมระหว่าง Sihanoukville-พนมเปญ-Kratie-สตึงเตร็ง-Dong Kralor-ปากเซ-สะหวันนะเขต

ซึ่งหากพิจารณาโครงข่ายในการเชื่อมต่อถนน ภายใต้โครงการความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจะพบว่า การเชื่อมโยงดังกล่าวเป็นไปเพื่อการเชื่อมมณฑลยูนนานของจีนเข้ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีปเพื่อ

หาทางออกสู่ทะเล ซึ่งจะช่วยให้จีนสามารถลำเลียงพลังงานผ่านเส้นทางดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องพึ่งการลำเลียงผ่านช่องแคบมะละกาเพียงเส้นเดียว

นอกจากนี้ยังมีนโยบายที่จะพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะแม่น้ำโขง เห็นได้จากโครงการปรับปรุงร่องน้ำและระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง จัดทำแผนที่เดินเรือ เพื่อให้เรือสามารถที่จะสัญจรไปมาได้ ซึ่งจีนคาดว่าโครงการดังกล่าวจะสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ถึง 1 ล้านตัน ขนส่งน้ำมัน 300,000ตัน/ปี และก๊าซธรรมชาติ 200,000 ตัน/ปี (โกสุมภ์ สายจันทร์, 2556)

### บทสรุป

จากความกังวลต่อความมั่นคงทางพลังงานของจีนในช่วงทศวรรษที่ 21 เมื่อความต้องการพลังงานของจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนการพึ่งพาทันทีในไม่อาจตอบสนองได้ นำไปสู่การพึ่งพาพลังงานจากภายนอก ซึ่งหลายครั้งที่จีนไม่อาจควบคุมและแก้ปัญหาภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานของจีน โดยเฉพาะการลำเลียงพลังงานจากทั่วโลกมายังจีน เนื่องจากการลำเลียงโดยส่วนใหญ่มักจะผ่านทางน้ำกว่าร้อยละ 80 โดยเฉพาะช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ซึ่งจีนต้องประสบกับภัยคุกคาม อาทิ ภัยจากภูมิประเทศ ภูมิอากาศ การก่อการร้ายทางทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด และความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ เป็นต้น

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ 2 ประการ คือ ประการแรก ตั้งอยู่ในจุดเชื่อมต่อของเส้นทางการลำเลียงพลังงานถึง 2 เส้นทาง ประการที่สอง ความใกล้ชิดของพรมแดนทางใต้ของจีน ซึ่งจะช่วยให้จีนมีทางออกทางทะเลนอกเหนือจากด้านตะวันออกของจีน อีกทั้งจะเป็นช่องทางใหม่ในการลำเลียงพลังงานและสินค้า เพื่อลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ดังนั้นในทศวรรษที่ผ่านมาจะเห็นความเปลี่ยนแปลงของความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีนพยายามเข้ามาสร้างความร่วมมือและมีส่วนร่วม โดยหวังผลประโยชน์อย่างทรัพยากรพลังงาน รวมถึงความร่วมมือต่างๆ ภายใต้องค์กรอาเซียนที่จะช่วยแก้ปัญหาความไม่มีเสถียรภาพของเส้นทางการลำเลียงพลังงานของจีน อาทิ กลไก ARF, ADMM ในการแก้ไขปัญหาความมั่นคง กลไก ReCAAP ในการแก้ปัญหาโจรสลัด รวมถึง AATHP ใน

การแก้ปัญหาหมอกควันข้ามชาติ แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากกลไกต่างๆ ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น รวมถึงอาเซียนเองก็ยังไม่เลือกที่จะใช้ “ASEAN WAY” ในการป้องกันการแทรกแซงจากภายนอก ส่งผลให้จีนเลือกที่จะสร้างความร่วมมือในลักษณะทวิภาคี หรือ อนุภูมิภาค เพราะไม่เพียงแต่สามารถแก้ปัญหาต่างๆ ได้ตามที่จีนต้องการ แต่ยังส่งผลให้อำนาจในการต่อรองของจีนมีเพิ่มมากขึ้น อาทิ โครงการความร่วมมือด้านพลังงานระหว่างจีนกับพม่า ทั้งการสร้างท่อส่งก๊าซและน้ำมัน โครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการเข้าไปตั้งฐานทัพเรือในการเฝ้าระวังภัยคุกคามแถบช่องแคบมะละกาได้โดยตรง หรือ การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง แม้โดยใจความหลักจะอยู่ที่ประเด็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจ แต่ก็มีความร่วมมือด้านพลังงานที่จะช่วยสร้างเสถียรภาพของเส้นทางลำเลียงพลังงานของจีนด้วย อาทิ การสร้างและปรับปรุงถนนที่เชื่อมภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีน หรือโครงการสำรวจเพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ลุ่มน้ำโขงเพื่อการขนส่ง เป็นต้น

### เอกสารอ้างอิง

- กุลนันท์ คันธิก. (2553). **สถานการณ์พลังงานโลก: ผลกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงานของจีน**. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์. (2559). **อาเซียน-จีน ทั้งปีนเกลียว ทั้งเกี่ยวก้อย**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แสงดาว.
- โกวิท วงศ์สุรวัฒน์. (2545). **ภูมิรัฐศาสตร์**. นครปฐม: โรงพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมและฝึกอบรมการเกษตรแห่งชาติ สำนักส่งเสริมและฝึกอบรม กำแพงแสน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน.
- โกสุมภ์ สายจันทร์. (2556). **อนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ**. เชียงใหม่: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ฐิติพร จิระสวัสดิ์. (2543). **นโยบายต่างประเทศของจีนต่อพม่า ช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1988 - 1997**. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทภีพร สุพร. (2559). บทความปริทัศน์หนังสือ เรื่อง *Is the American Century Over?* By Nye, J. S. (2015), *วารสารการบริหารปกครอง*, 5 (1): 283 - 291
- นรุตม์ เจริญศรี. (2553). **ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง**. *จุลสารความมั่นคงศึกษา* 86.
- พลดี หงษ์ตระกูล. (2558). “ปัญหาหมอกควันกับภูมิทัศน์ที่เปลี่ยนไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”. **ภูมิทัศน์ที่เปลี่ยนแปลงไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ – เพื่อใคร เพื่ออะไร: พหุคำตอบต่อแรงกดดันของกระแสโลกาภิวัตน์**. นนทบุรี: ศูนย์อาเซียนและการระหว่างประเทศศึกษา สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- มหาวิทยาลัยเที่ยงคืน. (2544). **บทสรุปเกี่ยวกับการสัมภาษณ์ฟรานซิส ฟูกูยามา: The End of History and the Last Man**. (Online) สืบค้นจาก <http://v1.midnightuniv.org/midnight2544/newpage6.html>, เมื่อ 20 กรกฎาคม 2560

- หนังสือพิมพ์คม ชัด ลึก ออนไลน์. (2557). **เรื่อน้ำมัน ขุมทรัพย์โจรสลัดทะเลคา.** (Online), สืบค้นจาก <http://www.komchadluek.net/news/detail/185862>,เมื่อ 13 ธันวาคม 2558.
- เอนก เหล่าธรรมทัศน์ และศิวพล ละอองสกุล. (2556). **จีนมุ่งลงใต้ อินเดีย มุ่งตะวันออก อาเซียนตอนบนในยุคบูรพาภิวัตน์.** กรุงเทพมหานคร : มาตาการพิมพ์.
- Acharya, A. (2014). **Constructing a security community in Southeast Asia: ASEAN and the problem of regional order.** New York : Routledge.
- Admm-Plus - Asean Defence Minister's Meeting (Admm). (2016). **Admm-Plus - Asean Defence Minister's Meeting (Admm).** (Online), Retrieved from <https://admm.asean.org/>.March 24, 2016.
- AATHP. (2002). **Asean Agreement on Transboundary Haze Pollution.** (Online), Retrieved from <http://haze.asean.org/asean-agreement-on-transboundary-haze-pollution/>, November 22, 2016.
- Bender, J. (2015). **Armin Rosen This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy.** Business Insider, May 13, 2015.
- Eng, K. K. (2000). Negotiating central, provincial, and county policies: Border trading in South China. In **Where China Meets Southeast Asia** (pp. 72-97). Palgrave Macmillan US.
- Fukuyama, F. (2006). **The end of history and the last man.** Simon and Schuster.

- Ho, Joshua. (2009). Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: The Reacap Information Sharing Centre (Isc)." **Marine Policy** 33 (2): 432-34.
- Mead, W. R. (2014). The return of geopolitics: The revenge of the revisionist powers. **Foreign Aff.**, 93, 69.
- National University of Singapore (NUS). (1997). **Regional Haze Action Plan: Centre for International Law**. (Online), Retrieved from <https://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/1997%20Regional%20Haze%20Action%20Plan-pdf>, June 6, 2016.
- Launch of Eyes in the Sky (Eis). (2005). **Launch of Eyes in the Sky (Eis) Initiative – Mindef**. (Online), Retrieved from [https://www.mindef.gov.sg/imindef/press\\_room/official\\_releases/nr/2005/sep/13sep05\\_nr.html](https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2005/sep/13sep05_nr.html). October 5, 2016.
- Qi, Pan. (1985). Opening the Southwest: An Expert Opinion. **Beijing Review** 28 (35): 22-23.
- The ASEAN Secretariat. (1997). **Regional Haze Action Plan**. (Online), Retrieved from <https://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/1997%20Regional%20Haze%20Action%20Plan-pdf>, September 15, 2016.

### Translated Thai References

- Charoensri, N. (2010). Greater Mekong Subregion Economic Cooperation. **Security Studies Journal** 86.
- Chirasawadi, T. (2000). **China's foreign policy toward Myanmar during the period of 1988-1997**. Bangkok: Chulalongkorn.
- Komchadluek Newspapers Online. (2014). **Oil tanker: The treasure of Malacca's Pirate**.(Online), Retrived from <http://www.komchadluek.net/> December 13, 2015.

- Kunthic, K. (2010). **Global Energy Situation: Its Impact on China's Energy Security**. Bangkok: Chulalongkorn University.
- Laothamatas, A and Siwaphon, L. (2013). **China go to South, India toward to East: ASEAN in Asia Rising Era**. Bangkok: Mata Publisher.
- Midnight University. (2001). **The Interview Conclusion of Francis Fukuyama: The End of History and the Last Man**. (Online), Retrieved from <http://v1.midnightuniv.org/midnight2544/newpage6.html>, June 20, 2017.
- Nguitragool, P. (2016). Haze pollution and the changing contours in East and Southeast Asia. In **Changing Contours in East and Southeast Asia – What’s For? What’s Next?: Multiplied Answer to Oppressive Forces of Globalization**. Nonthaburi: Centre for ASEAN and International Studies, Political Science Sukhothai Thammathirat Open University.
- Pongpanit, K. (2016). **ASEAN-China both be inconsistent and be hand in hand**. Bangkok: Sangdao Publisher.
- Wongsurawat, K. (2002). **Geopolitics**. Nakhon Pathom: Office of Extension and Training, Kamphaeng Saen, Kasetsart University Kamphaeng Saen Campus.
- Saichan, K. (2013). **International Cooperation in The Greater Mekong Subregion**. Chiang Mai: Chiang Mai University Publisher.
- Suporn, T. (2016). Book Review : Is the American Century Over? By Nye, J. S. (2015), **Governance Journal**, 5 (1): 283 - 291

