



SEA POWER

สมุทรภาพ

เนื้อหา-ความหมาย

ทหารเรือไทย ควรรู้ให้แจ้ง

พลเรือเอก สามารถ จำปีรัตน์

ตอนที่ ๑ : ทฤษฎี

อารัมภบท : เมื่อปลายเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ผมได้แวะไปที่สำนักงานราชนาวิกสภา เพื่อชำระเงินรายปีค่าสมาชิกนาวิกศาสตร์ และได้พบกับบรรณาธิการฯ ซึ่งเคยเป็นลูกศิษย์นักเรียนโรงเรียนเสนาธิการทหารเรือสมัยที่ผมเคยเป็นผู้บัญชาการอยู่เมื่อสิบกว่าปีที่แล้ว เมื่อทักทายกันจึงได้ทราบว่าท่านกำลังเตรียมตัวเข้าศึกษาในวิทยาลัยการทัพเรือในปลายปีนี้ ผมจึงได้กล่าวฝากความคิดเห็นส่วนตัวไปเป็นหัวข้อโจทย์ในการสัมมนาของบรรดานักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ ว่า : ในระยะหลายปีที่ผ่านมา ผมรู้สึกว่ บทบาท ภาพลักษณ์ และศักดิ์ศรีของกองทัพเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับเหล่าทัพอื่นในสายตาของประชาชนและสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับสถาบันการเมือง จะลดน้อยถอยลงอย่างเห็นได้ชัด ยกตัวอย่างเช่น การขอจัดซื้อยุทโธปกรณ์ขนาดใหญ่ใช้งบประมาณจำนวนมากของเหล่าทัพอื่น จะสามารถผ่านขั้นตอนการตรวจสอบในทุกกระดับ จนถึงการอนุมัติจากรัฐบาลโดยไม่มีปัญหาอะไรมากนัก ในขณะที่การจัดหาเรือดำน้ำของกองทัพเรือ อันเป็นความต้องการอย่างยิ่งยวด ซึ่งได้ผ่านการศึกษาและวางแผนมาอย่างยาวนาน รอบคอบ รัดกุม ตั้งแต่ในอดีตจนเกิดเป็นโครงการซื้อเรือดำน้ำที่ใช้แล้วจากประเทศเยอรมัน มาใช้เพื่อฝึก/เตรียมการด้านองค์บุคคลไว้ก่อน แม้จะมีราคาสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับจัดหาเครื่องมือรบของเหล่าทัพอื่น แต่โครงการที่กองทัพเรือต้องการและรอคอยมานานนี้ ผมไม่ได้ได้รับการสนับสนุน จากภาคประชาชน สื่อมวลชน และนักการเมืองเท่าใดนัก มีหน้าซ้ำยังถูกหน่วยเหนือเตะถ่วงหน่วงเหนี่ยว อย่างไม่สมเหตุสมผล จนเลยเวลาเส้นตายที่ผู้ขายกำหนด และต้องยกเลิกไปโดยปริยาย (ล่าสุดกองทัพเรือโคลัมเบียซึ่งรอ “เสียบ” แทนอยู่นานแล้ว ได้ขอเหมาซื้อทั้งหมดแบบยกเชิง และขึ้นระวางประจำการไปเรียบร้อยแล้ว) ผมจึงอยากจะฝากนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ ในฐานะที่เป็นหลักสูตรระดับสูงสุดของกองทัพเรือได้ช่วยกันสัมมนาหาคำตอบว่า **ทำไม ?** หรือเพราะเหตุใด ?

เมื่อประเด็นโดนใจก็เลยคุยกันนาน ในที่สุดก็มี

ความเห็นตรงกันว่า สาเหตุสำคัญประการหนึ่งก็คือตามข้อคิดเห็นที่ คุณครู พลเรือโท พัน รักษ์แก้ว ท่านได้เขียนในบทความเรื่อง “แต่ก่อนเคยมีเรือมากกว่านี้” ที่ได้ลงพิมพ์ในนาวิกศาสตร์ฉบับประจำเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา คุณครูพันฯ ได้กล่าวสรุปไว้ด้วยความสำคัญที่มีความหมายอย่างลึกซึ้งว่า กองทัพเรือของเราต้องมีความสำคัญลงก็เพราะประชาชนทั่วไป นักการเมือง โดยเฉพาะผู้นำรัฐบาลไม่เข้าใจคำว่า “**สมุทธานุภาพ**” อันเป็นศักยภาพหรือเครื่องมือในการเสริมสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งของประเทศ โดยมีกองทัพเรือเป็นองค์ประกอบหรือกำลังหลักในการสร้างและดำรงศักยภาพดังกล่าว เมื่อไม่เข้าใจความหมายและคุณค่าของสมุทธานุภาพ ก็เลยพลอยไม่ให้ความสำคัญแก่กองทัพเรือไปด้วย และท้ายสุดคุณครูพันฯ ได้ฝากโจทย์ไว้ว่า เป็นหน้าที่ของทหารเรือทุกคนที่จะต้องช่วยกันสร้างแนวร่วม “**เพื่อนทหารเรือ เพื่อสมุทธานุภาพ**” เป็นวาระแห่งราชนาวิ โดยมีเป้าหมายที่สมาชิกรัฐสภา รัฐบาล และประชาชนทั่วไป

ผมมีความเห็นเสริมต่อจากโจทย์ของคุณครูพันฯ ว่า การที่เราจะได้แนวร่วม “เพื่อนทหารเรือ เพื่อสมุทธานุภาพ” จากกลุ่มบุคคลเป้าหมายดังกล่าวได้อย่างถาวรนั้น ขั้นตอนแรกคือเราจะต้องหาวิธีโน้มน้าวจิตใจ ด้วยการอธิบายหรือประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจในความหมายและคุณค่าของสมุทธานุภาพในการสร้างความเจริญมั่นคงของประเทศไทยเสียก่อน และเมื่อได้ใคร่ครวญต่อไปก็พบว่า วิชาทฤษฎีสมุทธานุภาพนั้น คงจะมีการเรียนการสอนเฉพาะที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กรมยุทธศึกษาทหารเรือ แต่เพียงแห่งเดียว และในสถาบันดังกล่าวก็มีแต่วิทยาลัยการทัพเรือ (วทร.) เท่านั้นที่มีการสอน สัมมนากันอย่างเข้มข้น เพราะเน้นหนักทางด้านยุทธศาสตร์และความมั่นคง ในโรงเรียนเสนาธิการเท่าที่จำได้ก็มีอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก เพราะหลักสูตรเน้นหนักเรื่องการวางแผนและการอำนวยความสะดวก ส่วนโรงเรียนหรือหลักสูตรอื่น ๆ เช่น โรงเรียนนายทหารอาวุโส หรือโรงเรียนนายทหารชั้นต้น จะมีการสอนหรือกล่าวถึงอย่างรวบรัดเพื่อให้เข้าใจความหมายหรือคันทูเท่านั้น



ไป ๆ มา ๆ ก้าวแรกของขั้นตอนแรกตามเป้าหมาย “เพื่อนทหารเรือ เพื่อสมุทรทานุภาพ” ของคุณครูพินา ในความคิดของผมก็คือ ทำอย่างไรถึงจะให้นายทหารเรือ ทุกคนทุกระดับ มีความเข้าใจในเรื่องของสมุทรทานุภาพ อย่างชัดเจนและลึกซึ้ง พอที่จะช่วยอธิบายโน้มน้าว จิตใจนักการเมืองและประชาชนทั่วไปให้มาเป็น แนวร่วม “เพื่อนทหารเรือ เพื่อสมุทรทานุภาพ” ได้

จึงเป็นแรงจูงใจให้ผมมีความตั้งใจที่จะเขียน บทความนี้ โดยมีความมุ่งหมายที่จะให้นายทหารเรือ หรือผู้อ่านที่เป็นประชาชนทั่วไป ได้มีความเข้าใจในเรื่อง สมุทรทานุภาพในระดับหนึ่ง อันเป็นการตอบสนองโจทย์ ของคุณครูพินา ที่ได้ฝากไว้ให้กับนายทหารเรือไทยทุกคน โดยในครั้งแรกผมตั้งใจจะเขียนลงในนิตยสารกระดุกงู ของ กองการฝึก กองเรือยุทธการ ที่ผมเคยเป็น บรรณาธิการ เพื่อเริ่มต้นเผยแพร่ให้กำลังพลในระดับ รากหญ้าก่อน แต่บรรณาธิการท่านได้แนะนำให้เขียนลง นานาวิศาสตร์จะเหมาะสมกับระดับมากกว่า อีกทั้ง จะสามารถเข้าถึงสมาชิกและหน่วยงานภายนอกได้ มากกว่า อันจะเป็นการช่วยประชาสัมพันธ์หาเพื่อน ทหารเรือได้อีกทางหนึ่งด้วย ผมจึงตอบตกลงแต่มี เงื่อนไขว่า จะต้องขอให้ทางบรรณาธิการฯ ช่วยสนับสนุน ข้อมูลที่จำเป็นให้ด้วย เพราะเนื้อหาของเรื่องหนักไป ทางวิชาการซึ่งจะต้องมีการอ้างถึงหลักการ ทฤษฎีและ ข้อมูลทางสถิติประกอบ เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจและนำไปใช้ อ้างอิงได้ แต่ผมตั้งใจจะเขียนขณะใช้เวลาส่วนใหญ่ พานักพักผ่อนอยู่ที่ “เกษียณอาศรม” ข้างสำนักสงฆ์ วัดป่าธรรมรังสี สัตหีบ ซึ่งปลอดจากอุปกรณ์ไอทีและ เครื่องช่วยในการค้นหาข้อมูลทั้งปวง จะใช้วิธีนั่งเทียน เขียนเรื่องโดยอาศัยความทรงจำเดิมหรือความเห็นส่วนตัว เหมือนเรื่อง “สร้างคน” ที่เคยเขียนเมื่อปีก่อนไม่ได้แล้ว ในโอกาสนี้ผมขอกราบขอบพระคุณ คุณครู พิน รัชแก้ว ที่ได้เป็นแรงบันดาลใจ และขออนุญาตใช้ข้อความ บางตอนในบทความเรื่อง “แต่ก่อนเคยมีเรือมากกว่านี้” ของท่าน มาใช้อ้างอิงด้วย

จุดประสงค์ของบทความนี้ก็คือ เพื่อให้เกิดความรู้

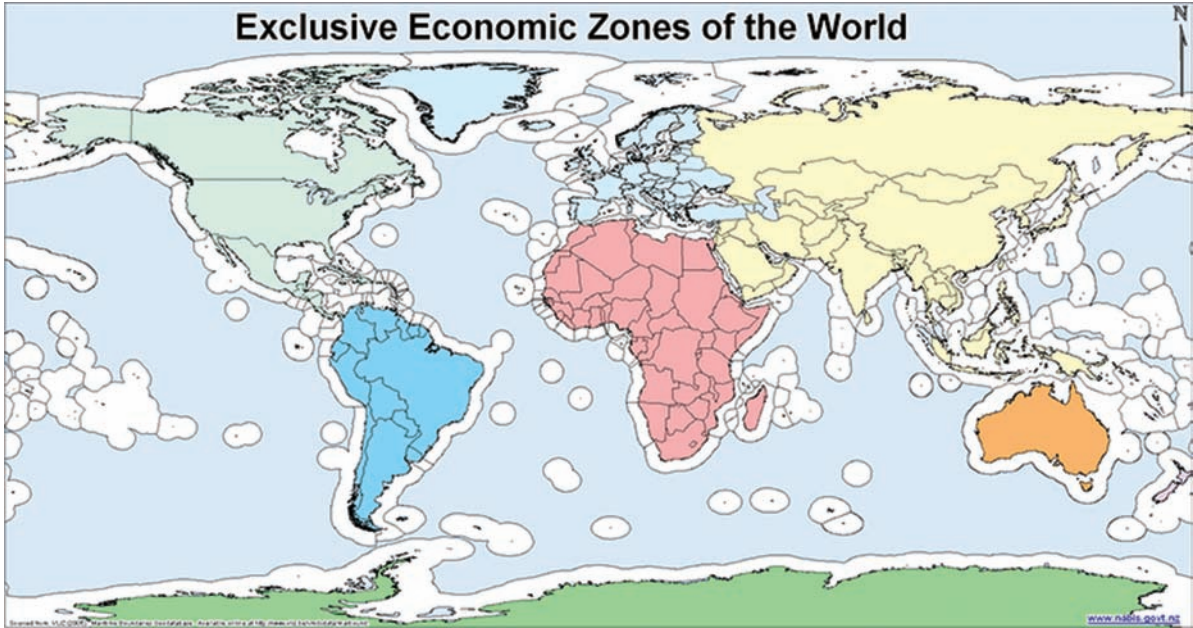
แจ้งในเนื้อหาและประโยชน์ของสมุทรทานุภาพ ต่อความ เจริญของประเทศ อันจะเป็นก้าวแรกของขั้นตอนแรก ในการสร้าง “เพื่อนทหารเรือเพื่อสมุทรทานุภาพ” ความ เข้าใจและรู้สึกตอบสนองของท่านผู้อ่าน จะเป็นดัชนีชี้ วัดความสำเร็จ เนื้อเรื่องจะแบ่งเป็น ๒ ตอน โดยใน ตอนที่ ๑ ผมจะกล่าวถึงทะเลและประโยชน์ของทะเลที่มี ต่อประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อเป็น พื้นฐานในการอธิบายความหมายและความสำคัญของ สมุทรทานุภาพในตอนที่ ๒ ต่อไป

ตอนที่ ๑ ทะเล

๑. ทะเล/มหาสมุทร คือประตูสู่ความเจริญและมั่นคง ของชาติ

พื้นผิวของโลกที่เราอาศัยอยู่นี้ประกอบด้วยแผ่นดิน ๑ ส่วน และผืนน้ำ ๓ ส่วน ในส่วนที่เป็นผืนดินซึ่งมี พื้นที่ประมาณ ๑๕๐ ล้านตารางกิโลเมตรนั้น กล่าวได้ว่าเกือบทุกตารางนิ้วได้ถูกจับจองเป็นเจ้าของหมดแล้ว จากบรรดาประเทศและรัฐอิสระต่าง ๆ จำนวนเกือบ ๒๐๐ ประเทศ/รัฐในปัจจุบัน ในขณะที่ผืนน้ำซึ่งมีพื้นที่ ร้อยละ ๗๑ ของผิวโลกหรือประมาณ ๓๖๑ ล้านตาราง กิโลเมตร อันประกอบด้วยมหาสมุทรแปซิฟิก แอตแลนติก และมหาสมุทรอินเดีย และทะเลที่เป็นส่วนเชื่อมต่อกับ มหาสมุทรดังกล่าว อาทิเช่น ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทะเลบอลติก ทะเลเหนือ ทะเลอันดามัน และทะเลจีน เป็นต้นนั้น ถือว่าเป็นทะเลหลวง (High Seas) คำว่า “ทะเลหลวง” ก็มีนัยพ้องเดียวกับ “ของหลวง” ที่หมายถึงสมบัติส่วนกลางที่มวลสมาชิกสามารถใช้ประโยชน์ได้ตามสะดวกโดยไม่ต้องขออนุญาตผู้ใด ทะเลหลวงจึงเป็นสมบัติส่วนรวมของมวลมนุษยชาติ ทุกประเทศในโลก ในอันที่จะใช้หรือแสวงหาประโยชน์ได้ ไม่เว้นแม้แต่ประเทศที่ไม่มีอาณาเขตทางทะเล จะยกเว้น ก็เพียงแต่บริเวณที่เป็นน่านน้ำอาณาเขตของรัฐชายฝั่งที่สามารถยึดขยายออกมาได้ไม่เกิน ๒๔ ไมล์ทะเล จาก แนวชายฝั่ง ซึ่งผมประเมินว่ามีพื้นที่ไม่ถึง ๑ ใน ๑,๐๐๐ ของพื้นที่ทะเลหลวงทั้งหมดเท่านั้น นอกจากนั้นก็มี





เขตเศรษฐกิจจำเพาะ Exclusive Economic Zone : EEZ

ข้อยกเว้นรวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone : EEZ) ที่กฎหมายสากลอนุญาตให้รัฐชายฝั่งสามารถอ้างสิทธิในการแสวงหาทรัพยากรในทะเลและใต้ผิวน้ำทะเลที่ไม่เกิน ๒๐๐ ไมล์ทะเลจากแนวชายฝั่งได้ ซึ่งในกรณีนี้เป็นสิทธิในการเก็บเกี่ยวทรัพยากรในบริเวณดังกล่าวเท่านั้น ไม่สามารถอ้างสิทธิในการครอบครองเป็นเจ้าของได้ (น่าจะทำนองเดียวกับ สปก.๔-๐๑ ของไทย : ผู้เขียน) พื้นที่ EEZ ที่มีการอ้างสิทธิจะมีจำนวนก็ล้านตารางกิโลเมตรบนผิวน้ำของโลก ผมไม่มีข้อมูล แต่ขออนุมานด้วยการประเมินว่าไม่น่าจะเกินร้อยละ ๓๐ ของพื้นที่ทะเลหลวงทั้งหมดของโลก อนึ่ง ปัจจุบันยังมีหลายบริเวณในโลกที่มีกรณีพิพาทเกี่ยวกับการประกาศอ้างสิทธิในพื้นที่ทับซ้อนกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (รวมทั้งประเทศไทยด้วย) อย่างไรก็ตามก็ตามประเทศอื่น ๆ ก็มีสิทธิในการเดินเรือผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างอิสระเช่นเดียวกับในทะเลหลวง กล่าวโดยสรุปคือทุกประเทศในโลกสามารถใช้ประโยชน์จาก ๗ ใน ๑๐ ส่วน ของทะเลและมหาสมุทรในโลกได้อย่างเสรี

๒. ประโยชน์ของทะเล

มองในระดับโลกทั้งใบซึ่งประกอบด้วยผิวน้ำถึง ๓

ใน ๔ ส่วน หรือพูดง่าย ๆ ว่ามากกว่าแผ่นดินถึง ๓ เท่า ทะเลจึงเป็นแหล่งเก็บรักษาน้ำจืดจำนวนมาก ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสร้างและรักษาความสมดุลของบรรยากาศที่ห่อหุ้มโลก ไม่ว่าจะเป็นสภาพอากาศ อุณหภูมิ ความชุ่มชื้น ปริมาณน้ำฝน ฯลฯ สิ่งเหล่านี้คือปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ สัตว์ และพืชทุกชนิดในโลก ประโยชน์ของทะเลมีมากมาย แต่ในที่นี้ผมจะขอกล่าวเฉพาะประโยชน์ที่มีต่อประเทศที่มีอาณาเขตทางทะเล โดยมุ่งเน้นที่ประเทศไทย ประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้ ในภาพรวม ๓ ประการดังนี้

๒.๑ เป็นแหล่งอาหารและทรัพยากรที่หล่อเลี้ยงโลก



ทะเลคือแหล่งอาหารและทรัพยากรของโลกในอนาคต



มนุษย์เป็นสัตว์บก จึงดำรงชีพบนบกด้วยการปลูกพืช เลี้ยงสัตว์ เลี้ยงปลา(น้ำจืด)เป็นอาหารมาตั้งแต่ยุคดึกดำบรรพ์ จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจนเกิดความหนาแน่น ในขณะที่ดินแดนไม่สามารถขยายออกไปอีก เพราะได้มีการจับจองแบ่งแยกอาณาเขตไว้หมดแล้ว เมื่อผู้คนมากขึ้นเมืองก็ต้องขยายรวมทั้งเพิ่มพื้นที่ทางอุตสาหกรรมตามไปด้วย ทำให้พื้นที่ในการผลิตอาหารเพื่อหล่อเลี้ยงชาวโลก รวมทั้งปริมาณพลังงานและทรัพยากรบนแผ่นดินลดน้อยลงอย่างน่าเป็นห่วง นอกจากนั้นความผันผวนของสภาพอากาศอันเกิดจากสภาวะมลพิษ โลกร้อน ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ก็ล้วนส่งผลกระทบต่อให้แนวโน้มการขาดแคลนอาหารและทรัพยากรที่จำเป็นในการดำรงชีพของประชากรโลก จะเข้าสู่ภาวะวิกฤตอย่างรวดเร็วและรุนแรงกว่าที่คิด จนผู้รู้บางคนออกมาเตือนว่า ถ้าไม่ช่วยกันแก้ไขหลายคนบนพื้นโลกอาจจะมีโอกาสได้ประสบภาวะดังกล่าวด้วยตนเองในชาตินี้ด้วย ทะเลซึ่งยังอุดมไปด้วยแหล่งอาหารแร่ธาตุ และพลังงาน จึงเป็นทางเลือกเพื่อความอยู่รอดของมนุษย์ ปัญหาที่ทุกประเทศในโลกย่อมตระหนักได้ดี แต่ก็มีควมตื่นตัวกังวลในระดับที่แตกต่างกันไปตามสภาพประเทศที่ขาดแคลนอาหารอยู่แล้วหรือมีการใช้ทรัพยากรสิ้นเปลืองมาก ก็จะพยายามกักตุนสำรองอาหารและพลังงานไว้ รวมทั้งเร่งพัฒนาขีดความสามารถและเครื่องมือเครื่องมือในการแสวงหาอาหารและทรัพยากรในทะเลและใต้ทะเลอย่างเต็มที่ เช่น สร้างเรือสำรวจ กองเรือประมงน้ำลึก แท่นขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและแร่ธาตุใต้ทะเล รวมทั้งเสริมสร้างกองเรือรบที่ทำหน้าที่คุ้มครองสมบัติของตนในทะเลด้วย ส่วนประเทศที่มีกำลังอำนาจน้อยหรือไม่มีขีดความสามารถก็คงได้แต่เพียงพยายามปกป้องรักษาทรัพยากรในทะเลรอบบ้านตามสิทธิของตนเท่านั้น

สำหรับประเทศไทยนั้น คนไทยนับว่าโชคดีกว่าชนชาติอื่นมากที่ได้เกิดบนแหลมทองหรือแผ่นดินทอง(สุวรรณภูมิ) อันอาจกล่าวได้ว่าอุดมสมบูรณ์ที่สุดในโลก

จึงได้อาศัยบุญเก่าที่ธรรมชาติและบรรพบุรุษสรรค์สร้างไว้ให้กิน-อยู่กันอย่างไม่เดือดร้อน คำพังเพยที่ว่า “ในน้ำ(คลอง) มีปลา ในนามีข้าว” ที่ส่งต่อสืบทอดกันมาตั้งแต่สมัยสุโขทัยยังคงมีความน่าเชื่อถืออยู่ คนไทยส่วนใหญ่จึงบริโภคอาหารที่หาได้ง่าย ๆ รอบตัวอย่างค่อนข้างฟุ่มเฟือย และไม่ค่อยจะวิตกกังวลกับภาวะการขาดแคลนอาหารที่ได้เกิดขึ้นในพื้นที่หลายแห่งของโลกแล้ว รวมทั้งไม่ค่อยจะตื่นตัวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรและแหล่งอาหารในทะเลรอบบ้าน อันจะเป็นทางเลือกหรือทางรอดของคนในประเทศในยามวิกฤตในอนาคตได้ แต่ภาวะวิกฤตที่ได้เกิดขึ้นกับประเทศไทยนานหลายปี และทวีความรุนแรงขึ้นจนน่าจะกำหนดเป็นวาระแห่งชาติได้แล้ว ก็คือภาวะวิกฤตด้านพลังงานเชื้อเพลิงซึ่งจะมีผลต่อเนื่องถึงพลังงานไฟฟ้าด้วย ประชากรเพิ่มขึ้นกรุงเทพฯ เมืองบริวารและจังหวัดต่าง ๆ ขยายตัวตามอย่างรวดเร็ว และตอบรับความเจริญด้านองค์วัตถุอย่างเต็มที่ ประกอบกับพฤติกรรมของคนไทยส่วนใหญ่ที่ยังไม่ตระหนักสังวรในด้านประหยัดพลังงานมากนัก เพราะถูกครอบงำด้วยกระแสบริโภค วัตถุนิยม มาตั้งแต่วัยเยาว์ในโรงเรียน ความสิ้นเปลืองด้านพลังงานเชื้อเพลิงไฟฟ้าจะแปรผันเป็นสัดส่วนโดยตรงกับความเจริญด้านวัตถุ จึงทำให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ภาวะขาดแคลนด้านพลังงานเชื้อเพลิงรวดเร็วกว่าด้านอาหารมาก ธรรมดาคนรวยคนหนึ่งจะบริโภคอาหารได้อย่างมากก็ไม่เกินสองเท่าของคนจนในแต่ละมื้อก็อิ่มกินแล้ว แต่ในการเสพสุขที่ซับซ้อนของผู้คนในระดับเศรษฐีในแต่ละครั้ง อาจจะต้องใช้ทุนในด้านต่าง ๆ รวมทั้งพลังงานอันเป็นสมบัติทางธรรมชาติของประเทศมากกว่าคนปกติธรรมดาเป็นร้อยเป็นพันเท่าได้ โดยที่เจ้าตัวไม่รู้สึกรู้สิดึกแต่ประการใด แหล่งน้ำมันในแผ่นดินมีน้อยและขุดขึ้นมาใช้ยาก จึงต้องนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศและฝากความอยู่รอดไว้กับปริมาณก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย อนาคตของความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศจึงขึ้นอยู่กับว่า เราจะสามารถถนอมและใช้ประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยได้อย่างสมบูรณ์





ก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย จะมีให้ใช้ได้อีกกี่นาน ?

เมื่อใดและนานเท่าใด ? ถ้าจะยังคงให้สัมปทานบริษัทต่างชาติมาชุกไปขาย โดยที่เราได้ผลประโยชน์ไม่เต็มที่อยู่อย่างนี้ก็คงอีกไม่นาน และไม่แน่ว่าบางคนอาจจะมีโอกาสได้ประสบภาวะไฟดับ หรือพลังงานหมดทั้งประเทศได้ทันในชาตินี้ก็ได้ ถ้าคนไทยโดยเฉพาะผู้บริหารประเทศ ยังไม่เห็นคุณค่าและประโยชน์ของทรัพยากรในทะเล หรือคิดแต่จะใช้โดยไม่ถนอมไว้สำหรับลูกหลานในอนาคต

อนึ่ง นอกจาก อาหาร พลังงาน ที่เป็นประโยชน์อย่างมหาศาลแล้ว ในทะเลยังมีทรัพยากรประเภทอื่นที่ไม่สามารถวัดค่าได้โดยตรง แต่ก็สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศอย่างมหาศาล เช่น การท่องเที่ยวทางทะเล รวมทั้งกิจการกีฬาทางน้ำและมรดกทางวัฒนธรรมที่ฝังจมอยู่ใต้ทะเลเป็นต้น เรื่องการท่องเที่ยวทางทะเลและกีฬาทางน้ำคงไม่ต้องอธิบายเพราะปัจจุบันรายได้ของประเทศจากกิจการท่องเที่ยวก็เกือบจะแซงหน้าขึ้นมาอยู่ในอันดับต้นของประเทศอยู่แล้ว ในที่นี้ผมจะขอกล่าวถึงสักเล็กน้อยเกี่ยวกับมรดกทางวัฒนธรรม

วัฒนธรรมคือสิ่งที่แสดงถึงอารยะหรือความเจริญ

รุ่งเรืองที่มีมาแต่ในอดีตของประเทศนั้น ๆ ซึ่งปรากฏสืบทอดให้คนรุ่นหลังได้สัมผัสหรือสืบค้นได้ในรูปของประเพณีการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ เช่นการดำรงชีพ การแต่งกายหรือในรูปวัตถุอันได้แก่สิ่งประดิษฐ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ เป็นต้น เมื่อชนชาติทั้งหลาย เริ่มมีการติดต่อค้าขายโดยใช้เส้นทางทะเลเป็นหลัก เรือขนส่งสินค้าในสมัยก่อน ใช้ใบ ตัวเรือ

เป็นไม้ไม่แข็งแรง เดินทางไกลโดยอาศัยลมประจำถิ่นที่พัดกลางทะเลเล็ก จึงมีเรือสำเภากขนส่งสินค้าจำนวนมาก มีอันต้องพายุอัปปางลงกลางทะเลเล็กซึ่งเป็นทะเลหลวง บรรดาสมบัติที่จมอยู่ก้นทะเลพร้อมกับเรือจึงกลายเป็น “ของหลวง” ที่ทุกคนทุกชาติสามารถขุดค้นและยึดครองได้ถ้าเขามีขีดความสามารถพอ สมบัติที่จมพร้อมกับเรือสำเภากลางทะเลนั้น นอกจากจะเป็นพวกแก้ว แหวน เงิน ทอง ที่ผู้ค้นพบหรือขุดขึ้นมาสามารถนำไปขายนำเงินเข้ากระเป๋าได้แล้ว ยังมีศิลปะโบราณวัตถุอันเป็นมรดกทางวัฒนธรรมอยู่ด้วยจำนวนมาก เช่น รูปหล่อแกะสลัก ภาชนะเครื่องใช้ในยุคโบราณ และเครื่องปั้นดินเผาต่าง ๆ เป็นต้น สมบัติอันทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์เหล่านี้ สำหรับประเทศที่เคยเจริญรุ่งเรืองในอดีตแต่ปัจจุบันล้ำหลัง มักจะไม่ค่อยให้ความสนใจหวงแหนในทรัพย์สมบัติของบรรพบุรุษเหล่านี้เท่าใดนัก เพราะความที่ด้อยพัฒนาและต้องใช้เวลาส่วนใหญ่แก้ปัญหาปากท้องไปวัน ๆ ประกอบกับเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นไกลตัวในทะเลไม่เห็นคุณค่าหรือประโยชน์ แต่สำหรับประเทศที่เจริญแล้ว จะให้คุณค่าและความสำคัญของมรดกทางวัฒนธรรมเหล่านี้เป็นอย่างมาก และพร้อมที่จะทุ่มทุนจำนวนมากเพื่อซื้อเอามาเก็บรักษาไว้ (ทั้ง ๆ ที่ไม่ใช่ของประเทศตน)



ประเทศไทยมีการพัฒนาด้านการค้าขายกับต่างประเทศมาตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แห่งกรุงศรีอยุธยา มีเรือสำเภานขนส่งสินค้าแล่นนำสินค้าเข้า



เส้นทางเดินเรือสำเภานในอ่าวไทย (ยุคอยุธยา)

และลำเลียงออกจำนวนมากทั้งจากยุโรปและประเทศจีน เรือเหล่านี้มีจำนวนไม่น้อยที่ต้องพายุอัปปางกลางอ่าวไทย พร้อมกับสินค้าเต็มลำ ผมอนุมานว่าในอดีตคงมีเรือนักล่ามืออาชีพจากต่างชาติที่มีเครื่องมือเครื่องมือค้นหาทันสมัยมากลอบซุกเข้าไปจำนวนไม่น้อย แต่ที่ได้เกิดเป็นข่าวจนสร้างกระแสสังคมให้ตื่นตัวก็คือกรณีการตรวจพบเรือ Australian Tide สัญชาติออสเตรเลีย ที่กำลังมหาสมบัติใต้ทะเลจากซากเรือจมกลางอ่าวไทย เหตุเกิดเมื่อ ๒๐ กว่าปีที่แล้ว กองทัพเรือได้แสดงแสนยานุภาพ (พอประมาณ) โดยการส่งเรือฟริเกตพร้อมกับชุดปฏิบัติการขึ้นบนเรือดังกล่าว ปฏิบัติการกดดันบีบบังคับให้เรือยกเลิกงมสมบัติและมอบวัตถุโบราณทั้งหมดมาได้แล้วคืนให้เรา เรื่องนี้ไม่ใช่เรื่องง่ายเพราะเราไม่ใช่ประเทศมหาอำนาจหรือมีสมุททหานูภาพมากพอ ที่จะทำให้เขาเกรงกลัวและยอมปฏิบัติตามโดยทันที ประกอบกับยังมีความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิความเป็นเจ้าของทรัพยากร

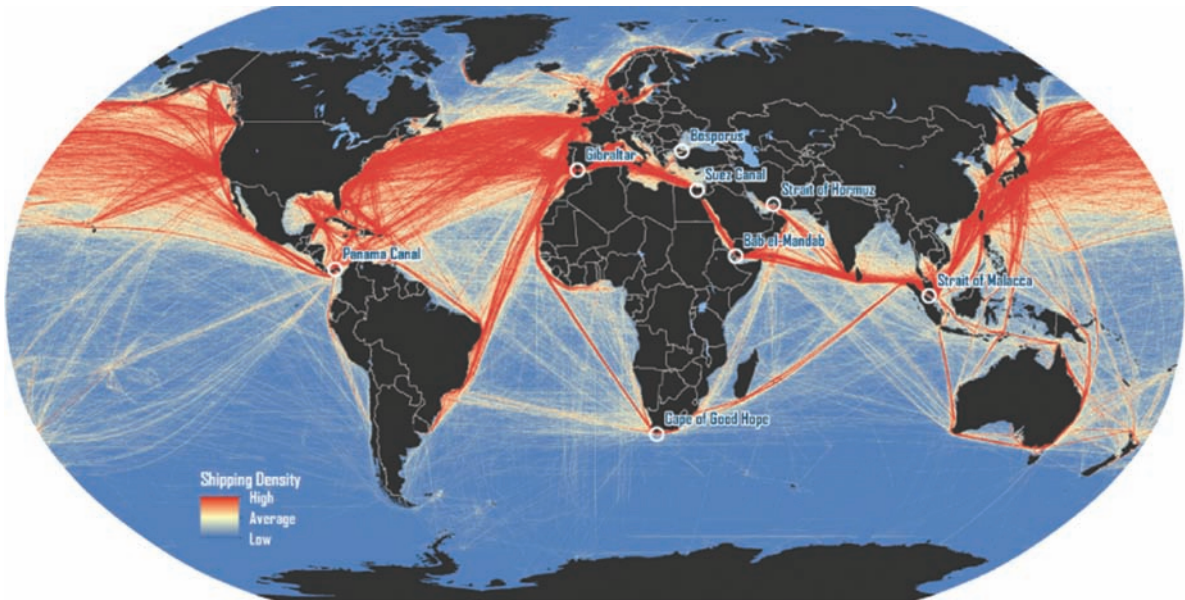
ในทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ) ตามกฎหมายสากลที่พึงจะประกาศใช้ได้ไม่นานด้วย เท่าที่ผมจำได้ การปฏิบัติครั้งนั้นมีความตึงเครียดไม่น้อย มีการกดดัน ต่อรอง และประลองกำลังกันหลายรูปแบบ แต่ในที่สุดเขาก็ยอมถอยและคืนสมบัติทางวัฒนธรรมให้กับเรา ผู้ที่รู้เรื่องราวดีที่สุดและเป็นวีรบุรุษในปฏิบัติการนี้ก็นาวาเอก นคร อนุรักษ์ะนาถ (ปัจจุบันยศ พลเรือเอก เกษียณอายุราชการ) ผู้บังคับหน่วยปฏิบัติการพิเศษที่ได้นำกำลังขึ้นไปกดดันบนเรือนักล่าต่างชาติในครั้งนั้น ผมจึงขอถือโอกาสใช้บทความนี้ เรียกร้องให้พี่ท่านได้สละเวลาเขียนเล่ารายละเอียดการปฏิบัติ โดยเฉพาะการตัดสินใจแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นขณะการปฏิบัติในสถานการณ์จริง อันจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อนักรบทางเรือรุ่นน้อง



วัตถุโบราณ มรดกของชาติใต้ทะเล

๒.๒ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อทุกตำบลทั่วโลก การเดินทางไกลโดยทางบกต้องอาศัยถนนหรือรางรถไฟ ทางอากาศโดยเครื่องบินก็ต้องอาศัยสนามบินซึ่งก็ไม่ได้มีสร้างขึ้นทุกตำบลที่ แต่นักเดินเรือสามารถแล่นเรือไปได้ทุกหนทุกแห่งในโลกที่มีน้ำลึกพอและมีลมพัด (กรณีเรือใช้ใบ ซึ่งเริ่มมีการเดินทางไกลระหว่างทวีปเมื่อกว่า ๕๐๐ ปีมาแล้ว) ปัจจุบันโลกเข้าสู่ยุคการค้าไร้พรมแดนซึ่งเวลาเป็นเงินเป็นทอง ประกอบกับการสัญจรทางอากาศได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วมากในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา ผู้คนจึงหันมาใช้การเดินทางไกลด้วยเครื่องบินเป็นหลัก แต่





แผนที่เส้นทางเดินเรือสินค้ารอบโลก (ภาพจาก <http://people.hofstra.edu>)

สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวพักผ่อนแล้ว การท่องเที่ยวเลทางเรือก็ยังเป็นที่นิยมอยู่มาก จะเห็นได้จากจำนวนเรือโดยสารขนาดใหญ่หรือที่เรียกว่าเรือสำราญ ที่มีการสร้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมทั้งเพิ่มความหรูหราและขนาดด้วย นอกจากนี้การท่องเที่ยวก็ยังคงเป็นสวรรค์ของนักผจญภัย รวมทั้งบรรดามหาเศรษฐีที่มีเรือยอร์ชส่วนตัวอยู่อีกนาน

อย่างไรก็ตามประโยชน์มหาศาลของทะเลในด้านการคมนาคมก็คือ ใช้เป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้าของประเทศไปสู่ตลาดทุกหนทุกแห่งในโลก ถึงแม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะสะดวก รวดเร็ว แต่ก็ได้ปริมาณน้อยและแพงมาก ส่วนการขนส่งทางบกด้วยราง (รถไฟ) หรือถนน (รถบรรทุก) แม้จะได้ปริมาณมากกว่า แต่ก็ช้ากว่าและถูกจำกัดด้วยขอบเขตของแผ่นดิน การที่จะสร้างรางหรือถนนต่อขึ้นไปในทะเลอาจสามารถทำได้แต่ก็ไม่ไกลนักและจะต้องลงทุนสูงมากไม่คุ้มเรือสินค้าขนาดใหญ่จึงเป็นพาหนะหลักและสำคัญที่สุดในการขนส่งลำเลียงแลกเปลี่ยนสินค้าไปมาระหว่างประเทศ อันเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่หล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจของโลกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และ

คงอีกยาวนานต่อไปในอนาคต ผมไม่สะดวกในการหาตัวเลขในทางสถิติที่แน่นอน แต่ก็ขอประเมินว่าการขนส่งทางทะเลยังคงมีส่วนมากกว่าร้อยละ ๙๐ ของสินค้าที่เดินทางไกลในโลก รวมทั้งประเทศไทยของเราด้วย

ความสำคัญและประโยชน์ของทะเลในด้านการขนส่งสินค้าอันเปรียบเสมือนเส้นโลหิตหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจของประเทศนี้ ได้ถูกมองเห็นหรือหยั่งรู้ล่วงหน้าเกือบ ๕๐๐ ปีที่แล้ว โดยปรัชญาเมธีชาวอังกฤษผู้หนึ่งชื่อ วอลเตอร์ ราเลย์ (Walter Raleigh) เขาเป็น



เซอร์ วอลเตอร์ ราเลย์ (Walter Raleigh) “เจ้าทะเล คือ เจ้าโลก”

ทั้งนักปราชญ์ นักเขียน นักสำรวจ นักเดินเรือ และนักรบทางเรือในสมัยพระนางเจ้าอลิซาเบธที่ ๑



แห่งอังกฤษ เป็นกำลังสำคัญในการนำกองเรืออังกฤษ ไปล่าอาณานิคมบริเวณทวีปอเมริกา จนสามารถ ยึดครองประเทศในทวีปอเมริกาเหนือมาเป็นอาณานิคม ของอังกฤษได้ ด้วยผลงานดังกล่าวทำให้เขาได้รับ พระราชทานฐานันดรศักดิ์เป็น “ท่าน เซอร์” และได้รับการบรรจุชื่อไว้ในทำเนียบหนึ่งในร้อยบุคคลสำคัญใน ประวัติศาสตร์ของอังกฤษ ด้วยคุณสมบัติพิเศษที่เป็นทั้ง นักปรัชญา นักเขียน นักสำรวจ และนักเดินเรือ เซอร์ วอลเตอร์ ราเลย์ ได้ลิขิตทฤษฎีในลักษณะ ปริศนาธรรมคำคม เกี่ยวกับความสำคัญของทะเลไว้ให้ คนอังกฤษรุ่นหลังขบคิด ผมไม่สามารถค้นหาคำกล่าว ชนิดคำต่อคำได้ จึงขอสรุปโดยใจความดังนี้ “ชาติที่มี อำนาจในการครองทะเล จะสามารถควบคุมเส้นทางการขนส่งสินค้าของโลกได้ จากนั้นก็จะสามารถ ครอบครองทรัพย์สินสมบัติและเศรษฐกิจอันเป็น ความร่ำรวยของโลกได้ และเมื่อร่ำรวยที่สุดในโลก ก็จะสามารถครอบครองโลกได้ในที่สุด” สั้น ๆ ก็คือ “ชาติใดเป็นเจ้าทะเล ชาตินั้นจะเป็นเจ้าโลก”

จากทฤษฎีของ เซอร์ วอลเตอร์ ราเลย์ ที่ได้ฝากไว้ เมื่อต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๑๖ ทำให้ประเทศอังกฤษในระยะ ต่อมาได้เร่งเสริมสร้างกองเรือสินค้า เพื่อเดินทางค้าขาย ทั่วโลก รวมทั้งเสริมสร้าง ขยายขนาดกองเรือรบเพื่อ ส่งไปคุ้มครองกองเรือพาณิชย์ของตนอย่างจริงจัง ซึ่ง การค้าขายทางทะเลนี้เองที่ทำให้ประเทศอังกฤษเจริญ มั่งคั่งร่ำรวยขึ้นอย่างรวดเร็วและครองความร่ำรวย ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ทั้ง ๆ ที่ตัวประเทศเป็น เกาะกลางทะเลไม่มีทรัพยากรธรรมชาติมากนัก ในขณะที่ ชาตินักล่าอาณานิคมทางทะเลอื่น ๆ ในยุคนั้น เช่น สเปน โปรตุเกส ซึ่งเป็นนักเดินทางไกลทางทะเลต่างมุ่งที่ จะท่องเที่ยวล่าสมบัติและยึดครองแผ่นดินจากชนเผ่า โป้นทะเลเพียงอย่างเดียวโดยไม่สนใจเรื่องการเดินเรือ สินค้าทางทะเลมากนัก จึงทำให้ฐานเศรษฐกิจของ ประเทศไม่แน่น และส่งผลตามหลังมาอีก ๓๐๐ ปี ตามที่เห็นได้ในปัจจุบัน จะมีก็แต่ประเทศ ฮอลันดา (เนเธอร์แลนด์) เท่านั้นซึ่งมีอุปนิสัยเป็นพ่อค้าอยู่แล้ว ที่ เดินตามรอยอังกฤษจนสามารถสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ

การค้าได้อันส่งผลถึงฐานะที่มั่นคงของประเทศในปัจจุบัน สำหรับประเทศไทยการติดต่อค้าขายทางทะเล ได้เริ่มมีให้เห็นตั้งแต่สมัยกลางกรุงศรีอยุธยา และเจริญขึ้น ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชเมื่อประมาณ ๓๐๐ ปีมาแล้ว แต่จะเป็นเรือสำเภาจากประเทศจีน และนักเดินเรือจากยุโรปไป เช่น โปรตุเกส ฮอลันดา และฝรั่งเศสเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการเดินทางเรือทะเลเพื่อ การค้าของไทยคงจะกระทำตามแนวชายฝั่งตาม หัวเมืองชายทะเลเท่านั้น จะไปไกลหนอยก็คือขนทหาร ไปรบหรือการส่งราชทูตไปเจริญสัมพันธไมตรี เช่น การส่งพระยาโกษาธิบดี (ปาน) เป็นราชทูตไปเข้าเฝ้า พระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๔ แห่งฝรั่งเศส ผู้เขียนพอจำได้จากการ อ่านบันทึกว่า ไปโดยเรือไทยซึ่งน่าจะเป็นครั้งประวัติศาสตร์ เลยทีเดียว การเดินเรือค้าขายต่างประเทศของไทย เริ่มเจริญเติบโตขึ้นเป็นอย่างมากในรัชสมัยสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๓ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งได้นำความเจริญมั่งคั่งมาสู่สยามประเทศเป็นอันมาก

อย่างไรก็ตามผลกระทบจากสงครามโลกทั้ง ๒ ครั้ง และการก่อกบฏของทหารเรือกลุ่มน้อยใน พ.ศ.๒๔๙๔ ทำให้การพัฒนามากิจการเดินเรือของไทยต้องสะดุด พร้อมกับการตกต่ำของกองทัพเรือ และยังมีล้มลุกคลุกคลาน ลุ่ม ๆ ดอน ๆ มาจนถึงปัจจุบัน สัดส่วนปริมาณ มากกว่าร้อยละ ๙๐ ของสินค้าส่งออกทั้งหมดของไทย ขนส่งด้วยเรือลำเลียงสินค้าทางทะเล แต่ในสัดส่วนที่ โกล่เคียงกันของเรือสินค้าที่ทำการขนส่ง ไม่ได้ชักธงไทย



เรือสินค้าไทย ที่ทันสมัยเช่นนี้ มีไม่มากนัก



จึงเป็นความสูญเสียทั้งโอกาสและรายได้เข้าสู่ประเทศ จำนวนมหาศาล ทั้ง ๆ ที่คนไทยและประเทศไทยยังมี ศักยภาพในการเพิ่มขีดความสามารถในด้านนี้อีกมาก เหตุผลสำคัญน่าจะมาจากผู้มีอำนาจในการบริหาร ประเทศในสมัยนั้นไม่เข้าใจและไม่ให้ความสำคัญ ในเรื่องของการพัฒนาสมุทพาทนุภาพและการ ใช้ประโยชน์จากทะเล ซึ่งผมจะขอนำไปกล่าววิเคราะห์ ในบทต่อไป (ฉบับหน้า)

๒.๓ ทะเลใช้เป็นฐานในการแผ่ขยายพลังอำนาจ ขึ้นสู่แผ่นดิน หัวข้อนี้ไม่เกี่ยวกับเรื่องปากท้อง หรือ ความร่ำรวยมั่งคั่ง แต่เป็นเรื่องสำคัญเกี่ยวกับความ มั่นคง ประวัติศาสตร์โลกในยุคอาณานิคม (กลางคริสต์ ศวรรษที่ ๑๕ จนถึงปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๘) เป็น ตัวอย่างอันดีจากการใช้ประโยชน์จากทะเลเพื่องานนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าวได้มีนักเดินเรือคนสำคัญชาวยุโรป เดินทางสำรวจโลก ค้นพบ และขึ้นบกไปยึดครองแผ่นดิน โป้นทะเล พร้อมทั้งกวาดเอาสมบัติและทรัพย์สิน อันมีค่ากลับประเทศของตนมากมาย เริ่มด้วยกับตัน แมค เจลแลน และ วาสโก เดอร์ กามา ชาวโปรตุเกส มีชื่อเสียงจากการเป็นคนกลุ่มแรกของโลกที่สามารถ เดินเรือรอบโลกโดยไม่ต้องกลับลำ คือแล่นไปทางทิศ

หนึ่งแล้วกลับมากรุงลิสบอนได้จากทางทิศตรงข้าม เป็นการเปิดทางให้ โปรตุเกสประเทศเล็ก ๆ สามารถ ยึดครองดินแดนไกลโพ้นทะเลได้ เช่น มาเก๊า ตีมอร์ตะวันออก และบราซิลในอเมริกาใต้ เป็นต้น คริสโตเฟอร์ โคลัมบัสจากสเปนค้นพบอเมริกาและยึดครอง ประเทศในแถบอเมริกากลางและใต้เกือบทั้งทวีป รวมทั้งหมู่เกาะใหญ่น้อยกลางมหาสมุทรแอตแลนติก แปซิฟิกกับฟิลิปปินส์ทั้งประเทศด้วย ฝรั่งเศสไล่ล่า อาณานิคมตั้งแต่ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนถึงหมู่เกาะโพลินีเซียในมหาสมุทร แปซิฟิกตอนใต้ ส่วนฮอลันดาได้ยึดครองประเทศ อินโดนีเซียเกือบทั้งประเทศ เป็นต้น และที่ยิ่งใหญ่ที่สุด ก็คือ**ประเทศอังกฤษ** ซึ่งทั้ง ๆ ที่ประเทศเป็นเกาะที่มี ขนาดไม่ใหญ่โตมากนัก (เทียบได้เป็นลำดับที่ ๘ ของ โลก) แต่ความที่ผู้นำประเทศเกือบทุกคนในยุคนั้น เช่น พระนางเจ้าอลิซาเบธที่ ๑ และพระราชินีวิกตอเรีย ต่างเล็งเห็นความสำคัญและการใช้ประโยชน์จากทะเล อังกฤษจึงได้ส่งนักเดินเรือไปสำรวจ ขึ้นครอบครองและ แสวงหาทรัพยากรจากดินแดนชนเผ่าโพ้นทะเล เกือบ ทุกซอกทุกมุมของโลก จนสามารถกล่าวได้ว่า**พระอาทิตย์ ไม่เคยตกในดินแดนของราชอาณาจักรอังกฤษ**



พื้นที่ต่าง ๆ ของโลกซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิ ปัจจุบันดินแดนโพ้นทะเลอังกฤษถูกขีดเส้นใต้สีแดง



เซอร์ วอลเตอร์ ราเลย์ ยึดครองอเมริกาเหนือ และแบ่งหมู่เกาะฟอล์กแลนด์จากอาร์เจนตินาของสเปน กับต้นเจมส์ค็อกสำรวจและยึดครองทวีปออสเตรเลีย กับต้นอาเธอร์ฟิลลิปส์ และอัลเบิร์ต ทัสมัน ได้เกาะทัสมาเนียและ



“ปล้นจนได้ดี” เซอร์ ฟรานซิส เดรก
จอมโจรแห่งแอตแลนติก

นิวซีแลนด์ เซอร์ ฟานซิส เดรก จอมโจรสลัดในสมัยพระราชินีวิกตอเรีย ไล่ล่าอาละวาดทำการปล้นสะดมกองเรือสเปนเจ้าทะเลในสมัยนั้นในบริเวณมหาสมุทรแอตแลนติกและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ได้ทรัพย์สินสมบัติและแผ่นดินจำนวนมากมาย มาถวายเป็นเครื่องราชบรรณาการ จนได้รับแต่งตั้งเป็น “เซอร์” ทั้ง ๆ ที่เป็นโจรสลัด(คนเดียวในประวัติศาสตร์อังกฤษ) ก่อนเริ่มศตวรรษที่ ๑๙ สหราชอาณาจักรได้ครอบครองดินแดนและตำบลที่สำคัญอันเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทะเลของโลกไว้เกือบหมด รวมทั้งประเทศในเอเชียใต้ทั้งหมดจนถึงพม่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้แบ่งกับฝรั่งเศสเพื่อรักษาความเป็นพันธมิตรไว้ ทั้งหมดล้วนมาจากการที่ผู้บริหารประเทศรู้จักใช้ทะเลและเสริมสร้าง สมุทรทานุภาพ

ถึงแม้ว่ายุคของการล่าอาณานิคมจะสิ้นสุดไปแล้ว และคงไม่มีทางกลับมาได้อีก เพราะโลกเป็นสากลที่มีองค์กระระหว่างประเทศเช่น สหประชาชาติทำหน้าที่เป็นตำรวจโลกคอยควบคุมดูแลอยู่ แต่การใช้ทะเลเพื่อขยายกำลังอำนาจขึ้นสู่แผ่นดินก็ยังคงสามารถทำได้ และมีการกระทำอยู่ตลอดเวลา เพียงแต่ได้เปลี่ยนลักษณะรูปแบบการปฏิบัติและเป้าหมายของการใช้

กำลังเท่านั้น มีตัวอย่างให้เห็นมากมายหลายกรณีหลายตำบลที่ ที่บ่อยครั้งที่สุดก็คือ บริเวณตะวันออกกลางซึ่งมักจะมี ความขัดแย้งรุนแรง จนสหประชาชาติหรือประเทศมหาอำนาจจำเป็นต้องส่งกำลังทหารเข้าไปแก้ไขควบคุมสถานการณ์ ไม่ว่าจะเป็นการไปปฏิบัติการเพื่อสันติภาพหรือเพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศตนก็ตาม ประเทศเหล่านี้มักจะเลือกใช้ทะเลเป็นฐานปฏิบัติการก่อนวิธีอื่นเสมอ เหตุผลก็คือการส่งกำลังจากทางบกถึงแม้จะสามารถเข้าถึงจุดปัญหาได้โดยตรง และสามารถปฏิบัติการขั้นแตกหักได้อย่างเด็ดขาด แต่ก็เสี่ยงต่อการปะทะขั้นรุนแรงและการสูญเสียขอกเลือดทั้งสองฝ่าย ส่วนการส่งกำลังโจมตีจากทางอากาศระยะไกล แม้จะรวดเร็วกว่าแต่ก็อยู่ถนัดได้ไม่นานก็ต้องกลับเพราะน้ำมันหมดและการเดินทางระยะไกลสู่เป้าหมายอาจจะต้องบินอ้อมบางประเทศที่ไม่เป็นมิตรและต้องเติมน้ำมันระหว่างทางยุ่งยาก แต่การปฏิบัติการจากทางทะเลนั้นกองเรือสามารถลอยลำเป็นฐานปฏิบัติการได้ทุกที่ในน่านน้ำสากล นอกพื้นที่ ๑๒ หรือ ๒๔ ไมล์ทะเลซึ่งเป็นทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง หากอยู่ในระยะอาวุธนำวิถีระยะไกลก็สามารถโจมตีข้างเดียวได้อย่างสบายไม่เสี่ยง อีกทั้งกองเรือสามารถลอยลำถนัดได้ยาวนานและต่อเนื่อง จึงได้ปรากฏเป็นข่าวอยู่เสมอว่า ทุกครั้งที่เกิดความขัดแย้งขึ้นไม่ว่าที่ไหนในโลกจะมีแนวโน้มว่าจะต้องใช้กำลัง สิ่งแรกที่ประเทศมหาอำนาจจะกระทำก็คือ การส่งหรือเพิ่มกำลังทางเรือไปกดดันทางทะเลและพร้อมที่จะส่งนักรบจากทะเล (นาวิกโยธิน) ขึ้นเหยียบฝั่ง

สำหรับประเทศไทยนั้นประวัติศาสตร์ไม่มีการบันทึกว่าเราได้เคยส่งเรือไปสำรวจหรือครอบครองดินแดนโพ้นทะเลที่ไหนได้บ้าง จะมีก็แต่การตั้งกองเรือขนาดเล็กเดินทางเลียบชายฝั่ง เพื่อขนส่งทหารราบไปขึ้นบกแล้วเดินเท้าไปตีประเทศเพื่อนบ้าน สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเป็นพระมหากษัตริย์พระองค์หนึ่งที่ทรงใช้ประโยชน์ของทะเลและประสบความสำเร็จในการเคลื่อนกำลังเข้าโจมตีข้าศึกโดยทางทะเลหลายครั้งจนทำให้ราชอาณาจักรของไทยสมัยกรุงธนบุรีแผ่ขยาย



มากที่สุด ในประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์สำคัญที่สุดที่เราทำกันทั้งหลายรู้ดีก็คือการที่พระองค์ยกกองทัพเรือกลับมาสู่ชาติภายหลังเสียกรุงครั้งที่สอง เมื่อ พ.ศ.๒๓๑๐ โดยใช้เวลาเพียง ๗ เดือน เท่านั้น

มีอีกเหตุการณ์หนึ่งที่ผมขอนำมายกเป็นตัวอย่างก็คือการประท้วงต่อต้านประเทศไทยอย่างรุนแรงของคนกัมพูชาเมื่อเกือบสิบปีมาแล้ว สาเหตุจะเกิดจากเรื่องบังเอิญของนักแสดงหญิงไทยคนหนึ่ง เรื่องการสร้างกระแสนหรือวาระซ่อนเร้นอันใดก็ไม่ทราบ แต่ผลก็คือความเกลียดชังที่มีต่อคนไทยและประเทศไทยอย่างรุนแรง จนถึงขนาดมีการปิดล้อม/เผาสถานทูตไทยและจับกุมทำร้ายคนไทย ทุกเหล่าทัพของไทยเร่งระดมกำลังเพื่อเข้าแก้ไขสถานการณ์อย่างเร่งด่วน แต่หน่วยรบหน่วยแรกที่สามารถเคลื่อนที่เข้าไปวางกำลังนอกชายฝั่งทะเลของกัมพูชาก็คือ เรือหลวงจักรีนฤเบศรพร้อมอากาศยานเต็มพิสัยและหมู่เรือคุ้มกันจำนวนหนึ่ง การคลี่คลายของสถานการณ์หลังจากนั้นไม่นานจะเป็นผลจากการกดดันทางทะเลในครั้งนั้นหรือเปล่า? ไม่มีการวิเคราะห์อย่างเป็นทางการ แต่ก็เป็นข้อพิสูจน์ให้เห็นถึงประโยชน์ของทะเลในการใช้เป็นฐานของการแผ่ขยายกำลังขึ้นสู่บกของไทยได้อีกบทหนึ่ง

อย่างไรก็ตามก็มีเหตุการณ์ที่ประเทศไทยได้รับผลเสียจากการที่ต่างชาติใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ในการขยายกำลังอำนาจครอบครองแผ่นดินไทยเช่นกัน นั่นก็คือเหตุการณ์ที่ฝรั่งเศสส่งเรือรบ ๓ ลำ เข้ามากดดันข่มขู่ประเทศสยามในสมัย ร.ศ. ๑๑๒ จนเป็นเหตุให้เราต้องสูญเสียดินแดนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงไปทั้งหมด เหตุการณ์นี้ทหารเรืออาชีพทุกคนไม่ควรลืม อีกทั้งควรตระหนักและสังวรในเรื่องการเสริมสร้างและพัฒนาสมุทพยานภาพของประเทศ โดยการเริ่มต้นที่ตัวเองก่อนเท่าที่จะทำได้

ผมขอย้อนกล่าวถึง สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช แห่งกรุงธนบุรีอีกสักเล็กน้อย วีรกรรมอันยิ่งใหญ่ของพระองค์โดยการยกกองทัพเรือ (นาวิกโยธิน) กลับมาสู่พระนครศรีอยุธยา ทางทะเลใน พ.ศ.๒๓๑๐ นั้นหลายคนอาจจะเห็นว่าท่านตัดสินใจไปตัดสินพระทัยไปตาม

สถานการณ์ แต่ผมกลับมีความเห็นว่า พระองค์น่าจะตั้งพระทัยแล้วตั้งแต่ต้น ก่อนที่จะนำทหาร ๕๐๐ คน ตีฝ่าทัพพม่าที่ล้อมพระนครอยู่ในคืนก่อนวันกรุงแตกว่า จะกลับมาตีคืนโดยทางทะเล โดยผมมีเหตุผลสนับสนุนการวิเคราะห์ดังกล่าว ดังนี้

- การกู้พระนครคืนจากพม่าด้วยกำลังที่มีอยู่เพียง ๕๐๐ คนไม่พองแน่ต้องรวบรวมไพร่พลเพิ่มอีกมาก ในภาวะบ้านเมืองขณะนั้นทหารหรือไพร่พลที่พระองค์ท่านสามารถเรียกตัวหรือหว่านล้อมให้มาร่วมด้วยโดยง่ายที่สุด ก็คือจากเมืองตากหรือกำแพงเพชรที่พระองค์เคยเป็นพ่อเมืองปกครองมาก่อน แต่การที่พระองค์ตัดสินใจตัดสินใจตัดสินพระทัยนำทัพมุ่งสู่ภาคตะวันออกไปยังเมืองชายทะเลคือจันทบุรีตั้งแต่แรก ก็น่าจะด้วยเหตุที่ว่าพระองค์จะกลับมาทางทะเล อาจจะมิพบวิเคราะห์ก่อนหน้านี้ว่า เหตุผลที่พระองค์ท่านไม่ขึ้นเหนือก็เพราะพม่ายึดครองพื้นที่ไว้แน่นหนาซึ่งก็จริง แต่ถ้าพระองค์ท่านคิดจะกลับมาตีกรุงศรีอยุธยาคืนทางบกแล้ว ก็จะไปตั้งหลักจัดทัพแถวจังหวัดนครนายกหรือปราจีนบุรีก็พอ ไม่ต้องเดินทางไกลจนถึงเมืองจันทบุรี แล้วยังต้องเหนื่อยและเสี่ยงต่อการเข้าตีเพราะเจ้าเมืองแข็งข้อไม่ยอมอ่อนน้อมอีกด้วย การกำหนดเป้าหมายยึดเมืองจันทบุรีตั้งแต่เริ่มแรก ก็เพื่อจะใช้เป็นฐานที่มั่นในการตั้งกองเรือกู่ขาคืนนั่นเอง

- การตัดสินใจยกกองทัพที่เหนือล้ำจากการเดินทางไกล เข้าตีเมืองจันทบุรีที่มีการป้องกันที่มั่นคงแข็งแรงให้ได้ก่อนสว่างแบบทหารเป่าสูซุนิดที่เรียกว่าไม่ได้ก็ตาย (do it or die) นั้น เหตุผลในทางยุทธวิธีก็คือ ที่มั่นของพระองค์อยู่ในที่ต่ำริมแม่น้ำ ส่วนตัวกำแพงเมืองอยู่ในที่สูง ยิ่งปล่อยไว้นานวันยิ่งเสียเปรียบ ส่วนในทางยุทธศาสตร์นั้นเหตุผลสำคัญก็คือ “รอไม่ได้อีกแล้ว” เมื่อจะยกพลโดยทางเรือก็ต้องอาศัยแรงลมช่วยขับเคลื่อนเพื่อถนอมแรงทหาร ประเทศไทยตั้งอยู่ในพื้นที่เส้นรุ้งม้า (Horse Latitude) ซึ่งจะมีลมประจำถิ่นพัดไปตามฤดูกาล บรรดาเรือสำเภาที่เดินทางค้าขายเข้าสู่อ่าวไทยจะรู้จักดีและใช้เป็นประจำจนเรียกกันว่า “ลมสำเภา” หรือที่คุ้นหูกันว่า “ลมตะเภา” งานช่าง



หน้ายังมีอีกมากไหนจะต้องเร่งสร้างหรือกวาดระดมเรือให้พอ ไหนจะต้องฝึกทหารให้เป็นชาวเรือและเตรียมเสบียงอาวุธ ฯลฯ ซึ่งต้องใช้เวลาอีกมาก ช่วงเวลาที่ลมพัดเข้าสู่อ่าวไทยก็มีเวลาสั้นและใกล้เข้ามามากแล้ว ฉะนั้นเมืองจันทบุรีจึงต้องตีให้ได้ภายในพຽນนี้ ! จึงเป็นที่มาของจิตวิทยาและภาวะผู้นำของพระองค์ด้วยคำสั่ง “กินให้อิ่มแล้วทຽบหม้อข้าวให้หมด พຽนนี้มือเข้าในเมืองจันทบุรี” เพื่อลดความเสียเปรียบทางยุทธวิธีและรองรับยุทธศาสตร์ที่ว่า “รอไม่ได้อีกแล้ว” ถ้าคิดจะไปทางทะเล

- และเหตุผลอีกประการหนึ่งที่สนับสนุนการวิเคราะห์ของผຽกก็คือ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชท่านเป็นลูกคนจีน พ่อชื่อนายไผ่อง รับราชการเป็นนายอากรบ่อนเบี้ย คนจีนในสมัยนั้นเกือบทั้งหมดเดินทางเข้าเมืองไทยจากแผ่นดินแม่โดยทางเรือ จะต้องรอนแรมท่ามกลางคลื่นลมพายุเป็นเวลานาน จึงมีความคุ้นเคยกับทะเลเป็นอย่างดีจนเกิดภาวะ “ไม่กลัวทะเล” ในวัยเด็กสมเด็จพระเจ้าตากสินคงจะได้รับการถ่ายทอดจิตวิญญาณความเป็นชาวเรือจากนายไผ่องผู้เป็นบิดาไว้ไม่น้อย อันส่งผลให้เมื่อถึงภาวะวิกฤตพระองค์ท่านจึงตัดสินใจใช้ทะเล

บทวิเคราะห์ข้างต้นของผู้เขียนจะถูกหรือผิดก็ต้องขอให้คุณครูผู้รู้จริงได้ช่วยกรุณาเฉลย แต่ที่ผຽมยืนยันได้ก็คือ พระองค์ท่านทรงเป็นผู้ที่ใช้ทะเลในการขยายนาวิกานุภาพขึ้นสู่แผ่นดินเพื่อกอบกู้เอกราชของชาติและขยายดินแดนแห่งราชอาณาจักรสยามออกไปอย่างกว้างขวางตลอดระยะเวลา ๑๕ ปีของการครองราชย์ซึ่งเหล่าบรรดานักรบทางเรือและนักรบจากทะเล (นาวิกโยธิน) มืออาชีพทั้งหลายจะต้องไม่ลืม



สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช กษัตริย์ไทยผู้เลือกใช้ทะเล

สุดท้ายผຽมขอจบเนื้อความในภาคที่ ๑ เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้ทะเล ด้วยการยกตัวอย่างจากประวัติของมหาราชผู้ยิ่งใหญ่ของโลกอีกพระองค์หนึ่งคือ จักรพรรดิ เจงกิสข่าน แห่งมองโกลเลีย

จักรพรรดิ เจงกิสข่าน มีชื่อในวัยเด็กว่า “เตมุจิน” เกิดเมื่อ ค.ศ. ๑๑๖๒ ในครอบครัวของนักรบชนเผ่ามองโกลที่ตั้งรกรากอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำโอรอนอน ทางตอนกลางของทวีปเอเชียเหนือซึ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทะเลทรายและเทือกเขาสูง ความเป็นชนเผ่าเร่ร่อนเล็ก ๆ จึงถูกรุกรานจากเผ่าอื่นอยู่เสมอ บิดาของเขาเป็นหัวหน้าเผ่าถูกฆ่าตายเมื่อเขาอายุได้เพียง ๑๓ ปี ทำให้เขาต้องรับหน้าที่หัวหน้าเผ่าแทน พาพวกพ้องหลบหนีภัยและต่อสู้กับสภาพอากาศที่เลวร้าย ถูกปล้นถูกจับหลายครั้งแต่เขาก็สามารถหนีรอดมาได้ ความยากลำบากแสนสาหัสและการต่อสู้ที่ทรหดเหล่านี้ได้หล่อหลอมให้เขาเติบโตเป็นนักรบที่แข็งแกร่ง ดุจัน กล้าหาญ และโหดเหี้ยม เขาสามารถนำทัพชนเผ่ามองโกลรบชนะชนเผ่าอื่นเรื่อยมาจนสามารถรวบรวมแคว้นต่าง ๆ ในพื้นที่ทะเลทรายกลางประเทศมาเป็นอาณาจักรมองโกลเพียงหนึ่งเดียว และสถาปนาตนเองเป็นจักรพรรดิ มีฉายาว่า “เจงกิสข่าน” ซึ่งแปลว่า “กว้างขวางดุจมหาสมุทร” เมื่อเขาอายุได้เพียง ๔๖ ปี ด้วยลักษณะของชาวมองโกลซึ่งเป็นชาติเร่ร่อนนอนกะโจม กลางวันก็กวาดต้อนฝูงสัตว์ไปตามทุ่งหญ้าที่อุดมสมบูรณ์ ดำรงชีพด้วยเนื้อแพะ นมม้า เนย และเหล่าจากนมอูฐซึ่งให้คุณค่าทางอาหารสูงทำให้นักรบมองโกลได้ชื่อว่าเข้มแข็งเป็นอย่างมาก ประกอบกับคุณลักษณะพิเศษของกองทัพมองโกลก็คือ มีความคล่องตัวสูงมาก สามารถเคลื่อนย้ายที่ตั้งและเคลื่อนทัพเข้าตีข้าศึกได้ตลอดเวลาโดยใช้ความเร็วของกองทัพม้าเป็นหลัก ซึ่งทหารมองโกลมีความเชี่ยวชาญในการรบบนหลังม้าเป็นเลิศ ด้วยยุทธวิธีโจมตีแบบ “สายฟ้าแลบ” ทำให้กองทัพมองโกลสามารถยึดครองดินแดนแผ่นดินใหญ่ของทวีปเอเชียตอนกลางได้ทั้งหมด ตั้งแต่จีน แมนจูเลีย จนถึงคาบสมุทรเกาหลีจรดทะเลด้านตะวันออก เขาพยายามจะส่งกองเรือข้ามทะเลไปยึดเกาะญี่ปุ่น แต่กองเรือถูก



พายุอัปปางกลางทะเลไฟร์พลล้มตายไปจำนวนมาก จน เจงกิสข่าน “ถอดใจ” เปลี่ยนทิศทางการล่าดินแดนไปทาง ตะวันตกแทน

ในสิบปีต่อมา กองทัพม้าอันเกรียงไกรของมองโกล ก็ได้ตีกวาดดินแดนเอเชียตะวันตกตั้งแต่อินเดีย ปากีสถาน อัฟกานิสถาน รวมทั้งอาณาจักรอันยิ่งใหญ่ของชาวเติร์ก (ปัจจุบันคือ อิรัก อิหร่านและตะวันออกกลางทั้งหมด) จนถึงอ่าวเปอร์เซีย จากนั้นก็เปลี่ยนขึ้นทางเหนือเพื่อไป ตียุโรปต่อไป แต่เมื่อเคลื่อนทัพไปชนกับทะเลแคสเปียน และทะเลดำที่ขวางกั้นอยู่ก็ต้องหยุด แล้วเปลี่ยนทิศ ไปตีได้รัสเซียตอนใต้ไล่ขึ้นไปจนจรดมหาสมุทร อาร์กติกและเลี้ยวลงทางใต้จนจรดมหาสมุทรอินเดีย นักประวัติศาสตร์กล่าวว่า ถ้าเจงกิสข่านกล้าที่จะเดินทาง ข้ามทะเลดำหรือทะเลแคสเปียนไปได้แล้ว ก็จะสามารถ ตีได้ถึงยุโรปทั้งหมดเลยทีเดียว ซึ่งก็เท่ากับว่ากองทัพ มองโกลของเขาจะสามารถยึดครองแผ่นดินผืนใหญ่ของโลกได้เกือบทั้งหมด อย่างไรก็ตามอาณาจักรที่เขายึด ครองได้ตั้งแต่มหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออกจนถึง ทะเลดำและทะเลแคสเปียนทางตะวันตกยันมหาสมุทร อินเดียทางใต้และรัสเซียตอนเหนือก็กว้างใหญ่มหาศาล ชนิดที่ไม่มีมหาบุรุษคนใดในโลกจะเทียบได้ ไม่ว่าจะเป็น อับดุลออลอมงกัรหรือจักรพรรดิแห่งแอฟริกา อเล็กซานเดอร์ มหาราชแห่งมาซิโดเนีย หรือพระเจ้านโปเลียนแห่ง ฝรั่งเศส ในสมัยนั้นไม่มีชาติใดแคว้นใดสามารถหยุดยั้ง กองทัพมองโกลได้นอกจากทะเล เหตุผลประการหนึ่ง ที่น่าจะเป็นไปได้ก็คือ ทหารมองโกลใช้ชีวิตอยู่แต่ใน ทะเลทราย ว่ายน้ำไม่เป็น จึงไม่กล้าออกทะเลลึก (และก็ คงเมาค่อนข้างด้วย) นอกจากนี้ที่นักรบมองโกลยังมีความเชื่อในเรื่องเกี่ยวกับภูตผีปีศาจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะปีศาจและสัตว์ร้ายในทะเลซึ่งดูเว้งว่าง ลึกลับ น่ากลัวอยู่แล้ว จึงทำให้กองทัพอันเกรียงไกรของ มองโกลมีอันถอดใจทุกครั้งทีเห็นทะเล ถ้าจักรพรรดิ เจงกิสข่าน (ซึ่งชื่อก็มีความหมายว่ามหาสมุทรอันยิ่งใหญ่อยู่แล้ว) มีความชื่นชอบกีฬาแล่นใบ หรือการผจญภัย ทางน้ำสักนิด หรือมีจิตวิญญาณการเป็นนักเดินเรือ เช่น กัปตัน เจิ้งเหอ ของจีน หรือกลาสีซินแบดของอาหรับ

หรือแม้กระทั่งแจ๊ค สแปร์โรว์จอมโจรสลัดแห่งทะเล คาร์เบียนแล้ว ประวัติศาสตร์โลกตั้งแต่คริสตศวรรษที่ ๑๑ เป็นต้นมา คงจะไม่ใช่เหมือนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อย่างแน่นอน

๑,๐๐๐ ปีต่อมาความยิ่งใหญ่ของอาณาจักร มองโกลก็ตกต่ำลงโดยตลอด จนปัจจุบันมองโกลเลีย กลายกลับเป็นประเทศเล็ก ๆ กลางหุบเขาและทะเลทราย โดยประชาชนส่วนหนึ่งก็ยังคงดำรงชีพเหมือนเดิม คือ อย่งเนื้อแพะ ต้มนมม้า และนั่งล้อมวงรำลึกถึงอดีตของ ความยิ่งใหญ่ อยู่ในกระท่อม เหมือนเดิม ! นี่คือผลจาก การที่ผู้นำหรือผู้บริหารประเทศไม่รู้ซึ่งถึงความสำคัญ และประโยชน์ของทะเล



เจงกิสข่าน จักรพรรดิมองโกล ผู้ครอบครองแผ่นดินค่อนโลก ยิ่งใหญ่ ไร้เทียมทาน แต่ไม่รู้จักใช้ทะเล ลูกหลานจึงกลับมาจกเหมือนเดิม



พระราชินีวิกตอเรีย แห่งอังกฤษ ครอบครองมาไม่เบ็ดเสร็จก็ไม่ได้ แต่รู้จักใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ในทุกด้าน และใช้คนเป็น อังกฤษจึงมั่งคั่ง มั่นคง จนถึงปัจจุบัน

ทั้งหมดคือบทสรุปของตอนที่ ๑ ที่ว่าด้วยทะเล ใน ตอนที่ ๒ (ฉบับหน้า) ผมจะได้กล่าวโดยละเอียดถึงความหมายของ สมุทธานุภาพ ปัจจัยและองค์ประกอบ ที่สำคัญต่อไป





SEA POWER

สมุทรภาพ

เนื้อหา-ความหมาย

ทหารเรือไทย ควรรู้ให้แจ้ง

ตอนที่ ๒ : สมุทรภาพ

พลเรือเอก สามารถ จำปีรัตน์

ตอนที่ ๒ สมุทรานุภาพ (Sea Power)

กล่าวนำ : เนื้อหาของบทความในตอน ๑ (ฉบับที่แล้ว) ผมได้บรรยายถึงความสำคัญและประโยชน์ของการใช้ทะเลเพื่อความมั่งคั่งและมั่นคงของประเทศ ท้ายบทได้สรุปโดยยกตัวอย่างจากประวัติศาสตร์ของไทย คือ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ที่ได้ทรงใช้ทะเลเป็นเส้นทางในการยกทัพกู้ชาติไทยคืนได้ในเวลาแค่ ๗ เดือน และขยายดินแดนประเทศไทยได้กว้างไกลที่สุดในระยะเวลา ๑๕ ปี ของการครองราชย์



พระเจ้าตากสินมหาราช กษัตริย์ไทยผู้เลือกใช้ทะเล

แล้วจบลงด้วยการเปรียบเทียบระหว่าง เจงกิส ข่าน จักรพรรดิแห่งมองโกล ผู้ซึ่งสามารถยึดครองผืนแผ่นดินใหญ่ของโลกได้เกือบทั้งหมด (ทวีปเอเชียจรดมหาสมุทรแปซิฟิกและยุโรปตะวันออกจรดทะเลดำ) แต่ไม่สามารถใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ได้ ประเทศมองโกลเลยจึงกลับมาเล็กและยากจนเหมือนเดิม



เจงกิสข่าน จักรพรรดิมองโกล ผู้ครอบครองแผ่นดินค่อนโลก ยิ่งใหญ่ไร้เทียมทาน แต่ไม่รู้จักใช้ทะเล ลูกหลานจึงกลับมายากจนเหมือนเดิม

ในขณะที่พระราชินีวิกตอเรียแห่งอังกฤษ ซึ่งเป็นเกาะขนาดเล็กไม่ใหญ่ มีทรัพยากรไม่มากนัก แต่ด้วยการ “สร้างคน” และเสริมสร้างกำลังทางเรืออย่างจริงจัง จึงสามารถใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ในทุกทาง จนประเทศมีความร่ำรวยมั่งคั่งและมั่นคง อังกฤษได้ครองตำแหน่ง “จ้าวทะเล” สืบต่อมาจนถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙



พระราชินีวิกตอเรีย แห่งอังกฤษ ครอบงำไม่แพ้ใครเป็น เดินเรือก็ไม่แพ้ แต่รู้จักใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ในทุกด้าน และใช้คนเป็น อังกฤษจึงมั่งคั่ง มั่นคง จนถึงปัจจุบัน

จึงจำต้องยอมมอบตำแหน่ง “จ้าวทะเล” ให้แก่สหรัฐอเมริกา ประเทศที่มีทรัพยากรและความร่ำรวยมากกว่าแทน

สหรัฐอเมริกาเริ่มเกิดเป็นประเทศได้ด้วยการร่วมมือกับกองเรือฝรั่งเศส เอาชนะกองเรืออังกฤษ และสามารถประกาศเอกราชได้ เมื่อสองร้อยกว่าปีมานี้เอง เมื่อได้รับอิสระภาพ ประเทศก็เร่งเสริมสร้างกำลังทางเรือเพื่อป้องกันชาติดังกล่าวจากยุโรปที่จะมาโจมตียึดครองดินแดนอีกเช่นในอดีต แต่ด้วยความจำเป็นที่จะต้องแบ่งเงินทุนและทรัพยากรไประดมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศพร้อม ๆ กันในทุกด้าน ประกอบกับขอบเขตชายฝั่งทะเลของประเทศอันกว้างไกลทั้งสองด้านของมหาสมุทร ทำให้กำลังทางเรือของสหรัฐอเมริกาในช่วงเริ่มแรกจนถึงกลางคริสต์ศตวรรษที่ ๑๘ มีศักยภาพเพียงกำลังป้องกันชายฝั่งทะเลเท่านั้น จนกระทั่งเมื่อโลกเปลี่ยนผ่านจากยุคเรือใบเข้าสู่ยุคเรือกลไฟ (เครื่องจักรไอน้ำ) สหรัฐอเมริกาก็สามารถใช้ทรัพยากร

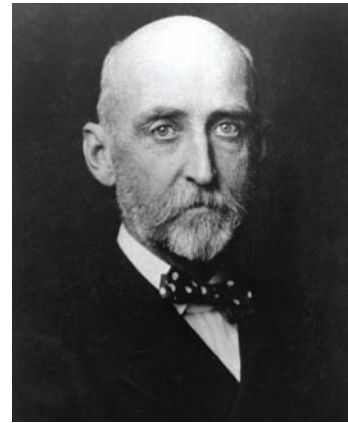




สหรัฐอเมริกา : ดินแดนอันกว้างใหญ่และอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ มีชายฝั่งทะเลยาวไกลสองด้านมหาสมุทร เมื่อรัฐบาลสนับสนุนเต็มตัวจึงก้าวขึ้นครองตำแหน่ง “เจ้าทะเล” ได้ไม่ยาก

อันมหาศาลของประเทศ บนพื้นฐานอุตสาหกรรมหนัก อันเข้มแข็ง พัฒนากองเรือรบยุคใหม่ขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีกองเรือรบของอังกฤษเป็นต้นแบบ แต่ก็ยังไม่ยิ่งใหญ่พอที่จะแย่งชิงหรือแย่งชิงตำแหน่ง “เจ้าทะเล” จากสหราชอาณาจักรอังกฤษในสมัยนั้นได้ (เหตุผลประการหนึ่งก็คือ คงไม่มีใครในสมัยนั้นสามารถชี้แจงโน้มน้าวรัฐบาลและนักการเมืองในสภา ให้เห็นความสำคัญและหันมาสนับสนุนทุ่มงบประมาณให้กองทัพเรืออย่างสุดตัวได้ ซึ่งก็คงเหมือนกันกับทุกประเทศที่เป็นประชาธิปไตย : ผู้เขียน) จนกระทั่งในปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๘ ได้เกิดรัฐบุรุษทางทะเลของสหรัฐอเมริกาผู้หนึ่ง เขาเป็นนายทหารเรือฝ่ายบุนมีอาชีพหลักเป็นอาจารย์สอนอยู่ที่วิทยาลัยการทัพเรือ (วทร.) สหรัฐอเมริกา จนกระทั่งเกษียณอายุราชการ (หลังจากนั้นอีกหลายปีจึงได้รับการเลื่อนยศเป็นพลเรือจัตวาเป็นกรณีพิเศษ : ผู้เขียน) เขาได้ศึกษาประวัติศาสตร์สงครามของโลกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (ในยุคนั้น) โดยวิเคราะห์ให้เห็นถึงผลดีและผลเสียของประเทศคู่กรณีจากการรู้จักใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์หรือละโอกาสในการใช้ทะเล สุดท้ายได้นำผลการวิเคราะห์นี้

มาเขียนเป็นหนังสือและสรุปเป็นทฤษฎีการวิเคราะห์ประวัติศาสตร์สงครามทางเรือ โดยใช้ตรรกะของเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน ทำให้ทฤษฎีของเขาเป็นที่เชื่อถือในหมู่ “ชาติทะเล” ทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น เยอรมนี รวมทั้งอังกฤษด้วย ท้ายที่สุดเขาได้เขียนบทสรุปอันทำให้นักการเมืองผู้บริหารประเทศต้องให้ความสนใจอย่างจริงจังว่า “สหรัฐอเมริกาจะมีพรหมลิขิต (Destiny) ที่จะเป็เจ้าทะเลได้ ด้วยปัจจัยสมุททานุภาพ ที่มีอยู่” บุคคลผู้นั้นก็คือ นาวาเอก อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน



นาวาเอก อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan) อาจารย์สอนประวัติศาสตร์ แห่งวิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐอเมริกา จะรู้แจ้งใน สมุททานุภาพ ต้องรู้จักท่านผู้นี้

เจ้าของทฤษฎี “สมุททานุภาพ” (Sea Power) คำนี้ลิขิตโดยเขาเมื่อ ๒๐๐ กว่าปีมาแล้ว และจะยังคงเป็นคำค้ำชูในหมู่นักการทหารเรือ ทุกชาติ ทุกภาษา (ถ้าเป็นมืออาชีพ) อยู่อีกนาน

๑. สมุททานุภาพ (Sea Power) คืออะไร ? ในเนื้อเรื่องที่ผ่านมาผมได้พูดถึงคำนี้บ่อยครั้งโดยไม่ได้อธิบาย เพื่อให้เกิดความสงสัยชวนติดตาม และจะขออธิบายโดยละเอียดในหัวข้อนี้

ความหมายโดยรากศัพท์ภาษาอังกฤษ (Sea Power) ก็คือ “อำนาจทางทะเล” หรือ “อำนาจเหนือทะเล”



ซึ่งผู้รู้ของไทยในอดีตได้บัญญัติศัพท์ภาษาไทยสำหรับ คำดังกล่าวไว้ได้อย่างลึกซึ้ง สละสลวย (และก็ฟังดูขลัง พอสมควร) ว่า **สมุททานุภาพ** อันเป็นการผสมคำ ระหว่าง สมุทร (ทะเล) กับ อานุภาพ (กำลังอำนาจ) อีกทั้งยังมีความหมายสอดคล้องกับต้นฉบับภาษาอังกฤษด้วย ความหมายโดยรวมของสมุททานุภาพ มีบริบทเช่นเดียวกับที่มาฮานได้ลิขิตไว้ก็คือ “**อำนาจ กำลังอำนาจ หรือศักยภาพของชาติ (หรือรัฐใด รัฐหนึ่ง) ในการที่จะใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ตามที่ต้องการ**” สำหรับประโยชน์ของทะเลนั้นมีรายละเอียด ทั้งหมดอยู่ในบทความตอนที่ ๑ ของผู้เขียน (ฉบับก่อน) โดยสรุป ๓ ประการ คือ เป็นแหล่งอาหารและ ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า อันเปรียบเสมือนเส้นเลือดหล่อเลี้ยงเศรษฐกิจ ของประเทศ และที่สำคัญในด้านความมั่นคงก็คือ เป็นฐานในการแพร่ขยายกำลังอำนาจขึ้นสู่แผ่นดิน

๒. ปัจจัยสมุททานุภาพ (Factors of Sea Power) มาฮานยืนยันในคำอธิบายทฤษฎีสมุททานุภาพ ของเขาว่า ไม่ใช่สูตรสำเร็จตายตัว ที่รัฐชายฝั่งสามารถ นำมาชี้วัดหรือจัดอันดับศักยภาพของตนเองได้ และ ระบุในทฤษฎีของเขาว่า ระดับสมุททานุภาพของแต่ละ ประเทศขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เสริมสร้างหรือเกื้อกูลเป็น องค์ประกอบสำคัญ ๖ ประการ คือ (รายละเอียด โปรดดูในบทความของคุณครู พลเรือโท พัน รัชชกัฏ ฉบัสมิถุนายน ๒๕๕๖)

- ๒.๑ ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (Geographical Position)
- ๒.๒ สภาพภูมิประเทศ (Physical Conformation)
- ๒.๓ ขอบเขตของดินแดน (Extent of Territory)
- ๒.๔ จำนวนประชากร (Numbers of Population)
- ๒.๕ อุปนิสัยของคนในชาติ (National Character)
- ๒.๖ คุณลักษณะของรัฐบาล (Character of the Government)

ปัจจัยเกื้อกูลทั้ง ๖ ประการนี้ มาฮาน กล่าวย้าว่า แต่ละประเทศมีไม่เท่ากัน ไม่เหมือนกัน ปัจจัยส่วนใหญ่ เกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับการเกิดของตัวรัฐชาตินั้น ซึ่งเป็น

เหตุผลที่เขาถือว่ามันเป็นพรหมลิขิต (Destiny) หรือ เป็นของขวัญที่ธรรมชาติมอบให้มาตั้งแต่เกิด ส่วนชาติใด จะมีสมุททานุภาพอยู่ในระดับใด จะเป็นชั้นเทพหรือ ชั้นพรหมหรือชั้นสมเด็จ ก็อยู่ที่ว่าชาตินั้นจะสามารถ ขยายผลจากปัจจัยเกื้อหนุนที่ตนเองมีอยู่ได้มากน้อย เพียงใด เรื่องนี้มีความสำคัญต่อความเข้าใจของเนื้อหา ทั้งหมดของเรื่อง ผมจึงขออธิบายแต่ละหัวข้อดังนี้

๒.๑ ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (Geographical Position) เป็นจุดเริ่มต้นของการมีสมุททานุภาพ รัฐชาติใดที่ตั้งอยู่บนจุดศูนย์กลางหรือศูนย์รวมของ เส้นทางเดินเรือของโลก (Choke Point) เช่น ปากทาง เข้าออกของช่องแคบต่าง ๆ จุดเลี้ยวของเส้นทางเดินเรือ อ้อมแหลมปลายสุดของทวีป หรือเป็นเกาะที่ตั้งอยู่ กลางเส้นทางเดินเรือข้ามมหาสมุทรที่เรือทุกลำจะต้อง แล่นผ่านเป็นต้น เมื่อเรือเดินสมุทรทุกลำต้องแล่นผ่าน รัฐชาตินั้นก็จะสามารถควบคุมการเคลื่อนไหวของ เรือสินค้าต่างชาตินั้นได้โดยปริยาย (ถ้ามีกำลัง อำนาจมากพอ) อันเป็นผลดีด้านความมั่นคง รวมทั้ง อาจจะทำให้มีรายได้ด้วยเพราะในสมัยก่อนน่าจะมีการ เก็บค่าผ่านทางบ้าง (ซึ่งก็คือ “ส่วย” นั่นเอง) แต่ที่จะ สามารถทำให้ร่ำรวยขึ้นอย่างเป็นกอบเป็นกำก็คือ การแล่นอ้อมแหลมปลายสุดของทวีป หรือผ่าน ช่องแคบต่าง ๆ ซึ่งล้วนเป็นพื้นที่อันตรายที่มีผลต่อ ความปลอดภัยของการเดินเรือ บรรดาเรือเดินสมุทร ทั้งหลายที่เดินทางรอนแรมกลางทะเลมาเป็นระยะทางไกล ก็จะต้องแวะจอดที่เมืองท่าปากทางก่อนเพื่อเตรียม เรือให้พร้อม จึงได้เกิดธุรกิจการเก็บค่าจอดเรือ การซ่อม ทำเรือ การแลกเปลี่ยนสินค้า การจ่ายเสบียงอาหาร รวมทั้งการท่องเที่ยวพักผ่อนของบรรดาลูกเรือจาก แดนไกลที่มีระเบียบปฏิบัติประจำว่า เมื่อเดินทาง เข้าเมืองท่าไหนทะเลจะต้องตักดวงความสุขส่วนตัว ให้อย่างเต็มที่ เป็นการตกเบิกและเก็บล่วงหน้า ในคราวเดียวกัน เพราะออกทะเลอีกเมื่อใดก็จะมี โอกาสใช้เงินไปอีกนาน ปัจจัยเกื้อกูลสมุททานุภาพ ข้อแรกนี้ ท่านผู้อ่านสามารถยกตัวอย่างเปรียบเทียบกับ



ที่ตั้งร้านสะดวกซื้อ (Seven Eleven) ทุกปากซอย ได้อย่างชัดเจน



ร้านสะดวกซื้อ ยึดพื้นที่ทุกปากซอย มีแต่รั้วกับบราว

ประเทศสหราชอาณาจักรอังกฤษเป็นประเทศที่ได้คะแนนในข้อแรกนี้เต็มร้อย เพราะตัวประเทศเป็นเกาะตั้งอยู่กลางช่องแคบอังกฤษ กำกับเส้นทางเดินเรือระหว่างทะเลเหนือกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทวีปแอฟริกา ใครผ่านควบคุมได้หมด นอกจากนี้ อังกฤษยังแผ่ขยายสมุททานุภาพของตนเข้าครอบครองจุด Choke Point ของเส้นทางเดินเรือของโลกไว้เกือบทั้งหมด เช่น ช่องแคบยิบรัลตาร์ปากทางเข้าทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ช่องแคบบอสฟอรัสและดาดะแนล

ปากทางเข้าทะเลดำ ปากคลองซูเอซ ปากทางเข้าอ่าวเปอร์เซีย เกาะฮ่องกงในทะเลจีน รวมทั้งเกาะสิงคโปร์ : ร้าน Seven Eleven ปากทางเข้าช่องแคบมะละกา ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย หนึ่งประเทศสิงคโปร์นับเป็นประเทศใกล้ตัวเรา ที่น่าศึกษาถึงความสำเร็จในการใช้ปัจจัยเกื้อกูลทางสมุททานุภาพ ในการสร้างความมั่งคั่งและมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งผมจะขอเข้าไปวิเคราะห์ในช่วงท้ายบทความหลังจากที่ได้อธิบายปัจจัยทั้ง ๖ ข้อเรียบร้อยแล้ว

๒.๒ สภาพภูมิประเทศ (Physical Conformation)

ปัจจัยเกื้อกูลข้อที่ ๒ นี้ ถ้าแปลจากรากศัพท์ภาษาอังกฤษโดยตรงก็คือ “รูปพรรณสัณฐาน” แต่ก็ดูจะไม่ค่อยเป็นทางการนัก ผมจึงขอใช้คำว่า สภาพภูมิประเทศหรือลักษณะทางกายภาพ ซึ่งก็จะให้ความหมายในทำนองเดียวกัน คือลักษณะภูมิประเทศและรูปพรรณสัณฐานที่เหมาะสมคือปัจจัยเกื้อกูลสมุททานุภาพของประเทศอีกข้อหนึ่ง มาฮานยกตัวอย่างประเทศมหาอำนาจทางบกควรจะมีรูปร่างอ้วนกลมหรือเป็นสี่เหลี่ยมด้านเท่า โดยมีเมืองหลวงอยู่ที่จุดศูนย์กลางอันจะทำให้เข้าถึงชายฝั่งตรงได้ยาก ตัวอย่างเช่นประเทศเยอรมนีและฝรั่งเศส เป็นต้น ส่วนประเทศที่จะมีอำนาจทางทะเลควรจะมี



อาณาเขตของเครือจักรภพอังกฤษก่อนเกิดสงครามโลก สามารถควบคุมเส้นทางเดินเรือและตำบลที่สำคัญของโลกได้หมด โดยพระอาทิตย์ไม่เคยตก



รูปร่างยาวคล้ายรองเท้าบูชียื่นออกไปในทะเล (หรือเป็นเกาะกลางทะเล) เช่นประเทศอังกฤษหรืออิตาลีเป็นต้น เหตุผลก็คือ มีขอบฝั่งยาว มีทางออกสู่ทะเลให้เลือก และสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือพาณิชย์ได้มากแห่ง รวมทั้งสามารถวางกำลังทางเรือได้ทั้งสองด้านซึ่งมีความสำคัญมากในยามสงครามด้วย นอกจากนี้ลักษณะขอบฝั่งจะต้องมีส่วนที่เว้าโค้งเป็นอ่าวเข้าไปแผ่นดิน โดยที่ปากอ่าวแคบเพื่อเป็นที่กำบังคลื่นลมและเข้าศึกแต่ส่วนภายในกว้าง (คล้ายลูกโป่งหรือกระเพาะหมู) มีน้ำลึกเพื่อให้เรือขนาดใหญ่เคลื่อนไหวได้สะดวก อีกทั้งขอบฝั่งควรจะมีลักษณะเป็นนี่ยื่นออกมาเพื่อเพิ่มพื้นที่ในการทำท่าเทียบเรือด้วย นักภูมิยุทธศาสตร์ทางทะเลลงความเห็นว่า อ่าวซานฟรานซิสโกของสหรัฐอเมริกา และอ่าวซิดนีย์ของออสเตรเลีย



ซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา อ่าวจุดเรือเกรด A ของซีกโลกเหนือ



ซิดนีย์ ออสเตรเลีย อ่าวจุดเรือเกรด A ของซีกโลกใต้

นับว่ามีคุณลักษณะต้องตาม “โทงเว้ง” เหล่านั้นมากที่สุด นอกจากนั้นก็ยังมีเมืองท่าเรือเตอร์ดัมของประเทศเนเธอร์แลนด์ ที่ตั้งอยู่ปากแม่น้ำไรน์อันเป็นแม่น้ำนานาชาติ ไหลผ่านหลายประเทศ ที่มีสภาพทางกายภาพที่เหมาะสม ประกอบกับได้รับการพัฒนาจากรัฐอย่างเต็มที่จนกลายเป็นท่าเรืออันดับต้นของโลก และเป็นปัจจัยเกื้อกูลให้ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความเจริญมั่งคั่งทางเศรษฐกิจมาจนถึงทุกวันนี้



เรือเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์ เมืองท่าพาณิชย์เกรด A ของโลก

สำหรับลักษณะชายฝั่งของประเทศในแถบสแกนดิเนเวีย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลักษณะพวยอร์จันั้น ถึงแม้จะมีส่วนหยักเว้ามากมาย แต่ด้วยความที่มีน้ำลึกมากและชายฝั่งเป็นหน้าผาสูงชันจึงไม่เหมาะสำหรับการเป็นท่าเรือพาณิชย์จึงไม่ใช่ปัจจัยเกื้อกูล กล่าวโดยสรุปสภาพภูมิประเทศทั้งรูปพรรณสัณฐานและลักษณะชายฝั่งทะเลที่เหมาะสมกับการสร้างเป็นอ่าวจุดเรือหรือเมืองท่า/ฐานทัพ เป็นปัจจัยเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศหรือรัฐชายฝั่งนั้น

๒.๓ ขอบเขตของดินแดน (Extent of Territory)
ปัจจัยเกื้อกูลในข้อนี้มีเหตุผลเป็นตรรกะสำคัญที่ทำให้มาฮาน กล้าที่จะชี้ชัดว่า สหรัฐอเมริกามีพรหมลิขิต (หรือสิ่งที่พระเจ้าสรรคสร้างให้ตั้งแต่เกิด) ที่จะสามารถเป็นเจ้าทะเลแทนอังกฤษได้ในอนาคตก็เนื่องจากความกว้างใหญ่ของดินแดนนี้เอง เมื่อเริ่มประกาศอิสรภาพผมประเมินคร่าว ๆ ว่าสหรัฐอเมริกาน่าจะมี



ขนาดดินแดนกว้างใหญ่กว่าเกาะอังกฤษรวม ๒๐ เท่า เมื่อดินแดนกว้างใหญ่ชายฝั่งทะเลก็ยึดยาวตามไปด้วย การที่มีชายฝั่งยาวไกลทั้งสองมหาสมุทรนั้นหมายถึง การที่จะสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะเป็นแหล่งอาหารและทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งแหล่งพลังงานจากใต้ทะเลด้วย อีกทั้งการมี ชายฝั่งทั้งสองมหาสมุทรเป็นประตูในการคมนาคม ทางทะเลสามารถติดต่อค้าขายได้ทั่วโลกช่วยให้ ประเทศร่ำรวยมั่งคั่งขึ้นอย่างรวดเร็ว และที่สำคัญ ในด้านความมั่นคงก็คือ สามารถใช้ชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน ของประเทศเป็นฐานในการแผ่ขยายกำลังนาวิกานุภาพ ของประเทศสู่มหาสมุทรและทะเลทั่วโลกก็ได้อย่างสะดวก โดยสหรัฐอเมริกา ได้สร้างฐานทัพเรือ ขนาดใหญ่ด้านมหาสมุทรแปซิฟิกที่อ่าว San Diego รัฐแคลิฟอร์เนีย และมหาสมุทรแอตแลนติกทางฝั่ง ตะวันออกที่เมือง Norfolk รัฐเวอร์จิเนียซึ่งเป็นที่ตั้ง ปรกติของกองเรือที่ ๗ และกองเรือที่ ๖ ตามลำดับ ด้วยอานุภาพของกองเรือทั้งสองพอจะกล่าวได้ว่า สหรัฐอเมริกา สามารถแพร่ขยายนาวิกานุภาพไปยัง เกือบทุกแห่งในโลกที่น้ำทะเลไปถึงได้ โดยไม่มีข้อจำกัด



ซานดิเอโก แคลิฟอร์เนีย ฐานทัพใหญ่ของกองเรือที่ ๗ ด้านมหาสมุทรแปซิฟิก



เมื่อสหรัฐอเมริกาได้รับเอกราช โลกก็อยู่ใน ช่วงปลายของยุคการค้าอาณานิคมแล้ว ถึงแม้ว่า กองทัพเรือยังเพิ่งสร้างแต่ก็เล็งเห็นประโยชน์ของการ ขยายขอบเขตดินแดนเพื่อใช้เป็นฐานที่มั่นโพ้นทะเล เช่นเดียวกับอังกฤษ มีคำคมของมาฮานที่ฝากไว้ให้ บรรดานักการเมืองที่บริหารประเทศต้องขบคิดว่า “**นก บกที่ยิ่งใหญ่ บินไม่ได้ไกลในทะเล**” (คงจะหมายถึง นกอินทรีที่เป็นสัญลักษณ์ของประเทศ) ที่เหลือ ให้ไปตีความกันเอาเอง โชคดีที่ผู้บริหารประเทศและ นักการเมืองในสภาที่เป็นแนวร่วมทหารเรือมีมากพอ ที่จะช่วยกันไข “ปริศนาภาษิต” ดังกล่าวได้ว่า ถ้าไม่มี ฐานกลางทะเลให้นักอินทรีได้เกาะพัก ไม่นานก็คง หมดแดงตกลูกน้ำตายกลายเป็นเหยื่อให้ปลาเล็กปลาน้อย กินไปตามกฎธรรมชาติ ดังนั้นเมื่อประเทศมีอานุภาพ มากขึ้นสหรัฐอเมริกาจึงแผ่อิทธิพลเข้าควบคุม จุดยุทธศาสตร์ทางทะเลที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ปากคลองปานามาอันเป็นจุดยุทธศาสตร์ระดับ ความเป็นความตายของประเทศ เพราะเป็นจุดรวมของ การเดินเรือเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแอตแลนติกกับแปซิฟิก ซึ่งจะสามารถร่นระยะทางระยะยาวและค่าใช้จ่าย ในการเดินทางอ้อมทวีปอเมริกาใต้ (ผ่านแหลม ฮอรั่น ของอาร์เจนตินา) ได้อย่างมหาศาล รวมทั้งจะเป็น ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางทะเลของสหรัฐอเมริกา ในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือข้ามประเทศข้ามมหาสมุทร ได้ด้วย ส่วนพื้นที่โพ้นทะเลที่สหรัฐอเมริกาแผ่อิทธิพล เข้าครอบครองควบคุมก็มีมาก เช่น หมู่เกาะฮาวาย เกาะกวมกลางมหาสมุทรแปซิฟิก และเกาะดีโวการ์เซีย กลางมหาสมุทรอินเดีย อีกทั้งยังได้บังคับซื้อ คาบสมุทรอัสการจากรัสเซีย และบังคับซื้อหมู่เกาะ ฟิลิปปินส์จากสเปนด้วย เป็นต้น

นอร์ฟอล์ก เวอร์จิเนีย ฐานทัพใหญ่ของกองเรือที่ ๖ ด้านแอตแลนติก





ฐานทัพโพ้นทะเล องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้สหรัฐอเมริกา เป็น “เจ้าทะเล” โดยสมบูรณ์

อนึ่งผมขอทำความเข้าใจในขั้นนี้ว่า ไม่ใช่เสมอไปที่ดินแดนอันกว้างใหญ่หรือฝั่งทะเลอันยาวไกลจะเป็นปัจจัยส่งเสริมสมุททานุภาพของประเทศได้ในทุกกรณีไป เพราะอาจจะมีปัจจัยข้ออื่นใน ๕ ข้อที่เหลื่อมมาทำหน้าที่เป็น “แต้มลด” (Handicap) จนทำให้ความกว้างไกลของชายฝั่งอาจกลายเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศได้ ผมขอยกตัวอย่าง ๒ กรณีเพื่อยืนยันความเห็นนี้คือ : กรณีแรกออสเตรเลีย : ซึ่งเป็นประเทศเดียวของทั้งทวีป มีความกว้างใหญ่และรูปพรรณสัณฐานใกล้เคียงกับสหรัฐอเมริกา แต่มีความยาวของชายฝั่งทะเลมากกว่าเพราะล้อมรอบด้วยทะเลและมหาสมุทรทั้ง ๔ ด้าน ทรัพยากรในทะเลและในแผ่นดินก็มีมากมาย แต่มีข้อด้อยที่จำนวนประชากรน้อยเกินไป (ประมาณ ๑๘ ล้านคน) ไม่สัมพันธ์กับความยาวไกลของชายฝั่งทะเล เคยมีนักยุทธศาสตร์ของประเทศคนหนึ่งเขียนหนังสือวิเคราะห์โดยให้ชื่อเรื่องว่า “The Coast too long” มีข้อสรุปท้ายบทว่า ฝั่งยาวมาก แต่จำนวนประชากรน้อยเกินไป กำลังพลทหารเรือ

ก็น้อยลงตามส่วน สุดท้ายเรือรบก็ต้องพลอยน้อยตามไปด้วย ประเทศจึงไม่สามารถเพิ่มสมุททานุภาพได้ตามที่ควรจะเป็น



ประเทศออสเตรเลีย มีขอบฝั่งยาวมากกว่าสหรัฐอเมริกา ทรัพยากรก็มาก แต่คนน้อยเกินไป สมุททานุภาพจึงไม่เข้มแข็งเท่าที่ควร

อีกประเทศหนึ่งที่ควรศึกษาเป็นตัวอย่างสำหรับปัจจัยในข้อนี้ก็คือ : **ประเทศชิลี** : ชิลีตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของทวีปอเมริกาใต้ ด้านตะวันออกติดประเทศอาร์เจนตินา โดยมีเทือกเขาแอนดีส เทือกเขา



ที่สูงและยาวที่สุดในโลกกันเป็นพรมแดน ส่วนชายแดนด้านตะวันตกทั้งหมดก็คือมหาสมุทรแปซิฟิก ซิลีมีลักษณะพิเศษไม่เหมือนใครคือมีชายฝั่งทะเลด้านเดียวที่ยาวมาก เมื่อวัดระยะตั้งแต่พรมแดนประเทศเปรูทางเหนือจรดปลายทวีปด้านมหาสมุทรแอนตาร์ติกทางขั้วโลกใต้ จะมีความยาวเกือบเท่ากับชายฝั่งทะเลของสหรัฐอเมริกาทั้งสองมหาสมุทรรวมกันเลยทีเดียว แต่ความยาวของชายฝั่งทะเลของซิลีกลับกลายเป็นปัจจัยลบสำหรับสมุททานุภาพ ด้วยรูปพรรณสัณฐานของประเทศที่ยาวแต่แคบมาก (ลักษณะคล้ายไม้ตะเกียบ) ประกอบกับ สภาพชายฝั่งทะเลที่มีความลาดชันตำนาน้ำไม่ลึกกรวมทั้งตัวแผ่นดินที่แคบอยู่แล้วกลับเป็นเทือกเขาสูงไม่เอื้อในการพัฒนาเป็นฐานทัพหรือท่าเรือพาณิชย์ ที่ยิ่งร้ายหนักก็คือรัฐบาลในยุคก่อนเป็นเผด็จการอำนาจนิยม จึงมุ่งแต่เสริมสร้างกำลังทางบกเพื่อรักษาอำนาจของตนไว้ให้ยาวนานที่สุด มากกว่าการที่จะคิดแก้ปัญหาของชาติทางทะเล สภาพชายฝั่งที่ยาวไกลแต่แผ่นดินกลับเรียวแคบบวกกับกองทัพเรือที่ไม่เข้มแข็ง จึงเป็นจุดอ่อนทางยุทธศาสตร์ที่ล่อแหลมต่อการถูกโจมตีตัดตอนเป็นอย่างมาก จนซิลีต้องคืนรนประกาศขยายพื้นที่ทะเลอาณาเขตออกไปให้ไกลที่สุดเพื่อการป้องกันในทางลึก



ซิลี ประเทศที่มีขอบฝั่งด้านเดียวยาวที่สุดในโลก แต่กลับเป็นข้อด้อยของสมุททานุภาพ

อนึ่งปัจจัยเกื้อกูลสมุททานุภาพทั้ง ๓ ข้อ ที่ผมได้อธิบายมานี้ล้วนเป็นคุณลักษณะทางกายภาพของประเทศทั้งสิ้นไม่ว่าจะเป็นทำเลที่ตั้ง รูปพรรณสัณฐาน และขนาด/ขอบเขตของดินแดนที่รัฐนั้น ๆ มีอยู่ตั้งแต่เกิดเป็นส่วนใหญ่ ผมขอยกตัวอย่างเสริมในเรื่องนี้ก็คือ ถ้าจะเปรียบประเทศเป็นมนุษย์ผู้ชายคนหนึ่ง ปัจจัยทั้ง ๓ ก็น่าจะเป็นผลบุญที่ทำให้เกิดมามีใบหน้าหล่อ ทั้งพอรวย และยังสูงยาวเข้าดีอีกต่างหาก ผมจึงขออุปมาความหมายรวมทั้ง ๓ ข้อนี้ว่า เป็นปัจจัยเกื้อกูลที่ “พ่อให้มา” ทั้งนี้เพื่อให้ท่านผู้อ่านจำง่าย เข้าใจง่าย รวมทั้งจะสอดคล้องกับปัจจัยอีก ๓ ข้อหลังที่เป็นเรื่องภายในของตัวบุคคลที่เพศหญิงเป็นผู้สร้างว่า “แม่ให้มา” อนึ่งขอทำความเข้าใจตั้งแต่ต้นสำหรับคำอุปมาว่าเป็นคุณสมบัติที่ “แม่ให้มา” นี้ ไม่เกี่ยวกับโครงสร้างทางสรีระของเพศหญิง แต่เป็นปัจจัยเกื้อกูลที่เกี่ยวกับทรัพยากรมนุษย์ ที่เพศแม่เป็นผู้สร้าง ดังที่ผมจะขออธิบายในแต่ละข้อโดยละเอียดต่อไป

๒.๔ จำนวนประชากร (Numbers of Population)



จำนวนประชากรของประเทศมีน้อยเกินไป สมุททานุภาพก็ไม่แข็งแรง

ปัจจัยที่แม่ให้มาในข้อนี้มีความหมายชัดเจนในตัว โดยไม่ต้องอธิบายมาก เหตุผลง่าย ๆ ก็คือ เมื่อประเทศมีประชากรมาก ก็สามารถแบ่งมาเป็น ชาวเรือ ทหารเรือ และนักรบทางเรือได้มากตามไปด้วย อันจะส่งผลถึงขนาดและจำนวนของกองเรือรบและกองเรือสินค้าที่จะสามารถขยายให้ใหญ่โตเพิ่มมากขึ้นได้โดยปริยาย ทำให้ประเทศสามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์และความมั่นคงจากทะเลได้อย่างเต็มที่ มีตัวอย่างซ้ำ ๆ



ที่เป็นประสบการณ์ตรงของผมเกี่ยวกับเรื่องนี้ที่อยากนำมาเล่าสู่กันฟังก็คือ เมื่อครั้งที่ผมไปศึกษาที่วิทยาลัยเสนาธิการทหารประเทศออสเตรเลียเมื่อ ๒๐ กว่าปีมาแล้ว ปลายหลักสูตรมีการทัศนศึกษาต่างประเทศคืออินโดนีเซียเพียงประเทศเดียวตลอด ๑๐ วันดูงานเริ่มที่ระดับรัฐบาล กลาโหม เหล่าทัพ และจบลงที่ฝ่ายบ้านเมืองตั้งแต่ระดับจังหวัดจนถึงเทศบาล เรียกได้ว่าวิเคราะห์ข้อมูลทุกซอกทุกมุมของประเทศเลย ทั้งนี้เนื่องจากทั้ง ๒ ประเทศนับเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่อกันเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะทางภูมิยุทธศาสตร์ทางทะเลที่ประเทศอินโดนีเซียตั้งกีดขวางเส้นทางเดินเรือของออสเตรเลียขึ้นสู่แผ่นดินใหญ่ของเอเชีย เมื่อไปดูงานที่กลาโหมตัวรัฐมนตรีซึ่งเป็นนายพลเอกทหารบกได้มาต้อนรับและตอบคำถามด้วยตนเอง ก่อนจบนายทหารนักเรียนผู้หนึ่งได้ตั้งคำถามแบบ แร่ง ตรง และแสดงอำนาจตามแบบฝรั่งนักล่าเมืองขึ้น (คนออสเตรเลียส่วนใหญ่มีเชื้อสายอังกฤษเจ้าอาณานิคม กล่าวกันว่าบรรพบุรุษเป็นนักโทษที่อังกฤษนำมา “ปล่อยเกาะ” ตั้งแต่สมัยกับตันเจมส์ คุก : ผู้เขียน) ว่า “do you consider Australia as a threat ?” ความหมายตรง ๆ ก็คือ “เอ็งกลัวข้าไหม ?” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมก็ตอบกลับแบบตรง ๆ และข่มขวัญอย่างไม่เกรงใจเช่นกันว่า “ประเทศอินโดนีเซียซึ่งมีประชากร ๑๘๐ ล้านคน ไม่คิดว่าประเทศที่มีคนแค่เพียง ๑๘ ล้านคน จะสามารถเป็นภัยคุกคามได้” คำตอบนี้ทำให้บรรดา



“ข้าไม่กลัวเอ็ง” แล้วใครควรจะกลัวใคร ?

นักศึกษาวิทยาลัยเสนาธิการทหารออสเตรเลียเกิดอาการ “จ๋อย” ไปและไม่กล้าตั้งคำถามเข้ม ๆ อีกเลยตลอดภาค ถึงอย่างไรออสเตรเลียก็ต้องยอมรับจุดอ่อนด้านจำนวนประชากรที่น้อยเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของประเทศและความยาวของชายฝั่งทะเลที่กว้างยาวมากกินไป กำลังทางเรือที่มีอยู่ถึงแม้จะมีความทันสมัยมากก็ไม่สามารถป้องกันได้อย่างทั่วถึงทุกวันนี้ออสเตรเลียก็ยังประสบปัญหาคาอวก จากการลักลอบแทรกซึมของผู้อพยพจากอินโดนีเซีย ตिमอร์ และปาปัวนิวกินที่เล็ดลอดขึ้นตามแนวชายฝั่งด้านเหนืออย่างแก้ไม่ตก อันเนื่องมาจากการที่ประเทศมี “the coast too long but population (the navy) too small” นั่นเอง

๒.๕ คุณลักษณะนิสัยของคนในชาติ (National Character)

แม้ว่าจะมีประชากรจำนวนมากมายมหาศาล แต่ถ้าเป็นประชาชนพลเมืองที่ “แหงนทะเล” ไม่ชอบเดินทางโดยทางเรือ เพราะว่ายน้ำไม่แข็ง กลัวแมคคลื่น ฯลฯ การที่จะเสริมสร้างสมุททานุภาพก็คงจะลำบากเพราะ “คน” คือทรัพยากรที่สำคัญที่สุดในการบริหารและปฏิบัติ



กับตันแจ๊ค สแปร์โรว์ จอมโจรแห่งทะเลคาริบเบียน บุคคลแบบนี้ถ้ามีจริง สามารถเป็น “Idol” ของจิตวิญญาณทะเลได้

ไม่ว่าจะเป็นองค์กรใหญ่ระดับประเทศ หรือเล็กในระดับเรือในทางตรงข้ามรัฐที่มีพลเมืองไม่มากนักคือพอสมส่วนกับขนาดของดินแดน ถ้าประเทศนั้นมีสถานภาพเป็นรัฐ



ทะเล (Maritime States) คุณลักษณะของคนในชาติ ก็จะเป็นเครื่องแสดงถึงศักยภาพในการเสริมสร้าง สมุททานุภาพ การที่ประเทศใดจะมีฐานะอยู่ในกลุ่มรัฐ ทะเลได้นั้น นอกจากจะมีกองเรือรบ ฐานทัพเรือ ท่าเรือ และอุตสาหกรรมเรือเป็นเสาหลักแล้ว คุณลักษณะของประชากร ที่มีนิสัยผูกพันกับทะเล (sea minded) ก็จะเป็น เงื่อนไขที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน เพราะ “คน” คือผู้ที่ใช้องค์ประกอบที่กล่าวมาให้มีประสิทธิภาพได้ ส่วนการที่จะตัดสินว่าประชากรชาติใด รัฐใด มีจิตวิญญาณ ทะเล (sea minded) หรือไม่เพียงใดนั้นสิ่งสำคัญ ไม่ใช่ที่ลักษณะภายนอก เช่นการแต่งกาย หรือการ ประกอบอาชีพ (เพราะเขาอาจจะเลือกงานไม่ได้) แต่ จะตัดสินได้ชัดเจนในสิ่งที่เขาเลือกจะทำในเวลาว่าง เช่น งานอดิเรก หรือการเล่นกีฬาที่เกี่ยวข้องกับทะเลเป็นต้น การที่จะมองด้วยสายตาเพียงครั้งเดียว แล้วพอจะ ตัดสินได้ว่าประเทศใดมีประชากรที่มีนิสัยรักทะเลเพียงใด (ในความคิดของผม) ก็ดูได้จากจำนวนเรือใบที่จอดพัก อยู่ในท่า หรือที่พากันออกไปท่องทะเลกลางอ่าวในช่วง วันหยุด ก็พอจะประเมินได้แล้ว (รวมทั้งประเทศไทย ของเราด้วย)

ในความคิดของผมชนชาติที่มีคุณลักษณะนิสัย เป็น ชาวเรือ นักเดินเรือ และนักรบทางทะเลที่เข้มแข็ง ที่สุด (เมื่อเริ่มมีการบันทึกประวัติศาสตร์) ก็คือพวกไวกิ้ง โจรสลัดแห่งขั้วโลกเหนือ นักรบชาวนอร์ดิกพวกนี้



นักรบไวกิ้งบนเรือมังกร สูดยอดชนเผ่า
เจ้าของจิตวิญญาณทะเล ในยุคแรก

ได้เดินเรือลงใต้ด้วยเรือที่ออกแบบให้มีขนาดค่อนข้างใหญ่ แต่เพรียวลม กราบเตี้ยเรี่ยน้ำ ดาดฟ้าเปิดไม่มีแกง กินน้ำน้อยและใช้ใบขนาดใหญ่ทำให้มีความเร็วสูง ด้วยเรือ ที่เรียกว่าเรือมังกรนี้พวกไวกิ้งต้องเดินทางรอนแรม ท่ามกลางคลื่นลมทะเลที่หนาวเหน็บของทะเลเหนือ โดยไม่มีที่กำบังหรือห้องหับใต้ดาดฟ้าให้พักผ่อน เป็นเวลาแรมเดือนซึ่งนับว่าทรหดเป็นอย่างมาก และ เมื่อแล่นลงใต้จนถึงฝั่งยุโรปก็ยังมีแรงพอที่จะลากดาบ ไปไล่ฟันนักรบเจ้าของประเทศ จนสามารถยึดครอง ดินแดนได้มากพอสมควร เท่าที่ผมพอจำได้คือบางส่วนของยุโรปจนถึงแคว้นบริตาเนียทางใต้ของฝรั่งเศส รวมทั้ง เกาะอังกฤษที่นักรบไวกิ้งสามารถปราบบรรดาอัศวิน คู่บลัดด์จันรบบาบ และสถาปนาตัวเองเป็นกษัตริย์ ราชวงศ์หนึ่งของประวัติศาสตร์อังกฤษได้ด้วย สิ่งที่น่าทึ่ง อีกอย่างของพวกไวกิ้งก็คือ การเดินเรือดาราศาสตร์ โดยใช้ดาวเหนือเป็นหลักนำในการแล่นออกและกลับสู่ แผ่นดินเกิดได้อย่างปลอดภัยในทุกฤดูกาล เพราะ ดาวเหนือในบริเวณขั้วโลกเหนือลอยค้างฟ้าไม่มีตก ทั้งกลางวันและกลางคืน

เมื่อพวกไวกิ้งเข้าสู่ยุคเสื่อมตามวัฏจักรของ โลกธรรม ชาติที่ก้าวเข้ามาแทนที่ในเรื่องคุณลักษณะ นิสัยของประชากรในด้าน “จิตวิญญาณทะเล” (sea minded) ในความเห็นของผมก็คือชาวอังกฤษ ด้วยความที่ประเทศเป็นเกาะเป็นชาติทะเลโดยธรรมชาติ จึงทำให้ชาวอังกฤษมีความคุ้นเคยกับทะเลมาตั้งแต่เกิด



ทหารเรืออังกฤษ ต้นแบบชาวเรือเหนือชาติอื่น
ต่อจากพวกไวกิ้งจนถึงปัจจุบัน



และถ่ายทอดจิตวิญญาณทะเลนี้สู่รุ่นลูกรุ่นหลานรุ่นหลังอย่างเข้มข้นมั่นคงด้วยการสนับสนุนของรัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ประกอบกับความภูมิใจในความยิ่งใหญ่ทางทะเลของตนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้คนอังกฤษในสวนรวมมีลักษณะเป็นชาวเรือเหนือกว่าชาติอื่น ต่อเนื่องมาหลายศตวรรษ เหนือกว่าคู่รักคู่แข่งในสองสงครามโลกอย่างคนเยอรมัน หรือคู่แข่งในอดีตเช่น สเปน ฝรั่งเศส รวมทั้งเจ้าทะเลพระองค์ใหม่อย่างสหรัฐอเมริกาด้วย

ผมขอเล่าประสบการณ์ตรงเพื่อยืนยันความเห็นนี้ อีก ๑ เรื่อง คือ เมื่อ ๓๐ กว่าปีก่อนครั้งได้เดินทางไปฝึก - อบรม หลักสูตรนายทหารอำนวยการรบหลักในเรือ (Principal warfare officer) ที่ประเทศอังกฤษ ซึ่งจะต้องหมุนเวียนไปฝึกอบรมตามโรงเรียนวิชาปฏิบัติการทางเรือทุกสาขารวมทั้งฝึกภาคทะเลเป็นเวลา ๑ ปีเต็ม เมื่อครั้งต้องย้ายจากโรงเรียนปืนใหญ่ไปรายงานตัวเข้าศึกษาต่อที่โรงเรียนปราบเรือดำน้ำทางโรงเรียนแจ้งว่านายทหารที่ควบคุมหลักสูตรซึ่งเป็นนักปราบเรือดำน้ำรุ่นเก่า (ไต่เต้ามาจากประทวน) ยังอยู่กลางทะเลกลับมาไม่ทัน ขอให้พ้นจากรูการดูแลไปก่อน ตอนแรกผมนึกแปลกใจว่าเมื่อรู้ว่ามิจานสำคัญทำไมจึงต้องออกราชการทะเลด้วย แต่เมื่อเขากลับมาและได้กล่าวชี้แจงจึงทราบว่าเขารู้ตัวล่วงหน้าและได้เตรียมการไว้เรียบร้อยแล้ว พอตีก่อนเปิดหลักสูตรได้หยุดยาวก็เลยพาเมียเอาเรือใบออกเล่นท่องทะเลเที่ยวไปทั่วชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เขาเดินทางกลับตามแผนเจอพายุที่ปากช่องแคบยิบรอลต์ดำจนเล่นฝ่ามาไม่ไหวต้องขอโทษด้วย ที่ทำให้รู้สึกที่พวกเขาก็คือเวลาทำงานก็อยู่กับทะเลตลอด พอได้หยุดยาวก็ยังออกเรือเล่นใบไปเดินทางไกลอีก ทั้ง ๆ ที่รู้กันดีว่าไปลำบากแน่ เพราะทะเลเหนือช่วงอ่าวบิสเคย์ถึงช่องแคบยิบรอลต์ขึ้นชื่อในเรื่องคลื่นลมแรงและพายุหนัก (ถ้าเป็นทหารเรือไทยก็คงพากันหนีขึ้นดอยหรือไปเดินตามห้างหมดแล้ว) นี่คือตัวอย่างที่ยืนยันจิตวิญญาณทะเลอันเป็นคุณลักษณะอุปนิสัยประจำชาติของคนอังกฤษ โดยเฉพาะทหารเรือ

เมื่ออาชีพ ที่จะยังคงดำรงอยู่ไปอีกนานหากมีการสืบทอดที่ถูกต้องไปสู่ลูกหลาน โดยผู้เขียนประเมินเองว่าโอกาสเสื่อมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ก็น่าจะเริ่มที่ตัวผู้ใหญ่ระดับได้เท่าเหล่าทะเลทั้งหลาย ที่เมื่อรับราชการจนเติบโตเป็นนายพลแล้ว ต้องละทิ้งทะเลขึ้นทำงานบริหารบนบก พอนานเข้าก็อาจจะเปลี่ยนอุปนิสัยในวัยหนุ่ม สัมผัสเสีย ฟังงา เชือกเสาเพลลาโบ หันมาจับไม้กอล์ฟออกรอบ เพื่อเพิ่มโอกาสได้ **ใกล้ชิดติดตามนาย...จนได้ดี** (แบบใช้ทางด่วน ทางลัด ซึ่งมีให้เห็นทุกที่...จริง ๆ ด้วย) ทำให้เด็กรุ่นหลังเห็นตัวอย่างของวิธีสร้างความรุ่งโรจน์ทางลัดและหันมาลอกเลียนแบบ จิตวิญญาณชาวทะเลชาวเรือ ของพวกเขา ก็คงจะจางไปตามกรรม อุปนิสัยใจรักทะเลนั้นยืนยันว่าต้องบ่มเพาะด้วย **เรือใบ ไม่ใช่ไม้กอล์ฟ!** นี่คือบทสรุปของผมในข้อนี้



เล่นใบ VS กอล์ฟ อะไรคือปัจจัยเสริมสมุททานุภาพ ?

๒.๖ คุณลักษณะของรัฐบาล (Character of Government) สิ่งที่มาให้มาข้อสุดท้ายนี้มีความหมายและความสำคัญมากที่สุด เพราะเปรียบเสมือน Software ที่ทำหน้าที่สั่งและควบคุมการทำงานของ Hardware ทั้ง ๕ ข้อก่อนหน้า ให้สัมฤทธิ์ผลในการเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศ



คุณลักษณะรัฐบาล : คือปัจจัยข้อสุดท้ายที่สำคัญที่สุดของการเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศ



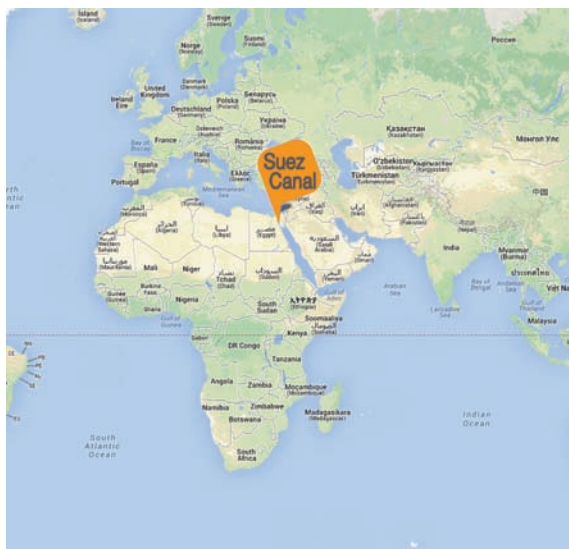
ในทางตรงข้ามถ้ารัฐบาลหรือผู้ปกครองประเทศมีนิสัยไม่ดี ไม่มีคุณภาพ ไม่สนใจที่จะพัฒนาประเทศในทางที่ควรจะเป็น บรรดาปัจจัยเกื้อกูลเหล่านั้นก็อาจจะกลายเป็นตัวจุดรั้งความเจริญหรือความมั่นคงของประเทศได้ (ทำนองเดียวกับในทางพุทธศาสนาที่พระท่านว่าในศีล ๕ นั้น ข้อสุดท้ายคือสุราเมรัยสำคัญที่สุด เพราะถ้าบุคคลใดเสพจนมามาย เปลี่ยนนิสัย ไร้อิสระแล้ว จะพาให้ผิดศีลข้ออื่นได้โดยง่าย) แต่ถ้ารัฐบาลของประเทศมีความเข้าใจและเห็นประโยชน์ของการเสริมสร้างสมุททานุภาพเพื่อความมั่นคงและมั่งคั่งของประเทศแล้ว ถึงแม้ประเทศจะมีปัจจัยที่ พ่อ – แม่ให้มาตั้งแต่เกิด ในลักษณะที่เป็นข้อด้อยหรือจุดอ่อน รัฐบาลที่ดีก็อาจจะสามารถเปลี่ยนปัญหาให้เป็นโอกาส เปลี่ยนข้อด้อยให้เป็นจุดเด่นได้ ถ้าตั้งใจจริงและประชาชนให้ความร่วมมือ

ผมขอยกตัวอย่างการแก้ปัญหาของบางประเทศที่ผ่านมา เพื่อให้ท่านผู้อ่านได้เห็นภาพชัดเจนขึ้น เช่น การขุดคลองขนาดใหญ่เพื่อเป็นเส้นทางลัดสำหรับการเดินทางเรือ เช่น คลองปานามาเชื่อมต่อระหว่าง



คลองปานามา

มหาสมุทรแอตแลนติกกับ แปซิฟิกทำให้สามารถย่นระยะทางและประหยัดเวลาในการเดินทางเรืออ้อมทวีปอเมริกาใต้ได้อย่างมหาศาล คลองซูเอซในประเทศอียิปต์ซึ่งย่นระยะทางการเดินทางเรือจากยุโรปไปเอเชีย



คลองซูเอซ

โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮปของทวีปแอฟริกา เป็นต้น แม้จะต้องใช้ทุนมหาศาลแต่ก็คุ้มค่าในระยะยาว เพราะประเทศจะกลายเป็นสภาพจากมีที่ตั้งกันขอยกลายเป็นร้านเซเว่นๆ ปากซอยที่ใคร ๆ ก็จะต้องผ่าน และเอาเงินมาจับจ่ายใช้สอย เป็นตัวอย่างการแก้ปัญหาตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ได้อย่างชัดเจน (แต่รัฐก็จะต้องยอมรับความเสี่ยงด้านความมั่นคง เพราะจะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ของโลกไปโดยปริยาย) สำหรับการแก้ปัญหาด้านขอบเขตของดินแดนนั้น ประเทศที่มีอำนาจทั้งหลายก็ใช้วิธียึดครอง (ในสมัยอาณานิคม) หรือขอบังคับซื้อหรือเช่าดินแดนที่ตนเห็นว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์หรือศูนย์กลางการคมนาคมทางเรือของโลกไว้เป็นของตน ส่วนประเทศที่มีอำนาจน้อยก็อาจจะใช้วิธีรวมกันเป็นภาคีทางเศรษฐกิจ เพื่อหาผลประโยชน์ร่วมกันอันเป็นการขยายพื้นที่ทำมาหากินโดยทางอ้อมด้วย

สำหรับการแก้ปัญหาด้านประชากรเมื่อจำนวนพลเมืองมีน้อยเกินไปนั้น รัฐบาลออสเตรเลียในสมัยหนึ่งเคยหาทางเพิ่มจำนวนประชากรทางลัด ด้วยการเปิดโอกาสให้ผู้ที่ต้องการอพยพย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำมาหากินในประเทศสามารถโอนสัญชาติได้ โดยมี



เงื่อนไขแต่เพียงว่า ต้องไม่มีคดีติดตัว มีอาชีพการงาน มั่นคง และสามารถร้องเพลงชาติออสเตรเลียได้เท่านั้น (เรื่องนี้ผมเพียงได้ยินมานานแล้ว) แต่ปัจจุบันทราบว่าได้เลิกนโยบายนี้แล้ว ส่วนรัฐบาลประเทศสิงคโปร์ แก้ปัญหาจำนวนประชากรน้อยโดยการส่งเสริมให้พลเมืองแต่งงานแล้วมีลูกให้มาก ๆ และแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยการนำเข้าแรงงานต่างประเทศในงานอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการทำเรือ การต่อเรือ และการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศ สำหรับในส่วนของ การสร้างอุปนิสัยของคนประจำชาติให้รักทะเลนั้น ถ้าประเทศเป็นเกาะก็คงไม่มีปัญหา เพราะผู้คนอยู่กับทะเลมาตั้งแต่เกิดจนตาย ยิ่งไงก็ต้องรักทะเลอยู่แล้ว ส่วนประเทศที่ประชากรส่วนใหญ่มีพื้นฐานมาจากคนนอก เป็นชาวไร่ ชาวนา ชาวป่า ชาวเขา แล้วอพยพมาหา กินติดทะเล รัฐก็มีหนทางสร้างนิสัยโดยการส่งเสริมกิจกรรมให้ใกล้ชิดกับทะเล เช่นการกีฬาทางน้ำ การท่องเที่ยวทางทะเล การประกอบอาชีพและการอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่นการประมง การต่อเรือซ่อมเรือ และอาชีพทหารเรือ เป็นต้น ส่วนนโยบายรัฐไทยที่ให้เกณฑ์เด็กหนุ่มจากยอดดอย ยอดภู มารับใช้ชาติเป็นทหารเรือ นั้น ผมคิดว่าคงจะเป็นเรื่องบังเอิญทางการเมืองหรือความไม่ไว้วางใจในอดีต มากกว่าการมุ่งจะแก้ปัญหาปัจจัยในข้อนี้

แต่ที่ยากที่สุดก็คือการแก้ปัญหาในปัจจุบันข้อสุดท้ายอันได้แก่คุณลักษณะของรัฐบาล (ที่ไม่ส่งเสริมสมุททานุภาพ) หรือพูดง่าย ๆ ก็คือการแก้ไขตนเอง เรื่องนี้คงเป็นเรื่องยากยิ่งพอ ๆ กับความเป็นไปไม่ได้ที่รัฐใดประเทศใดจะสามารถทำให้นักการเมืองผู้บริหารประเทศ มองเห็น ยอมรับ และพัฒนาทัศนคติของตัวเอง รวมทั้งรัฐบาลที่มาจากพรรคตัวเองได้ ประเทศใดที่มีรัฐบาลที่มองการณ์ไกลและมอบใจถวายให้แก่มาตุภูมิประเทศชาตินั้นก็คงจะเจริญขึ้น... โชคดีไป ส่วนประเทศที่มีนักการเมืองประเภทที่คิดแต่เรื่องผลประโยชน์ของตัวเองกับพวกพ้อง และมองไกลแค่

ปลายจมูก (คือแค่การเลือกตั้งครั้งต่อไป) อนาคตสมุททานุภาพของชาติรวมทั้งกองทัพเรือด้วยก็คงวังเวง ส่วนคุณลักษณะรัฐบาลของประเทศไทยที่ผ่านมา จะจัดอยู่ในประเภทใด ? หวังได้แค่ไหนนั้น ท่านผู้อ่าน กรุณาพิจารณาและวิเคราะห์หาคำตอบด้วยตนเอง



รัฐบาลไทย! รัฐบาลใคร ?

แต่ที่ผมขอยืนยันความคิดของตนก็คือ รัฐบาลที่มองเห็นคุณค่าและมุ่งพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศ คือรัฐบาลที่เป็นประชาธิปไตยเต็มร้อย ไม่ใช่รัฐบาลเผด็จการหรือประชาธิปไตยแบบอำนาจนิยม โดยผมขอ ผลัดการอธิบายเหตุผลของความคิดนี้ ไว้ในฉบับหน้า อันจะเป็นตอนสุดท้ายที่ว่าด้วยองค์ประกอบของสมุททานุภาพ แล้วสรุปด้วยการวิเคราะห์สมุททานุภาพของประเทศไทย 🇹🇹





SEA POWER

สมุทรภาพ

เนื้อหา-ความหมาย

ทหารเรือไทย ควรรู้ให้แจ้ง

พลเรือเอก สามารถ จำปีรัตน์

ตอนจบ

องค์ประกอบของสมุทรภาพ

ตอนที่ ๓

องค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power)

องค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (components of sea power) เป็นหัวข้อสุดท้ายที่ผมขอกล่าวถึง ซึ่งจะเป็นบทสรุปของเนื้อหาทั้งหมด ตามที่ผมได้กล่าวย้ำ ค่ายินยันของมาฮานตั้งแต่ต้นว่าสมุทธานุภาพเกิดจาก ปัจจัยเสริมสร้าง ๕ ประการอันเป็นสิ่งที่รัฐหรือประเทศ มีมาตั้งแต่เริ่มแรก บวกกับคุณลักษณะของรัฐบาลหรือ ผู้ปกครองประเทศ (ปัจจัยที่ ๖) ที่เล็งเห็นความสำคัญ ของการใช้ประโยชน์จากทะเลและมุ่งที่จะเสริมสร้าง สมุทธานุภาพของประเทศตนอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยทั้ง ๖ ประการนี้ ก็เปรียบเสมือนแต่เพียงต้นทุน หรือวัตถุดิบที่ประเทศหรือรัฐใดมีอยู่ในมือเท่านั้น ศักยภาพหรือขนาดความยิ่งใหญ่ของสมุทธานุภาพ ของประเทศที่แท้จริง ก็คือ เครื่องมือหรือกลไกที่จะ ขับเคลื่อนปัจจัยทั้งหมดดังกล่าว ในการที่จะใช้หรือ แสวงหาประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ เพื่อความเจริญ มั่นคงและมั่งคั่งของประเทศตน เครื่องมือหรือที่มาฮาน เรียกว่าเป็นองค์ประกอบของสมุทธานุภาพนี้ มีทั้งหมด ๔ กลุ่มหรือ ๔ ประเภท ได้แก่

๑) กองเรือสินค้า (Merchant Fleet)

เพื่อครอบครองเส้นทางคมนาคม และการขนส่งสินค้า ทางทะเล อันเป็นสายโลหิตหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจ ของโลก และของประเทศตน



กองเรือพาณิชย์ : เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยง ระบบเศรษฐกิจของประเทศที่จะมั่งคั่งร่ำรวยได้ จากการขนส่งสินค้า เพื่อการพาณิชย์และการเดินเรือโดยसारข้ามสมุทร

๒) กองเรือรบ/กำลังทางเรือ (Fleet/Naval Power) เพื่อให้การคุ้มครองกองเรือสินค้าของตน รักษาเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่เป็นผลประโยชน์ ของประเทศ ป้องกันทะเลอาณาเขต และเป็นกำลังที่จะ ส่งไปแก้ปัญหาวิกฤตในทุก ๆ ที่ในโลก กำลังทางเรือ หรือที่เรียกว่า “นาวิกานุภาพ” นี้หมายรวมถึง กำลัง อากาศนาวิ และนักรบจากทะเล (คือ นาวิกโยธิน) ด้วย



กองเรือรบ : เพื่อคุ้มครองกองเรือและเส้นทางเดินเรือพาณิชย์โพ้นทะเล และเพื่อรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

๓) ฐานทัพและท่าเรือ (Naval Bases and Harbors)

เพื่อเป็นฐานที่มั่น ที่หยุดพักผ่อน รับการ ส่งกำลังบำรุง (สำหรับกองเรือรบ) และขนถ่ายสินค้า (สำหรับเรือสินค้า) ทั้งในประเทศแม่ และฐานที่มั่น โพ้นทะเล



ฐานทัพ/ท่าเรือ : เพื่อเป็นที่จอดพักและรับการส่งกำลังบำรุง (สำหรับ กองเรือรบ) และเป็นท่าสำหรับขนถ่ายสินค้า (สำหรับเรือพาณิชย์) ทั้งภายในประเทศและโพ้นทะเล



๔) **อู่สร้างเรือ/ซ่อมเรือ (Shipyards/Dockyards)**
 เพื่อเป็นรากฐานทางอุตสาหกรรม สำหรับเสริมสร้าง
 และบำรุงรักษากองเรือสินค้าและกองเรือรบของ
 ประเทศตน



อู่ต่อเรือ/ซ่อมเรือ : เพื่อเป็นฐานของอุตสาหกรรมหนักทางทะเล
 ของประเทศในการสร้างและซ่อมบำรุงเรือพาณิชย์และเรือรบ

องค์ประกอบสมุททานุภาพทั้ง ๔ ข้อข้างต้นนี้
 ไม่มีพระเจ้า ธรรมชาติ หรือศาสดาองค์ใดประทานมาให้
 รัฐบาลทั้งหลายตั้งแต่ต้น แต่เป็นสิ่งที่ประเทศนั้น ๆ
 (รัฐบาลหรือผู้นำประเทศ) จะต้องสร้างขึ้นเอง ซึ่งจะเป็น
 ผลผลิตหรือดรชณีชีวิต ตัวตน กำลังอำนาจ หรือ
 ศักยภาพที่แท้จริงของสมุททานุภาพของชาตินั้น โดย
 มีปัจจัยเกื้อกูลทั้ง ๖ ประการที่ได้อธิบายไว้ในตอนที่ ๒
 เป็นต้นทุน และโดยที่ผมได้คิด อุปมาวลี สำหรับปัจจัย
 ทั้ง ๖ ประการว่า เป็นสิ่งที่ “พ่อให้มา - แม่ให้มา”
 ผมจึงขอต่อคำอุปมาสำหรับองค์ประกอบทั้ง ๔ ประการ
 หลังนี้ว่า เป็นสิ่งที่รัฐต้องสรรค์สร้าง หรือ “สรรหาเอง”
 ถ้าท่านผู้อ่านมีความเห็นพ้องในประโยชน์ของ
 ทะเลตามที่ผมได้อธิบายไว้ในบทความตอนที่ ๑ ทั้งบท
 และเข้าใจในเนื้อหาของหลักทฤษฎีสมุททานุภาพ
 ของมาฮาน อันประกอบด้วยปัจจัยเสริมสร้าง ๖ ประการ
 ในตอนที่ ๒ และองค์ประกอบ ๔ กลุ่มประเภทที่กล่าว
 ข้างต้น โดยใช้อุปมาวลีของผมว่า สมุททานุภาพ เป็น
 ศักยภาพทางทะเลที่ “พ่อให้มา - แม่ให้มา - และ -
 สรรหาเอง” เป็นเครื่องช่วยในการจดจำได้ ก็น่าจะ

อนุমানได้ว่าท่านมีความ “รู้แจ้ง” ในเรื่องสมุททานุภาพ
 ในระดับที่น่าพอใจแล้ว ท้ายสุดนี้ผมขอใช้หน้ากระดาษ
 ที่เหลือนำปัจจัยทั้ง ๖ และองค์ประกอบทั้ง ๔ มาวิเคราะห์
 เป็นองค์รวม โดยใช้กรณีตัวอย่างของประเทศใกล้ตัวเรา
 คือประเทศอินโดนีเซียและสิงคโปร์มาเปรียบเทียบกัน
 และสุดท้ายที่ประเทศไทย เพื่อให้ท่านผู้อ่านได้ทบทวน
 ความเข้าใจของตนเอง รวมทั้งจะเป็นบทสรุปไปในตัวด้วย



อินโดนีเซีย : มีปัจจัยเสริมสร้างสมุททานุภาพในภาพรวม
 อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๕ ของโลก.....แต่ทำไม ?

อินโดนีเซีย : ประเทศที่ใหญ่ในสมาคมอาเซียน
 หากนำเอาปัจจัยเสริมสร้างทั้ง ๖ ข้อ มาพิจารณา
 โดยแยกส่วนแต่ละข้อแล้ว จะได้คะแนนเกือบเต็มร้อย
 อาจกล่าวได้ว่าไม่มีประเทศใดในภูมิภาคเอเชีย และ
 ยุโรปเทียบได้ (รวมทั้งอังกฤษด้วย ถ้าคิดเฉพาะตัวเกาะ)
 ผมขออธิบายปัจจัยแต่ละข้อโดยสังเขปดังนี้

ในด้านตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ : อินโดนีเซีย
 เป็นหมู่เกาะที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นศูนย์สูตร เป็นที่รวมของ
 เส้นทางเดินเรือสินค้าที่เดินทางมาจากมหาสมุทร
 แปซิฟิกตะวันตกผ่านทะเลจีนใต้ ลงสู่มหาสมุทรอินเดีย
 หรือมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้คือประเทศออสเตรเลีย
 นิวซีแลนด์ เรือทุกลำจะต้องแล่นผ่านช่องแคบใน
 ความควบคุมของอินโดนีเซีย คือ ช่องแคบซุนด้า ลอมบ็อด
 และช่องแคบมะละกา ถือว่าทำเลที่ตั้งดีมาก ๆ ในปัจจัย
 ด้านรูปพรรณสัณฐาน : อินโดนีเซียประกอบด้วยเกาะ



น้อยใหญ่ถึง ๑๓,๐๐๐ เกาะ (ผู้ช่วยทูตทหารเรืออินโดนีเซียที่เยอรมันเคยคุยข่มผู้เขียนว่า ถ้านับรวมกับกองหินพันน้ำที่อาจถือว่าเป็นเกาะด้วยแล้ว จะมีจำนวนถึง ๑๘,๐๐๐ เกาะเลยทีเดียว) ในจำนวนนี้มีเกาะและหมู่เกาะขนาดใหญ่จำนวนหลายเกาะ ที่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ อู่ต่อเรือได้อย่างสบาย อีกทั้งยังมีทรัพยากรธรรมชาติปริมาณมากมายอยู่บนหมู่เกาะเหล่านี้ด้วย จึงถือว่าเป็นปัจจัยเกื้อกูลเกือบเต็มร้อยเช่นกัน ในส่วนของปัจจัยด้านขอบเขตของดินแดนนั้น หมู่เกาะ

น้อยใหญ่ของอินโดนีเซียทอดยาวตามแนวเส้นศูนย์สูตรของโลก ผมลองวัดอย่างคร่าว ๆ จากขอบตะวันตกของเกาะสุมาตราจนถึงขอบตะวันออกที่เกาะอิเรียนงายา ในปาปัวนิวกินี จะมีความยาวมากกว่า ๑ ใน ๘ ของความยาวของเส้นรอบวงโลกเลยทีเดียว นับว่าเป็นขอบเขตของดินแดนในทะเลที่เป็นผืนเดียวยาวที่สุดในโลก สรุปแล้วอินโดนีเซียมีปัจจัยที่ “พอให้มา” เกินร้อย ในส่วนของปัจจัยที่ “แม่ให้มา” อินโดนีเซียมีประชากรเกือบ ๒๐๐ ล้านคน ติดอันดับ ๑ ใน ๑๐ ของโลก กระจายอยู่ตามเกาะต่าง ๆ เป็นชาวเกาะโดยกำเนิด กินอยู่กับทะเลมาตั้งแต่เกิด ไม่กลัวทะเล ไม่เมาคลื่น สามารถพัฒนาเป็นชาวเรือ ทหารเรือ หรือแม้กระทั่งนักรบทางเรือได้ง่ายกว่าพลเมืองประเทศอื่น ปัจจัยที่แม่ให้มาใน ๒ ข้อนี้ ต้องยอมรับว่าเต็มร้อยเช่นกัน แต่เมื่อเอาองค์ประกอบสมุททานุภาพที่ต้อง “สรรหาเอง” ทั้ง ๔ ประการ มาเป็นตัวชี้วัดตัดสิน กลับปรากฏว่าอินโดนีเซียน่าจะอยู่ในระดับ “ไม่ผ่านเกณฑ์” และยังมีศักยภาพของสมุททานุภาพต่ำกว่า สิงคโปร์ ประเทศที่มีขนาดเล็กที่สุดของประชาคมอาเซียนเสียอีก เพราะเหตุใด ? ผมขอกล่าวถึงประเทศสิงคโปร์ก่อนเฉลยคำตอบ



สิงคโปร์ : มีคะแนนรวมของปัจจัยสมุททานุภาพ อยู่ในอันดับต่ำสุดในภูมิภาค.....แต่ทำไม ?

สิงคโปร์ : ประเทศเล็กที่สุดในภูมิภาค มีขนาดทั้งประเทศใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ นครหลวงของไทยเท่านั้น มีประชากรแค่ ๕ ล้านกว่าคน มีนิสัยเป็นพ่อค้ามากกว่านักเดินเรือ เมื่อพื้นที่แผ่นดินมีน้อยนิดเดียว ขอบเขตของดินแดนก็น้อย รวมทั้งทรัพยากรบนแผ่นดินและพื้นที่ในการพัฒนาให้เป็นอ่าว ท่าเทียบเรือก็พลอยมีให้เลือกน้อยตามไปด้วย สรุปแล้วปัจจัยที่พอให้มา และแม่ให้มา ๕ ข้อ สิงคโปร์สอบตกแบบเกือบไม่มีคะแนนเลยถึง ๔ ข้อ คงมีข้อเดียวที่ได้เกือบเต็มก็คือ ปัจจัยตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เพราะสิงคโปร์ตั้งอยู่ปากทางเข้าช่องแคบมะละกา เป็นร้านเซเว่นฯ ปากซอยสรุปว่าเมื่อคิดคะแนนดิบรวมทุกข้อ สิงคโปร์สอบไม่ผ่าน แต่เมื่อดูที่องค์ประกอบทั้ง ๔ ที่เปรียบเสมือนเครื่องมือขับเคลื่อนสมุททานุภาพ ปรากฏว่าสิงคโปร์มีกำลังทางเรือ กองเรือสินค้า อู่ต่อเรือ ฐานทัพ/ท่าเรือ จัดอยู่ในอันดับต้นของประเทศในภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด เพราะเหตุใด ? คำตอบสุดท้ายที่ไขปริศนานี้ทั้ง ๒ กรณีก็คือ ปัจจัยข้อสุดท้ายที่ผมได้เว้นการอธิบายไว้ ได้แก่ คุณลักษณะของรัฐบาล (Charactor of the government) หรือที่ตัวผู้นำ (กรณีที่เป็นการปกครองแบบเผด็จการประชาธิปไตย) ของประเทศทั้งสอง



นั่นเอง ผมขอขยายความเพิ่มเติม ดังนี้.-

อินโดนีเซีย ถูกปกครองโดยประเทศฮอลแลนด์ เป็นเวลานานในช่วงยุคล่าอาณานิคม คนฮอลันดามีนิสัยเป็นพ่อค้า ก็เลยมุ่งแต่จะกอบโกยทรัพย์สินสมบัติเป็นภารกิจสำคัญ โดยไม่ได้คิดที่จะพัฒนาบุคลากร หรือวางรากฐานทางโครงสร้างระบบการปกครองของประเทศ เมืองขึ้นของตนมากนัก เมื่อผู้ปกครองชาวฮอลันดาจากไป ก็ได้ทิ้งโจทย์อันยุ่งเหยิงให้ผู้นำประเทศยุคเกิดใหม่ต้องแก้ไข โดยเฉพาะปัญหาเศรษฐกิจและปัญหาความไม่สงบในประเทศ อันประกอบด้วย ชนเผ่าชาวเกาะหลากหลายเผ่าพันธุ์ที่เริ่มมีการเคลื่อนไหวเนื่องจากภาวะสูญญากาศทางการปกครอง ผู้นำประเทศในยุคนั้นจึงต้องพัฒนาตนเองให้เหมาะสม ด้วยการใช้อำนาจเด็ดขาดแบบเผด็จการปกครองประเทศ และรักษาอำนาจนั้นไว้กับตนให้ยาวนานที่สุด ท่านผู้อ่านที่อายุเกิน ๕๐ ปี ก็คงจะคุ้นหูกับชื่อ พลเอก ชูการ์โน



พลเอก ชูการ์โน
ผู้นำเผด็จการคนแรก
หลังได้รับอิสรภาพของอินโดนีเซีย



พลเอก ชูฮาร์โต
ผู้สืบทอดอำนาจเผด็จการ
สมบูรณแบบ

ซึ่งครองตำแหน่งประธานาธิบดีจอมเผด็จการของอินโดนีเซียมายาวนาน และสืบทอดอำนาจต่อให้พลเอก ชูฮาร์โต ที่เดินตามรอยเท้ารุ่นพี่ด้วยความมั่นใจ เมื่อเห็นชั้นยศที่นำหน้าก็รู้ซึ่งได้ทันทีว่าทั้งสองท่านเป็นสาย “พสุธานุภาพ” จึงมองข้ามความสำคัญของทะเลอันมีอาณาเขตกว้างใหญ่ไพศาลรอบประเทศ

และพลาดโอกาสในการใช้ปัจจัยเกือบล้าน ๕ ประการที่พ่อแม่ให้มามากกว่าทุกประเทศใด ๆ ในโลก มาเสริมสร้างสมุททานุภาพ เพื่อความมั่นคง มั่งคั่งของประเทศ กิจการใดที่สำคัญ แม้ว่าจะเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางทะเลก็คงจะให้พวกพ้องที่ไว้ใจได้ไปคุมเพื่อความมั่นคงของอำนาจตน นาวิกานุภาพของประเทศ (กองทัพเรือ) ก็เลยไม่โตเท่าที่ควรจะเป็น (อาจจะเกิดจากความไม่ไว้วางใจกันเองเพราะเคยเห็นกรณีตัวอย่างของประเทศไทย เมื่อ พ.ศ.๒๔๙๔ มาแล้วก็ได้ : ผู้เขียน) ทหารเรืออินโดนีเซีย ก็เลยได้แค่แสดงบทบาทที่ผู้เขียนเห็นบ่อยก็คือ เป็น ท.ส. หรือนายธง แต่งเครื่องแบบชุดขาวงามสง่าเป็นสากล เดินติดตาม



ทหารเรืออินโดนีเซีย : โดดเด่นเป็นสง่าเวลาเมืองานพิธี

ประมุขของประเทศในพิธีการสำคัญต่าง ๆ รวมทั้งเมื่อต้องไปปรากฏตัวต่างประเทศเท่านั้น ซึ่งก็คงไม่ใช่สิ่งที่ยืนยันสมุททานุภาพของประเทศ แต่ที่ยืนยันได้และยังเห็นได้ในปัจจุบันก็คือ อินโดนีเซียไม่ได้ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลเท่าที่ควรจะเป็นตามศักยภาพ แต่กลับมีการพัฒนาก้าวหน้าในอุตสาหกรรมสร้างเครื่องบินขายต่างชาติ โดยเฉพาะเครื่องบินลำเลียง (ขายให้ประเทศไทยด้วย) ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าพิศวงมากทั้งหมดที่กล่าวมาคือเหตุผลที่ทำให้ประเทศอินโดนีเซียเสียโอกาสในการเสริมสร้างสมุททานุภาพ ในความเห็นของผม



สิงคโปร์ ได้รับอิสรภาพจากการเป็นเมืองขึ้น ภายหลังอินโดนีเซียร่วม ๒๐ ปี แต่ลำบากกว่าเพราะ ในช่วงแรกประเทศยังมีฐานะเป็นส่วนหนึ่งของมาเลเซีย ต้องออกแรงเหนื่อยอีกยก จึงจะสามารถแยกตัวเป็น เองราชโดยสมบูรณ์ได้เมื่อปลาย ค.ศ.๑๙๖๕ นี้เอง โดยในช่วงแยกตัวสิงคโปร์ได้รับส่งต่อเรือตรวจการณ์ ขนาดเล็กจำนวนไม่กี่ลำ เพื่อป้องกันชายฝั่งเท่านั้น แต่ด้วยอานิสงส์ที่เจ้านายเก่าคืออังกฤษเป็นนักพัฒนา สมุททานุภาพมืออาชีพ โดยเฉพาะ ๗พณฯ Thomas Raffles ผู้ที่อังกฤษส่งมาปกครองดูแลในช่วงบุกเบิก ได้วางรากฐานประเทศไว้อย่างมั่นคงเป็นระบบตั้งแต่ต้น โดยเฉพาะระบบการศึกษา และระบบการปกครอง บ้านเมือง สิงคโปร์นับเป็นประเทศเกิดใหม่ในภูมิภาค



Sir Thomas Raffles

คือผู้ที่อังกฤษส่งมาปกครองประเทศสิงคโปร์ในยุคบุกเบิก ช่วยวางรากฐานการสร้างประเทศอย่างมั่นคงเป็นระบบ จนเจริญก้าวหน้ามาจนถึงปัจจุบัน คนสิงคโปร์นับถือมาก

ที่มีระบบการปกครองแบบประชาธิปไตยเกือบสมบูรณ์ ที่สุด มีรัฐบาลที่เข้มแข็งมั่นคง ด้วยคะแนนเสียง (ที่นั่ง ส.ส.) เกือบหมดสภา โดยเหลือให้ฝ่ายค้านแค่ ๑ - ๓ ที่นั่ง เท่านั้น (ที่จุดนี้อาจมองต่างมุมว่าเป็นรัฐบาล เผด็จการในสภาก็ได้ แต่ก็ยังเป็นเผด็จการรัฐสภาเพื่อ พัฒนาประเทศในทางที่ดี) ประกอบกับมีผู้นำยุคใหม่ ที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกลอย่างนายลี กวนยู ที่ปกครอง ประเทศอย่างต่อเนื่องยาวนานมาร่วม ๔๐ ปี ทำให้ สิงคโปร์ ประเทศเพิ่งเกิดใหม่ที่เล็กที่สุดในภูมิภาค



นายลี กวนยู

ผูกขาดการปกครองสิงคโปร์มานานเกือบ ๔๐ ปี แต่ก็เป็นไปตาม วิถีประชาธิปไตยที่มีวิสัยทัศน์เพื่อส่วนรวม สิงคโปร์จึงเป็นประเทศ อันดับหนึ่งในภูมิภาค รวมทั้งสมุททานุภาพ (ในองค์กรรวม) ด้วย

สามารถก้าวขึ้นมาเป็นประเทศที่มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจ มั่นคงที่สุดในภูมิภาค เกินหน้ามาเลเซียลูกพี่เดิมเสียอีก สิงคโปร์เริ่มพัฒนาประเทศด้วยตนเองหลังได้รับเอกราช ด้วยการเดินตามรอยอังกฤษลูกพี่ใหญ่ มุ่งพัฒนา และ ขยายผลปัจจัยเกื้อกูลทางสมุททานุภาพของตนก่อน นั่นก็คือ ท่าบลที่ตั้งของประเทศที่เป็น “ปากซอย” ศูนย์รวมการเดินเรือสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา สิงคโปร์พัฒนาท่าเรือ ขยายอ่าวจอดเรือ ร่องน้ำเข้า - ออก อยู่ซ่อมเรือ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อดึงดูดเรือสินค้าต่างชาติให้มาแวะพักและขนถ่าย สินค้าที่ประเทศตนมากขึ้น เมื่อผู้เขียนได้ไปดูงานที่ ท่าเรือเซ็มบาวัง



ท่าเรือเซ็มบาวัง : ท่าเรือชั้นนำของโลก โดดเด่นในด้านการบริหารจัดการขนถ่ายสินค้า เครื่องมือหลักในการสร้างรายได้ สร้างประเทศ ของรัฐบาลยุคบุกเบิก



ท่าเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ของสิงคโปร์ร่วมกับคณะนักศึกษาวិทยาลัยการทัพเรือไทย ผู้บรรยายกล่าวว่ากิจการท่าเรือขนส่งสินค้าของสิงคโปร์ทำรายได้ (กำไร) เข้าประเทศมากที่สุดต่อเนื่องกันมาตลอด และท่าเรือพาณิชย์ของสิงคโปร์มีความจุเป็นอันดับ ๓ ของโลก รองจากท่าเรือของเมืองร็อตเตอร์ดัม และซานฟรานซิสโก (น่าจะวัดกันด้วยปริมาณสินค้าที่สามารถขนถ่ายได้ในแต่ละวัน โดยเฉพาะจำนวนตู้คอนเทนเนอร์) ผู้เขียนเลยถามด้วยความสงสัยว่าขนถ่ายสินค้ากันมากมายมหาศาลขนาดนี้ ทำไมไม่เห็นมีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งกันตามถนนนอกท่าเรือเท่าไรเลย ก็ได้รับคำตอบที่ผู้บรรยายขอร้องว่ารู้แล้วให้เหยียบไว้ คือรายได้ส่วนใหญ่คือค่าบริการและค่าธรรมเนียมจากการขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่สู่เรือเล็ก ซึ่งท่าเรือสิงคโปร์ได้มีระบบการบริหารจัดการการขนถ่ายอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากเมื่อประเทศร่ำรวยขึ้นสิงคโปร์ก็ขยายผลขององค์ประกอบสมุททานุภาพทั้ง ๔ โดยการสร้างกองเรือสินค้า อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือ และเสริมสร้างกำลังทางเรือให้สมบูรณ์ทั้ง ๓ มิติ

ภายในระยะเวลาไม่ถึง ๕๐ ปี สิงคโปร์ประเทศที่เริ่มต้นจากเรือตรวจการณ์ขนาดเล็กไม่กี่ลำ และมีสิ่งที่ “พ่อให้มา” กับ “แม่ให้มา” น้อยมาก ชนิดที่ไม่สามารถเทียบได้กับอินโดนีเซียที่มีปัจจัยเกื้อกูลทุกข้อเกือบเต็มร้อย แต่สิงคโปร์กลับสามารถสร้างและพัฒนางค์ประกอบของสมุททานุภาพทั้ง ๔ ข้อ (คือ “สรรหาเอง”) ได้เหนือกว่าประเทศอินโดนีเซียอย่างไม่สามารถเทียบกันได้เช่นกัน อันสืบเนื่องมาจากคุณภาพของรัฐบาลหรือตัวผู้นำประเทศนั่นเอง ทั้งหมดคือข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในอดีตของเพื่อนบ้านของเรา อันเป็นเครื่องยืนยันถึงความสำคัญของ “คุณลักษณะของรัฐบาล” ในการเสริมสร้างและพัฒนางค์ประกอบทั้ง ๔ ของสมุททานุภาพของประเทศ และเป็นคำอธิบายที่ผมติดค้างท่านผู้อ่านไว้ในช่วงท้ายของตอนที่ ๒ (ฉบับที่แล้ว) ด้วย

สมุททานุภาพของประเทศไทย ?

เป็นหัวข้อสุดท้ายก่อนจะถึงบทสรุปท้ายเรื่อง แต่เดิมผมตั้งใจไว้ว่าจะทิ้งหัวข้อนี้ให้เป็นคำถามปลายเปิด เพื่อให้ท่านผู้อ่านได้มีโอกาสใช้ข้อมูลจากเนื้อหาของบทความที่ผมได้นำเสนอไปทั้ง ๒ ตอน ก่อนหน้านี้มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์หาคำตอบด้วยตนเอง อันจะเป็นการช่วย “เขย่า” ความรู้ความเข้าใจให้แจ่มแจ้งมากขึ้น แต่เมื่อเขียน ๆ ไปปรากฏว่าเนื้อเรื่องยาวเกินกว่าที่ทางบรรณาธิการนิตยสารนาวิกศาสตร์กำหนด และจบไม่ลงจนต้องต่อเป็นตอนที่ ๓ จึงทำให้มีหน้ากระดาษเหลือพอที่จะนำเสนอบทวิเคราะห์ของตนเองเพื่อให้ท่านผู้อ่านพิจารณา อนึ่งขอเรียนว่าข้อมูลที่นำเสนอเป็นข้อเท็จจริงที่สามารถใช้อ้างอิงได้เพราะได้ขอให้ลูกศิษย์ ลูกน้องเก่า และทางบรรณาธิการฯ ช่วยสืบค้นให้ ส่วนการวิเคราะห์เป็นความเห็นส่วนตัว ซึ่งอาจจะไม่ถูกต้องก็ได้ ท่านผู้อ่านควรใช้วิจารณญาณ



ประเทศไทย ที่ใหญ่ในแหลมทอง พี่รองในอาเซียน

ประเทศไทย ที่ใหญ่ในแหลมทอง (สุวรรณภูมิ) หากมองปัจจัยเกื้อกูลสมุททานุภาพในองค์รวมถือว่า “ไม่ชี้เหร่” จัดอยู่ในระดับ “กลางบน” ในหมู่สมาชิกอาเซียนทั้ง ๑๐ ประเทศ เมื่อพิจารณาแบบแยกส่วน



ตามสิ่งที่ “พ่อให้มา” และ “แม่ให้มา” ในแต่ละข้อ ผมลองความเห็นว่ามีถึง ๔ ใน ๖ ข้อ ที่เป็นปัจจัย เกื้อกูลหรือสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นได้โดยไม่ยากนัก ในข้อแรกคือ **ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์** : ไทยตั้งอยู่ที่ก้นของอ่าวไทยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทะเลจีนใต้ มองแค่ชื่ออ่าวไทยทำให้คิดว่า เราน่าจะสามารถแสดงความเป็นเจ้าของ หรือมีแสนยานุภาพทางทะเลพอที่จะข่มประเทศอื่นรอบ ๆ อ่าวได้ (เช่นเดียวกับกรณีประเทศจีนที่อ้างชื่อทะเลจีนและพยายามแสดงอำนาจอยู่) แต่เมื่อมองให้ลึกจริง ๆ ไทยเราอาจจะเป็นไปได้แค่ **“นักเลงใหญ่ที่ปลายซอย”** เท่านั้น เพราะปากซอยแคบ



Kilo ของเวียดนาม Scorpene ของมาเลเซีย และ Challenger ของสิงคโปร์ เพียงแค่ลำใดลำหนึ่งในกลุ่มนี้ หากมาทำ “โผล่ ๆ ต่ำ ๆ” หรือมีพฤติกรรมเกเร แถวปากอ่าวไทย - ปลายแหลมญวน ที่ใหญ่กันซอยเหนี่ยวนั้น

และมีเพื่อนบ้านที่แม้จะดูว่าเป็นนักเลงรุ่นหลัง แต่ก็มีความเหนือกว่าเราในด้านกำลังรบมิติที่ ๓ คือมิติใต้น้ำที่เราอยากจะได้ใจจะขาดแต่ก็มีไม่ได้สักที วันดี

คืนดีถ้าเพื่อนบ้านเหล่านี้เกิดแปรสภาพเป็นอันธพาลหรือจิ๊กโก๋ปิดซอย เราก็คงเหนื่อย นี่คือจุดด้อยของปัจจัยตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในด้านความมั่นคง ส่วนจุดด้อยในปัจจัยข้อเดียวกันทางด้านความมั่งคั่งหรือทางด้านเศรษฐกิจนั้น ทำเรือสินค้าใหญ่ของไทยอยู่กับอ่าว ไม่ใช่ศูนย์กลางหรือเป็นทางผ่านของเรือขนส่งสินค้านานาชาติ คงมีแต่เรือที่มีจุดหมายปลายทางที่ทำเรือไทยเพื่อนำสินค้าที่สั่งเข้า และขนส่งสินค้าที่ส่งออกเท่านั้น การที่จะดึงดูดให้เรือสินค้าทั้งหลายที่แล่นมุ่งหน้าไปมหาสมุทรอินเดียมาแวะพัก มีทางเดียวคือสร้างสิ่งจูงใจ เช่น การชดเชยค่าธรรมเนียมระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันของมหาสมุทรอินเดีย อันจะสามารถร่นระยะเดินทางได้มากพอสมควร และจะทำให้พื้นที่บริเวณปากคลองกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจการเดินเรือและการขนส่งทางทะเล เหมือนกับที่ประเทศสิงคโปร์เคยทำสำเร็จมาแล้ว คลองขุดเพื่อลัดเส้นทางหรือที่เรียกว่า**คลองกระเน**นี้ ลั่นเกล้ารัชกาลที่ ๕ พระองค์ได้ทรงมีดำริให้บรรดามุขมนตรีได้คิดพิจารณาถึงข้อดี ข้อเสีย ข้อเสี่ยงอย่างละเอียด และก็ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่มีการถกเถียงอภิปรายกันต่อมาอีกในหลายโอกาส จนแล้วจนรอดก็ไม่มีรัฐบาลไหนกล้าเสี่ยงทำ

ในปัจจุบันด้าน**คุณลักษณะทางกายภาพ**หรือรูปพรรณสัณฐานนั้น ประเทศไทยนับว่ามีรูปร่างตรงตามลักษณะของชาติทะเลพอสมควร เพราะมีลักษณะเหมือนด้ามขวานยื่นออกไปในทะเลทั้งสองด้าน แม้จะไม้อ้วนหนาเหมือนรองเท้าบู๊ตของเกาะอังกฤษหรือประเทศอิตาลี แต่ก็ไม่เรียวยาวและยาวเกินไปเหมือนของประเทศชิลี เรามีพื้นที่แผ่นดินโดยรวม ๕ ล้านกว่าตารางกิโลเมตร มากกว่าเกาะอังกฤษกว่า ๓ เท่า และมากกว่าอิตาลีเกือบ ๒ เท่า อีกทั้งยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติบนแผ่นดินไม่แพ้กัน ลักษณะขอบฝั่งของไทยก็มีการเว้าโค้งและมีน้ำลึกพอสมควรโดยเฉพาะชายฝั่งทะเลอันดามันสามารถพัฒนาให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าได้ไม่ยากเท่าไร



อาจจะต้องลงทุนบ้าง แต่ก็คงจะไม่เท่ากับที่สิงคโปร์ ต้องลงทุนทำมาแล้ว ในข้อนี้ถือว่าไทยเรามีปัจจัย ในด้านบวกนำหน้าชาติอื่นในภูมิภาค จะเป็นรองก็แค่ อินโดนีเซียเท่านั้น

ปัจจัยที่ “พอให้มา” ข้อสุดท้ายก็คือ **ขอบเขตของดินแดน** เรามีชายฝั่งทะเลยาว ๑,๕๐๐ ไมล์ทะเล หรือเกือบ ๓,๐๐๐ กิโลเมตร ถือว่า “พอให้มา” ยาวสมส่วน ไม่ยาวเกินไปจนน่าเวียนกลางอย่างเราจะเฝ้าไม่ไหว ถึงแม้ว่าขอบเขตดินแดนจะไม่ใช่หมู่เกาะแผ่กว้าง กลางทะเลเช่นอินโดนีเซีย หรือฟิลิปปินส์ หรือประเทศ หลายเกาะอย่างมาเลเซีย แต่เราก็สามารถคุยได้ว่าเรา เป็นประเทศสองมหาสมุทรเช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา คือฝั่งอ่าวไทยซึ่งเป็นส่วนของทะเลจีนใต้ ทะเลลูกของ มหาสมุทรแปซิฟิก และชายฝั่งตะวันตกคือทะเล อันดามันของมหาสมุทรอินเดีย เป็นประเทศ “**คร่อมทะเล**” เช่นเดียวกับ สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก ฝรั่งเศส สเปน และเยอรมัน เป็นต้น คุณลักษณะของประเทศ คร่อมทะเลก็คือ มีทะเลเป็นเขตแดนสองด้านแต่ ไม่ต่อเนื่องกัน มีประเทศอื่นหรือหลายประเทศตั้งขวางอยู่ ถึงแม้จะมีข้อดีในการที่มีทางออกสู่ทะเลให้เลือกสองด้าน แต่ก็จะมีลำบากในการเดินทางไปมาหาสู่กันของแต่ละฝั่ง รวมทั้งการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือ ยิ่งถ้าประเทศที่ ตั้งขวางเป็นญาติไม่ติดต่อกัน ก็จะทำให้ต้องแก้โจทย์ ยากขึ้น บางประเทศจึงแก้ปัญหาด้วยการขุดคลอง ภายในประเทศตนเพื่อเป็นการลัดเชื่อมต่อสองทะเล/ มหาสมุทร เช่น เยอรมันขุดคลองคีล และคลองโครีนธ์ ของกรีซ โดยใช้เงินทุนของประเทศตัวเอง (เพื่อไม่ให้ ประเทศต่างชาติเข้ามาครอบงำ) สำหรับประเทศไทย เราคงจะไม่กล้าเสี่ยงทำ ด้วยปัญหาด้านความมั่นคงและ เงินลงทุน อย่างไรก็ตามการมีชายฝั่งยาว เขตเศรษฐกิจ จำเพาะในทะเลก็กว้างใหญ่ตามไปด้วย โดยภาพรวม ก็ต้องถือว่าไทยเรามีปัจจัยในเรื่องขอบเขตของดินแดน ที่เป็นบวก ดีกว่าชาติเพื่อนบ้านส่วนใหญ่ในภูมิภาคเช่นกัน

สำหรับปัจจัยที่ “**แม่ให้มา**” สองข้อแรกคือ **จำนวนและคุณลักษณะของประชากร** นั้น ไทยเรามี

จำนวนประชากรนับถึงปัจจุบันเกือบ ๗๐ ล้านคน มากเป็นอันดับ ๒ ในภูมิภาคอาเซียนรองจากอินโดนีเซีย ประเทศเดียวเท่านั้น ยิ่งถ้าไปเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ หรือบรูไนด้วยแล้วเหมือนกับจังหวัดกับตำบลเลยทีเดียว เมื่อคนมากกว่า ทหารก็มากกว่า ทหารเรือก็มากกว่า เรือก็ควรจะมีมากกว่า รวมทั้งกองเรือสินค้า กิจกรรม ฐานทัพ ท่าเรือ และอุตสาหกรรม ซ่อมเรือก็ควรขยาย ตามไปด้วย สำหรับประเทศไทย กระบวนการทางตรรกะ ที่กล่าวมาหยุดอยู่แค่ที่จำนวนทหารเรือเท่านั้น เหตุผล อยู่ที่ปัจจัยข้อสุดท้าย

ส่วนปัจจัยด้าน **อุปนิสัยของคนในชาติ** นั้น แม้ว่าหลักฐานทางประวัติศาสตร์ยังคลุมเครืออยู่ว่า ชาวไทยมีพื้นฐานเป็นชาวกบ ชวาตอย อพยพหนี อิทธิพลจีน มองโกล มาจากแผ่นดินใหญ่ซึ่งเป็นที่ราบสูง จากหนองแส ตาลีฟู หรือสิบสองปันนา สิบสองจุไทย มาสู่ดินแดนสุวรรณภูมิอันอุดมสมบูรณ์ หรือได้อยู่ที่นี้ มาแล้วตั้งแต่ต้นก็ตาม แต่ในระยะเวลากว่า ๑,๐๐๐ ปี ที่ย้ายถิ่นมา ชาวไทยพื้นบ้านที่เกิด และอยู่กินติดทะเล ใน ๒๓ จังหวัดชายทะเลของประเทศ ก็น่าจะมีทะเล



คนไทย ๗๐ ล้านคน : ประมาณว่า ๑๕ ล้านคน อาศัยอยู่ใน ๒๓ จังหวัดชายทะเล ขอแค่ ๑๐% ของคนในจังหวัดเหล่านี้ คือ ๑.๕ ล้านคน ให้มีจิตวิญญาณชาวเรือบ้าง ก็มากเกินไปแล้ว

อยู่ในสายเลือดมากพอ ถ้าได้แค่ ๑๐% ของ ๗๐ ล้านคน ก็จะมีจำนวนมากกว่าคนบรูไน หรือสิงคโปร์ทั้งประเทศแล้ว ที่เหลือแม้จะมีภูมิลำเนาอยู่ในภาคเหนือ ภาคอีสาน



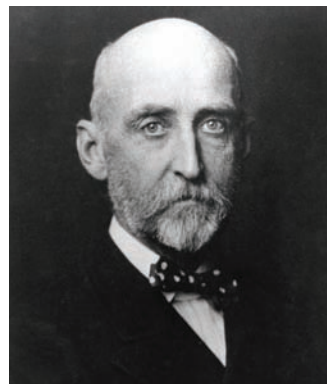
ก้อยู่ในวิสัยที่จะฝึกปลูกฝังเปลี่ยนนิสัยได้ ถ้าหน่วยที่เกี่ยวข้องเห็นความสำคัญและกระทำอย่างจริงจัง โดยมีแบบแผนและขั้นตอนที่ถูกต้อง มีข้อมูลที่น่าสนใจคือในการฝึกอบรมวิชาชีพทหารใหม่ ในส่วนของกองเรือยุทธการ



ทหารใหม่ กองการฝึกกองเรือยุทธการ :
โดยเฉลี่ยครึ่งหนึ่งของทหารเกณฑ์ที่เลือกฝึกอบรมเพื่อออกไปประกอบอาชีพเดินเรือพาณิชย์ มาจากภาคเหนือและภาคอีสาน !

ซึ่งดำเนินการโดย กองการฝึก กองเรือยุทธการ ในแต่ละผลัดจะมีทหารใหม่ในสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๐ ที่สมัครใจเรียนวิชาชีพเพื่อไปทำงานในทะเลกับเรือพาณิชย์ และในจำนวนนี้มากกว่าครึ่งมีภูมิลำเนาจากทางภาคเหนือ ภาคอีสาน จึงเป็นเหตุผลยืนยันว่าเด็กหนุ่มหรือที่กำลังจะหนุ่มสามารถฝึกเปลี่ยนแปลงได้ และกำลังพลระดับบรกาห์เหล่านี้ก็จะเติบโตเป็นฐานรากด้านองค์บุคคล ขององค์ประกอบสมุททานุภาพของประเทศในอนาคตด้วย ส่วนจะได้มากน้อยแค่ไหนก็ขึ้นอยู่กับนโยบาย แผน และการปฏิบัติที่จริงจังขององค์กรที่บริหารประเทศอยู่นั่นเอง ปัจจัยด้านประชาชนทั้งสองข้อนี้ ประเทศไทยมีเหนือกว่าหลายชาติในภูมิภาค ส่วนการที่จะพัฒนาให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อองค์ประกอบสมุททานุภาพของประเทศได้มากน้อยเพียงใดนั้น ก็คงขึ้นอยู่กับรัฐบาลอีกนั่นเอง ทั้ง ๕ ปัจจัยสมุททานุภาพของประเทศไทยที่ผมได้วิเคราะห์มาข้างต้น จะเห็นว่านอกจากปัจจัยแรกคือตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ไม่เกื้อกูลแล้ว ปัจจัยที่เหลืออีก ๔ ข้อ ล้วนแต่เป็นปัจจัยเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศไทยทั้งสิ้น

ดังนั้นปัจจัยสุดท้ายคือ**คุณลักษณะของรัฐบาลไทย** ตามการลงความเห็นของผมในช่วงต้นของหัวข้อนี้ จะเป็นทั้งปัจจัยที่เกื้อกูลและไม่เกื้อกูล หรือพูดอย่างตรงไปตรงมาคือมีผลทั้งในทางบวกและลบต่อการเสริมสร้างสมุททานุภาพของชาติ ผมขอใช้หน้ากระดาษที่เหลือนำเสนอความเห็นส่วนตัวโดยละเอียด เพราะเห็นว่าปัจจัยสุดท้ายนี้มีความอ่อนไหวและมีผลมากที่สุด แต่ก่อนอื่นก็ต้องขอทำความเข้าใจกับท่านผู้อ่านก่อนว่า มาฮาน มีชีวิตอยู่ในระหว่าง ค.ศ.๑๘๔๐ ถึง ค.ศ.๑๙๑๔ (หรือ พ.ศ.๒๓๘๓ – พ.ศ.๒๔๕๗) ซึ่งเป็นช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเมื่อมาฮาน แจ้งเกิดในฐานะนักยุทธศาสตร์ทะเลของโลก



นาวาเอก มาฮาน

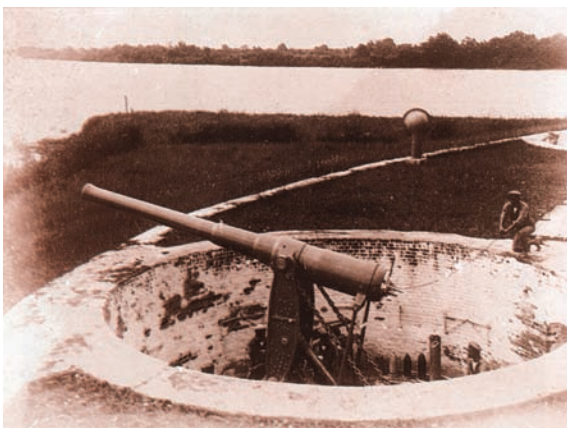
อาจารย์สอนประวัติศาสตร์ทางทะเล แห่งวิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐ ผู้ศึกษาประวัติศาสตร์ทางทะเลของโลก และลิขิตทฤษฎีสมุททานุภาพ

ด้วยทฤษฎีสมุททานุภาพของเขา ก้อยู่ในช่วงกลางรัชสมัยของล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕ การวิเคราะห์คุณลักษณะของรัฐบาลไทย ตามปัจจัยสมุททานุภาพของมาฮาน จึงควรเริ่มต้นในช่วงเดียวกัน คือในช่วงของพระองค์ท่าน

เมื่อข้อเขียนเกี่ยวกับทฤษฎีสมุททานุภาพของมาฮานเริ่มเปิดตัวนั้น คงจะเป็นที่สนใจแพร่หลายในหมู่ชาติทะเล (Maritime Nations) ส่วนใหญ่ในยุโรปและในเอเชียคือญี่ปุ่นเท่านั้น ผู้เขียนอนุมานว่าข้อเขียนเกี่ยวกับสมุททานุภาพของมาฮานยังไม่ได้เผยแพร่มายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕



พระองค์จึงยังไม่มีโอกาสได้ศึกษา แต่อย่างไรก็ตาม ด้วยพระอัจฉริยภาพทางด้านภูมิรัฐศาสตร์และสายพระเนตรที่ยาวไกล ทำให้พระองค์ท่านทรงเล็งเห็นตั้งแต่แรกแล้วว่า ภัยคุกคามของประเทศสยามจะต้องเข้ามาทางทะเล จากชาตินักล่าอาณานิคมคือฝรั่งเศสนั่นเอง ด้วยสถานภาพกำลังทางเรือที่สยามประเทศมีอยู่ในขณะนั้นก็แทบจะเป็นเรื่องสุดวิสัย ที่จะสามารถป้องกันหรือต้านทานประเทศมหาอำนาจอย่างฝรั่งเศสได้ การจะสร้างกองกำลังทางเรือเพื่อป้องกันประเทศจะต้องใช้เงินทองพระคลังจำนวนมาก และใช้เวลานานไม่ทันการ พระองค์จึงได้ตัดสินใจพระราชหฤทัยเร่งสร้างปรากฏการณ์สุดท้ายก็คือป้อมปืนฝั่งที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ณ ตำบลแหลมฟ้าผ่า (ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานชื่อว่าป้อมพระจุลจอมเกล้า) และป้อมเสือซ่อนเล็บทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมกันนี้พระองค์ได้สั่งซื้อปืนฝั่ชนิดบรรจุกระสุนและดินขับท้ายกระบอก (ด้วยลูกเลื่อน) ที่เรียกกันว่าปืนเสือหมอบ จำนวน ๗ กระบอก จากบริษัทอาร์มสตรองประเทศอังกฤษซึ่งถือว่าทันสมัยมากในขณะนั้น



ปืนเสือหมอบ : ปืนป้อมที่ประเทศสยามระดมทุนทรัพย์และเร่งติดตั้งที่ป้อมพระจุลจอมเกล้า เพื่อต่อต้านเรือรบฝรั่งเศสที่ล่าเมือง

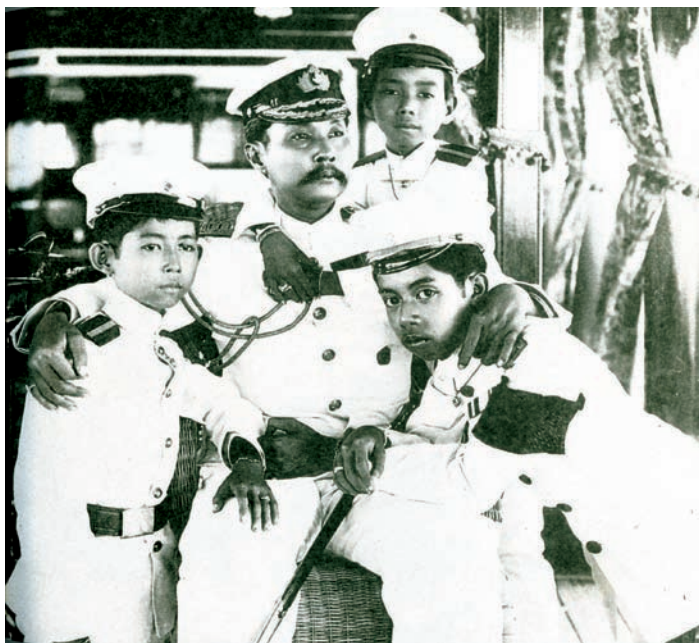
ป้อมปราการและปืนหลุมทั้งหมดสร้างแล้วเสร็จยังไม่ทันได้ฝึกกำลังพลให้เข้าที่เข้าทางก็ต้องใช้รบเลย เพราะฝรั่งเศสได้ส่งเรือรบ ๓ ลำ พร้อมเรือนำร่องแล่นเข้าสู่

ปากแม่น้ำเจ้าพระยาในก่อนค่ำของวันที่ ๑๓ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๓๖ ปืนป้อมพระจุลจอมเกล้าได้ยิงต่อสู้อย่างสามารถ แต่ในที่สุดด้วยความที่ “ของยังขัดสน คนยังไม่พร้อม” กองเรือฝรั่งเศสก็สามารถแล่นฝ่าด่านไปได้ และทำการก่อดันประเทศสยาม จนต้องยอมยกดินแดนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขง ให้แก่ฝรั่งเศสทั้งหมดเพื่อแลกกับอธิปไตยของประเทศ

สำหรับรายละเอียดของเหตุการณ์ใน ร.ศ.๑๑๒ (พ.ศ.๒๔๓๖) นี้ ท่านผู้อ่านสามารถค้นได้จากนิตยสารนาวิกศาสตร์ฉบับเดือนกรกฎาคม พ.ศ.๒๕๕๖ ได้ ผมจึงไม่ขอเล่าต่อ แต่อยากจะทำถึงเหตุการณ์หนึ่งที่ไม่ได้มีการบันทึกไว้ แต่ผมเห็นว่ามันมีสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความกังวลห่วงใย และน้ำพระทัยที่มุ่งมั่นของพระองค์ท่าน ในการที่จะต่อสู้กับภัยคุกคามทางทะเลในครั้งนั้นเป็นอย่างมาก กล่าวคือเมื่อครั้งที่พระองค์เสด็จไปตรวจการสร้างป้อมพระจุลจอมเกล้าทางชลมารค โดยเสด็จประทับค้างแรมบนเรือพระที่นั่งมหาจักรีที่จอดทอดสมออยู่ที่ตำบลแหลมฟ้าผ่าในช่วงปลายเดือนเมษายน พระองค์ได้มีพระราชหัตถเลขาที่มีความยาว ๖ - ๗ หน้ากระดาษใหญ่ถึงบรรดามุขมนตรีที่ปรึกษาของพระองค์ท่าน ผมได้มีโอกาสอ่านผ่านตาครั้งหนึ่งจากที่ไหนจำไม่ได้เพราะนานมากแล้ว แต่พอจำเนื้อความได้คร่าว ๆ ว่าพระองค์มีพระทัยวิตกกังวลถึงปัญหาของการต้องแสวงหาทุนทรัพย์จำนวนมาก เพื่อพัฒนาศักยภาพในการป้องกันประเทศทางทะเล และทรงขอให้ผู้เกี่ยวข้องช่วยสนับสนุนในการระดมเงินทุนสำรองจากท้องพระคลัง รวมทั้งได้บริจาคพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์เพื่อโครงการดังกล่าวด้วย เนื้อความในบันทึกเท่าที่ผมพอจำได้อาจจะคลาดเคลื่อน แต่สิ่งสำคัญมากกว่าที่ผมอยากจะขอเสนอความเห็นในประเด็นนี้ก็คือ พระองค์ทรงตราครุฑระวรกายจากการตรวจงานงานในท้องที่กันดารมาทั้งวัน เมื่อเสร็จงานในฐานะประมุขของแผ่นดินพระองค์สามารถพักผ่อนบนเรือพระที่นั่งได้อย่างสบาย แต่พระองค์ยังทรงสละเวลาสำหรับพักผ่อนมีพระราชหัตถเลขา



หลายหน้ากระดาษเพื่อปรึกษาปัญหาแผ่นดินกับผู้ที่เกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นถึงพระราชหฤทัยที่มุ่งมั่นแน่วแน่ที่จะแก้ปัญหาและพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศสยาม ปัจจัยสมุททานุภาพข้อสุดท้ายของมาฮานคือคุณลักษณะของรัฐบาลนั้น มีบริบทรวมถึงบรรดาผู้นำประเทศ/รัฐ ที่มีฐานะเป็นกษัตริย์หรือเจ้าผู้ครองแคว้นด้วย ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า**ปัจจัยคุณลักษณะรัฐบาลของไทยในยุคนั้นเป็นปัจจัยเกื้อกูล** พลสกนิกรชาวสยามในสมัยนั้นนับว่าโชคดีมีบุญมาก และผมมีความเห็นว่สมุททานุภาพของประเทศไทย (หมายรวมถึงกองทัพเรือด้วย) ได้เริ่มต้นหยั่งรากอย่างมั่นคงในรัฐสมัยของพระองค์ท่านนั่นเอง อีกทั้งได้พัฒนาต่อยอดต่อเนื่องมาตลอดทุกรัชกาล จนกระทั่งเกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองของประเทศใน พ.ศ.๒๔๗๕ ซึ่งผมขอขยายความโดยสังเขปต่อไป



สมเด็จพระปิยมหาราช ล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕
ผู้เริ่มสร้างและพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศสยาม

ผลจากเหตุการณ์ ร.ศ.๑๑๒ ทำให้ประเทศสยามถูกบีบบังคับจนต้องยอมเสียดินแดน ด้วยข้อสรุปที่สืบเนื่องมาจาก “กำลังรบขัดสน กำลังพลไม่ถึงพร้อม”

เพราะเรายังต้องพึ่งทหารต่างชาติ พระองค์จึงได้เริ่มต้นวางรากฐานด้วยการ “สร้างคน” ก่อน โดยพระองค์ได้ส่ง เจ้าฟ้าวิชราวุธ องค์รัชทายาทไปศึกษาที่โรงเรียนนายร้อยทหารบกประเทศอังกฤษ ส่งพระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์พระโอรสที่เกิดกับเจ้าจอมมารดาโหมดไปศึกษาที่วิชาการทหารเรือที่ประเทศอังกฤษ ประเทศที่มีสมุททานุภาพมากที่สุดในโลกในสมัยนั้น กับได้ส่งราชโอรสชั้นเจ้าฟ้าอีกหลายพระองค์ไปเรียนวิชาการทหารในยุโรป เช่น เจ้าฟ้าบริพัตร สุขุมพันธ์ เรียนโรงเรียนนายร้อยทหารบกเยอรมัน เจ้าฟ้ามหิตลอุดุลยเดช (สมเด็จพระบรมราชชนก) เข้าศึกษาที่โรงเรียนนายเรือเยอรมัน เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนารถ เรียนที่โรงเรียนนายร้อยทหารบกรัสเซีย เป็นต้น อนึ่งการที่พระองค์ส่งพระราชโอรสและพระโอรสไปศึกษาวิชาการทหารในหลายประเทศของยุโรปนั้น นอกจาก

จะเป็นการวางรากฐานด้านองค์บุคคลแล้วยังเป็นการเชื่อมสัมพันธ์ไมตรีในระดับบน อันจะเป็นการช่วยคานอำนาจชาติดังกล่าว อาณานิคมอย่างฝรั่งเศสด้วย โดยเฉพาะประเทศรัสเซียและเยอรมันที่ไม่มีการแสดงเจตนาว่าจะมาล่าเมืองขึ้น พระองค์จึงได้สร้างความสนิทสนมกับพระเจ้าซาร์นิโคลัสแห่งรัสเซีย และพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮลม์ที่ ๒ แห่ง จักรวรรดิเยอรมันเป็นพิเศษ

ในการเสด็จประพาสยุโรปครั้งแรกของพระองค์ท่านใน ปี ค.ศ.๑๘๙๖ – ๑๘๙๗ นั้น สำหรับประเทศในยุโรปที่มีกองทัพเข้มแข็ง พระองค์ก็จะเน้นการดูกิจการด้านการทหารและอุตสาหกรรมป้องกันประเทศเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อนำสิ่งที่เป็นความรู้ใหม่มาเป็นรากฐานในการพัฒนากองทัพ ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานของประเทศในด้านอื่นด้วย ในด้านสมุททานุภาพนั้น พระองค์ท่านทรงสนพระราชหฤทัยในการพัฒนาและแก้ปัญหาด้านโครงสร้างยุทธศาสตร์ทะเลของ



ประเทศเยอรมันในสมัยนั้นมาก พระองค์เสด็จเยือนประเทศเยอรมัน ๒ ครั้ง



คลองคิล ประเทศเยอรมัน
สร้างในปลายรัชกาลพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮลมที่ ๑
(ค.ศ.๑๘๙๐ - ค.ศ.๑๘๙๗)

คือครั้งแรกในการเสด็จประพาสยุโรปครั้งใหญ่เมื่อปี ค.ศ.๑๘๘๗ และเสด็จไปประทับรักษาพระองค์ตามคำทูลเชิญของพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮลมที่ ๒ ซึ่งเป็นพระสหายสนิทในปี ค.ศ.๑๙๐๗ ทั้งสองครั้งที่ไปเยือนเยอรมันพระองค์ท่านเจาะจงไปดูการก่อสร้างคลองคิลเป็นพิเศษ คือครั้งแรกนั้นเป็นช่วงที่คลองคิลเพิ่งสร้างแล้วเสร็จได้ไม่นาน และครั้งหลังคืออีก ๑๐ ปีต่อมาพระองค์ต้องการศึกษาถึงผลกระทบจากการมีและใช้คลองคิลของเยอรมัน เรื่องนี้คนทั่วไปอาจจะไม่เห็นเป็นเรื่องพิเศษ แต่ผมมีความเห็นว่าเป็นจุดที่น่าสนใจอันแสดงให้เห็นถึงพระอัจฉริยภาพในด้านภูมิยุทธศาสตร์ของพระองค์ท่าน ตามที่ผมได้เคยอ้างไว้ในช่วงต้นของบทความ ซึ่งผมขอตั้งข้อสังเกตเป็นบทวิเคราะห์ดังนี้

ประเทศเยอรมัน โดยรูปพรรณสัณฐานและประวัติศาสตร์ถือว่าเป็นประเทศมหาอำนาจทางบก นักรบเยอรมันหรือที่รู้จักกันในนามเชื้อชาติปรัสเซียมีชื่อเสียงในเรื่องระเบียบวินัย การวางแผนและการอำนวยความสะดวก คุยร่วมกับอังกฤษรบชนะพระเจ้านโปเลียนแห่งฝรั่งเศสที่ยุทธภูมิตอร์ลูมาแล้ว

นักการทหารทุกคนย่อมรู้จัก คาร์ล ฟอน เคล้าเซอร์วิตซ์ บิดาแห่งหลักการสงคราม และเฮลมุท ฟอน โมลเค่ สุดยอดเสนาธิการได้เป็นอย่างดี จักรวรรดิเยอรมันในสมัยพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮลมที่ ๒ มองอนาคตออกว่าอีกไม่นานจะต้องมีเรื่องกับอังกฤษจ้าวแห่งทะเลเหนืออย่างแน่นอน จึงมุ่งพัฒนาหาสมุทรทางภาพของประเทศด้วยการเร่งเสริมสร้างกำลังทางเรือ ให้ได้ถึงครึ่งหนึ่งของที่อังกฤษมีอยู่ก็ยิ่งดี และหาทางลดความเสียหายเปรียบด้านปัจจัยทางภูมิศาสตร์ อันได้แก่มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลน้อย โดยมีเกาะอังกฤษทั้งเกาะตั้งกีดขวางเส้นทางออกสู่มหาสมุทรของกองเรือทะเลลึก (Hochsee Flotte) ของตนอีกด้วย และที่สำคัญคือเยอรมันเป็นประเทศ “คร่อมทะเล” มีทะเลขนานสองด้านโดยมีประเทศเดนมาร์กคั่นขวางอยู่ ด้วยความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ไม่สู้ดีในตอนนั้น ประกอบกับความจำเป็นในการที่จะต้องเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างสองฝั่งทะเลเมื่อเกิดภาวะสงคราม เยอรมันในสมัยพระเจ้าไกเซอร์ วิลเฮลมที่ ๑ จึงได้ตัดสินใจขุดคลองคิลในดินแดนของประเทศตน เพื่อเชื่อมต่อเมืองคิลฐานทัพเรือใหญ่ทางด้านทะเลบอลติคฝั่งตะวันออกของประเทศ กับฐานทัพเรือด้านทะเลเหนือที่เมืองวิลเฮลมสฮาเฟิน การขุดคลองซึ่งงบประมาณและแรงงานภายในประเทศ โดยมีแรงงานเสริมจากกรรมกรประเทศโปแลนด์ คลองคิลมีความยาวประมาณ ๙๘ กิโลเมตร สร้างแล้วเสร็จในปลายรัฐสมัยของพระเจ้าไกเซอร์วิลเฮลมที่ ๑



คลองคิล : คลองลัดทะเล เพื่อแก้ปัญหาการเป็นประเทศคร่อมทะเลของเยอรมัน ได้ประโยชน์มหาศาลทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง



ประเทศเยอรมันกับประเทศไทยนอกจากจะเป็นประเทศ “คร่อมทะเล” เหมือนกันแล้ว ยังมีรูปพรรณสัณฐาน คุณลักษณะทางกายภาพ และสภาพแวดล้อมที่คล้ายกันอย่างน่าประหลาด (ซึ่งเรื่องนี้พระองค์ทรงตระหนักดีตั้งแต่ต้นแล้ว) กล่าวคือมีพื้นที่โดยรวมใกล้เคียงกันคือ ๕ แสนกว่าตารางกิโลเมตร ทั้งสองประเทศมีรูปร่างคล้ายคลึงกันมาก คือเป็นลักษณะของขวานที่มีด้ามยื่นไปในทะเล (กรุณาดูรูปประกอบ)



แผนที่ไทย VS เยอรมัน : ขนาดพื้นที่ รูปพรรณสัณฐาน และลักษณะทางกายภาพทางทะเลรอบด้าน คล้ายกันมาก

มีข้อแตกต่างแต่เพียงว่า ด้ามขวานของไทยยาวและยื่นลงใต้ ในขณะที่รูปขวานของประเทศเยอรมันมีด้ามสั้น – สั้นหนากว่าและยื่นปลายขึ้นทางทิศเหนือ โดยมีประเทศเดนมาร์กคั่นอยู่ ในขณะที่ปลายด้ามขวานของไทยคั่นด้วยประเทศมาเลเซีย ลักษณะสภาพภูมิประเทศรอบด้านก็คล้ายกัน คือฝั่งด้านตะวันออกของด้ามขวานของไทยคืออ่าวไทยที่มีลักษณะน้ำตื้นก็เหมือนกับสภาพทะเลบอลติกทางตะวันออกของด้ามขวานเยอรมัน ที่เป็นทะเลน้ำตื้นมีความลึกไม่เกิน ๒๐๐ เมตร เช่นกัน ส่วนฝั่งด้านตะวันตกของเยอรมันคือทะเลเหนือมีน้ำลึกกว่ามากเช่นเดียวกับทะเลอันดามันของไทย ทะเลทั้งสองด้านของเยอรมันเชื่อมต่อกันด้วยช่องแคบสคาเกอรัคและคัตตาเก็ด ส่วนช่องแคบที่เชื่อมต่อกับอ่าวไทยและทะเลอันดามันเข้าด้วยกัน ก็คือช่องแคบมะละกานั่นเอง

ดังนั้นการที่ประเทศเยอรมันซึ่งมีลักษณะทางกายภาพคล้ายคลึงกับประเทศไทยเป็นอย่างมาก แก้ปัญหาการเป็นประเทศคร่อมทะเล ด้วยการขุดคลองภายในประเทศเชื่อมต่อทะเลทั้งสองด้าน อันเป็นการลดเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ รวมทั้งแก้ปัญหาด้านความมั่นคงในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือ จึงเป็นกรณีตัวอย่างที่ใกล้เคียงกันมากสำหรับประเทศสยาม หากคิดจะกระทำในลักษณะเดียวกัน จึงเป็นเหตุผลที่พระองค์เสด็จฯ เยี่ยมชมคลองคิลถึง ๒ ครั้ง เมื่อเสด็จฯ มาเยือนประเทศเยอรมันในเวลาต่างกัน ๑๐ ปี ในการเสด็จเยี่ยมชมคลองคิล ครั้งที่ ๒ พระองค์



คลองคิล : ยาวประมาณ ๙๘ กิโลเมตร สามารถย่นระยะทางได้เกือบ ๕๐๐ ไมล์ทะเล (ประมาณ ๑,๐๐๐ กิโลเมตร)

ได้ทอดพระเนตรการดำเนินกิจการของคลองคิล ที่มีเรือสินค้าขนาดใหญ่แล่น เข้า – ออก ไม่ขาดสาย เพราะเป็นเส้นทางลัดระหว่างทะเลบอลติกกับทะเลเหนือ ทำให้พระองค์ทรงเล็งเห็นคุณประโยชน์อันมหาศาลทางด้านเศรษฐกิจ อันจะสามารถนำความเจริญมั่งคั่งสู่ประเทศโดยเฉพาะภูมิภาคในบริเวณที่ล่าคลองตัดผ่านด้วย เงื่อนไขสำคัญที่ทรงคำนึงก็คือประเทศควรจะต้องลงทุนสร้างเองโดยไม่ยืมมือชาติอื่น ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ต่างชาติเข้ามามีอำนาจผูกขาด อีกทั้งจะต้องมั่นใจว่าประเทศสยามจะมีกำลังอำนาจพอที่จะปกป้องอธิปไตยเหนือพื้นที่ดังกล่าวไว้ได้ในกรณีเกิดศึกสงคราม เพราะคลองที่จะขุดนี้จะเป็นจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคไปโดยปริยาย เรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่มากและมีผลกระทบ



ต่อความมั่นคงของประเทศ พระองค์จึงทรงมีแต่เพียง
แนวพระราชดำริ แล้วมอบหมายให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง



ภาพโครงการขุดคลองกระของไทยในอดีต : ถ้าวัดแล้วล้าตลึงใจเท่า
เมื่อสัก ๘๐ - ๕๐ ปีที่แล้ว อาจจะไม่เกิดปัญหาภาคใต้
แต่ในปัจจุบันแค่คิดใหม่ก็สายไปแล้ว

ได้ศึกษาใคร่ครวญให้รอบคอบ รอบด้าน ในที่สุด
การคิดจะขุดคลองลัดทะเลของไทย ที่ได้มีการรื้อฟื้น
ทบทวนกันต่อมาอีกหลายยุคหลายสมัยก็ไม่เกิดขึ้น
ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง คือความเสี่ยงที่จะเป็นการ
แบ่งแยกดินแดนโดยเฉพาะที่ ๔ จังหวัด ชายแดนภาคใต้
กว่า ๑๒๐ ปี นับตั้งแต่ที่มีพระราชดำริในการ
ขุดคลองลัดทะเลมาจนถึงวันนี้ เวลาได้ให้ข้อพิสูจน์
ส่วนหนึ่งว่า การไม่ขุดคลองลัดทะเลก็ไม่ได้ทำให้ความ
เสี่ยงของการเกิดความต้องการในการแบ่งแยกดินแดน
ภาคใต้ของไทยลดลงไป แต่ดูกลับจะรุนแรงขึ้นจนถึงขั้น
อาจจะเอาไม่อยู่ในสถานการณ์ปัจจุบันด้วยซ้ำไป ที่จุดนี้
ทำให้ผมเกิดความสงสัยส่วนตัวว่า “จะมีความเป็นไปได้
มากน้อยขนาดไหน ที่การขุดคลองลัดทะเลจะทำให้
สถานการณ์ในภาคใต้กลับดีขึ้นแทนที่จะเลวลง ?”
เหตุผลที่ทำให้ผมคิดก็คือเมื่อขุดคลองลัดทะเล ภาคใต้
ของเราก็จะกลายเป็นร้านเซเว่นฯ ปากซอยเช่นเดียวกับ
สิงคโปร์ และอาจจะรวยกว่าด้วยซ้ำเพราะถ้าบริหาร

จัดการดีก็คงจะสามารถดึงดูดเรือสินค้าให้มาใช้บริการ
ได้มากกว่า เมื่อเศรษฐกิจดีประชาชนก็อยู่ดีกินดีมีฐานะ
ร่ำรวยขึ้น ความคิดที่จะแบ่งแยกดินแดนเป็นรัฐอิสระ
ก็อาจจะน้อยลงหรืออาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้ เพราะ
**ปัญหาพื้นฐานของความไม่สงบในภาคใต้สืบเนื่อง
มาจากความยากจนนั่นเอง** มีปัญหาการก่อความไม่สงบ
ในประเทศเพื่อนบ้านรอบ ๆ เรา ที่ผมขอยกเป็นตัวอย่าง
เช่นกรณีแคว้นอาเจห์ในอินโดนีเซีย ชนเผ่าไมโร
ในฟิลิปปินส์ เหล่าพหุชนในศรีลังกา และชาวอิเบต
ในเขตปกครองของจีน เป็นต้น ปัญหาพื้นฐานที่เป็นต้น
เหตุล้วนเกิดจากความยากจนแร้นแค้นของชนกลุ่มน้อย
เหล่านั้นทั้งสิ้น ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ซึ่งประกอบด้วย
ประชากรหลายเชื้อชาติ และมีชนกลุ่มน้อยหลายเผ่าพันธุ์
อยู่รวมกันในประเทศ แต่เขาก็สามารถอยู่รวมกันได้
โดยไม่มีปัญหา สืบเนื่องมาจากมาตรการสนับสนุนของ
รัฐให้พวกเขามีความกินดีอยู่ดีตามอัตภาพ และกลไก
หรือเครื่องมือที่สิงคโปร์ใช้ในการสร้างงาน เพื่อยกระดับ
ความเป็นอยู่ของชนชั้นรากหญ้าเหล่านั้นตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง
ประเทศ ก็คือกิจการท่าเรือขนถ่ายสินค้า อยู่ต่อเรือซ่อมเรือ
และการเดินเรือสินค้า ซึ่งเป็นกระดูกสันหลังของ
โครงสร้างระบบเศรษฐกิจของประเทศตั้งแต่เริ่มเป็น
เอกราช และทั้งหมดก็คือองค์ประกอบของสมุททานุภาพ
ตามทฤษฎีของมาฮานนั่นเอง ในที่สุดเหตุผลที่ผมนำมา
เสนอทั้งหมดนี้ ก็นำมาสู่ข้อสรุปที่เป็นประเด็นคำถาม
ต่อไปว่า เมื่อสิงคโปร์สามารถใช้อองค์ประกอบสมุททานุภาพ
ของตน แก้ปัญหาด้านเชื้อชาติเผ่าพันธุ์ของตนได้ แล้ว
ประเทศไทยจะสามารถใช้สมุททานุภาพแก้ปัญหา
ในทำนองเดียวกันในพื้นที่ภาคใต้ได้หรือไม่ ? ซึ่งด้วย
สายพระเนตรที่ยาวไกลของล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕
แห่งราชอาณาจักรสยาม พระองค์ท่านจึงมีพระทัย
มุ่งมั่นที่จะเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศ
เพื่อแก้ปัญหา และการขุดคลองลัดทะเลเช่นคลองคีล
ของเยอรมันก็เป็นทางเลือกหนึ่ง ที่ทรงมีพระราชดำริ
ให้เหล่ามุขมนตรีได้ช่วยกันพิจารณาเป็นเวลา ๑๒๐ ปี
มาแล้วด้วย





อู่ HDW (Howaldswerke Deutsche Werft) อู่ต่อเรือชั้นนำชั้นนำของโลกจนถึงปัจจุบัน
ในภาพพิธีประจำการเรือดำน้ำรุ่น 212 ของกองทัพเรือเยอรมัน

ในการเสด็จฯ ประพาสเยอรมันครั้งแรก นอกจากจะไปทอดพระเนตรการชุดคลองคิลแล้ว พระองค์ยังได้เสด็จไปชมกิจการของอู่ต่อเรือขนาดใหญ่ของเยอรมันคือ อู่ HDW (Howaldswerke-Deutsche Werft) ด้วย ซึ่งอู่ HDW นี้มีชื่อเสียงในด้านการออกแบบ และสร้างเรือดำน้ำในระดับชั้นนำของโลกตั้งแต่สมัยนั้นมาจนถึงปัจจุบัน เป็นสิ่งที่ยืนยันให้เห็นถึงความสนพระทัยของพระองค์ ในการที่จะสร้างและพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศสยามตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ล่วงเข้าสู่รัชสมัยของล้นเกล้ารัชกาลที่ ๖ สมุททานุภาพของราชอาณาจักรสยามก็ได้รับการพัฒนามากขึ้นตามลำดับ เมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๑ ระเบิดขึ้นในปี พ.ศ.๒๔๕๗ สถานการณ์ด้านการเมืองระหว่างประเทศบีบบังคับให้ราชอาณาจักรสยามจำต้องประกาศสงครามกับประเทศเยอรมันมหาสมุทรเก่า พร้อมทั้งส่งกำลังเข้ายึดทรัพย์สินสมบัติของเยอรมันที่มีอยู่ในประเทศตามกติกา โดยเฉพาะเรือสินค้าขนาดกลางและขนาดย่อมจำนวนหลายลำที่จอดตักค้างอยู่ในทะเลอาณาเขตประเทศไทย ผลของการปฏิบัติอย่างรอบคอบถ้อยที่ถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน ทำให้การถูกบุกยึดกลายเป็น “ยกให้” โดยไม่มีการทำลายก่อนจะเปลี่ยนมือ และเรือสินค้าจำนวนดังกล่าวได้กลายเป็นกำลังหลักของกิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทย รวมทั้งมีส่วนทำให้องค์ประกอบสมุททานุภาพของประเทศสยามสมบูรณ์ขึ้นในเวลาต่อมา ในช่วงสงครามเยอรมันได้ส่งเรือลาดตระเวนเบาชื่อเอ็มเด็น มาสมทบบาทเป็นโจรสลัดล่องหน ด้วยลักษณะพิเศษคือ หัวเรือมีรูปสลักเป็นตัวหงส์สีขาว (คล้ายครุฑของเรือรบไทย) มี ๓ ปล่อง แม้ว่าจะมีปืนขนาดเบา กระจายบาง

แต่ก็มีความเร็วสูงเป็นจุดแข็ง เรือเอ็มเด็นได้ไล่ล่าอาละวาดจมเรือสินค้าของพันธมิตร สร้างความปั่นป่วนโกลาหลเป็นอย่างมาก ในบริเวณชายฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย (สุดท้ายเรือเอ็มเด็นได้ไปจม

เรือสินค้าชื่อซิดนีย์ที่นอกชายฝั่งออสเตรเลีย แล้วถูกต้อนไปจมมุดและถูกจมโดยเรือลาดตระเวนหนักของออสเตรเลียที่ชื่อซิดนีย์เช่นเดียวกัน... นับเป็นเรื่องบังเอิญมากทางประวัติศาสตร์ : ผู้เขียน) วีรกรรมของเรือเอ็มเด็นได้สร้างความตื่นตัวในหมู่ประชาชนในภูมิภาคเอเชียเป็นอย่างมาก หนังสือพิมพ์ของทุกประเทศพาดหัวและติดตามข่าวอย่างต่อเนื่องรวมทั้งในประเทศไทยด้วย กล่าวกันว่ากรณีเรือเอ็มเด็นมีส่วนสำคัญที่ได้สร้างกระแสความต้องการเรือรบขนาดใหญ่ที่ทรงอานุภาพในหมู่ประชาชนชาวสยาม



เรือหลวงพระร่วง เรือพิฆาตเตอร์ปีโดลำแรกในภูมิภาค ราชอาณาจักรสยาม
เริ่มก้าวสู่ศักราชภาพในการโจมตีนอกบ้านด้วยเรือลำนี้

จนถึงกับได้พร้อมใจกันบริจาคเงินทุนในการจัดหา และในที่สุดเราก็ได้ซื้อเรือหลวงพระร่วง เรือพิฆาตเตอร์ปีโดจากสหราชอาณาจักรอังกฤษ โดยเสด็จเตี้ยกรมหลวงชุมพรฯ เป็นผู้มอบบาทสำคัญในการจัดซื้อ และนำเรือเดินทางกลับสู่ประเทศไทยด้วยพระองค์เองในปี พ.ศ.๒๔๖๓ อานุภาพทางทะเลของสยามเริ่มแผ่ออกสู่มหาสมุทร



นาวิกยานุภาพและสมุทธานุภาพของประเทศสยามหยั่งรากมั่นคงขึ้น และก้าวต่อไปสู่ความสมบูรณ์ ทั้ง ๓ มิติ (คือ อากาศ ผิวน้ำ และใต้น้ำ) เมื่อมีการตั้งกองบินทะเลในปี พ.ศ.๒๔๖๔ โดยเริ่มมีเครื่องบินทะเลจากประเทศญี่ปุ่นจำนวน ๖ เครื่อง ใน พ.ศ.๒๔๘๑ และก้าวแรกของการจะมีเรือดำน้ำที่เกิดขึ้นด้วยการที่ ล้นเกล้ารัชกาลที่ ๖ ได้ทรงใช้ความสัมพันธ์ส่วนพระองค์ ติดต่อขอส่งนายทหารเรือไปเรียนวิชาเรือดำน้ำ ที่กองทัพเรืออังกฤษโดยใช้ทุนทรัพย์ส่วนพระองค์ เพื่อเป็นการ “สร้างคน” เตรียมไว้ก่อน มิถุนายน พ.ศ.๒๔๗๕ ประเทศสยามเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ เป็นระบบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ทิศทางและนโยบายการขยายนาวิกยานุภาพและสมุทธานุภาพของประเทศจึงตกอยู่ในมือของคณะราษฎรและคณะรัฐบาล โดยสมบูรณ์ แต่ด้วยผลบุญขององค์บิดาและบุพการี ทหารเรือที่ได้ทรงช่วยกันวางโครงสร้างกำลังทางเรือไว้เป็นรากฐานที่มั่นคง ประกอบกับความโชคดีที่ผู้ใหญ่ของกองทัพเรือที่เป็น “ลูกศิษย์” ร่วมอุดมการณ์ของพระองค์ท่าน มีตำแหน่งอยู่ในคณะรัฐบาลชุดแรก ๆ ด้วย จึงทำให้แผนการสัมมนาสมุทธานุภาพของไทย เดินหน้าอย่างไม่สะดุด เรามีกองเรือขนาดเล็กสำหรับป้องกันชายฝั่งได้อย่างครอบคลุม เรามีเรือปืนหนักเป็นกำลังสำหรับโจมตีศัตรูในพื้นที่รอบนอกรั้วบ้านได้ เรามีเรือดำน้ำจำนวน ๔ ลำ สั่งต่อจากประเทศญี่ปุ่น ประจำการเมื่อ พ.ศ.๒๔๘๐ นับเป็นประเทศที่ ๒ ในเอเชียรองจากญี่ปุ่นที่มีเรือดำน้ำ เป็นที่น่าเสียดายว่า เรือลาดตระเวนขนาดเกือบ ๖,๐๐๐ ตัน คือ เรือหลวงตากสิน และ เรือหลวงนเรศวร ที่เราสั่งต่อที่ประเทศอิตาลีก่อนเกิด สงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้ถูกประเทศผู้สร้าง “ยืมแล้ว ลืม” เอาไปใช้การในสงครามโลกครั้งที่ ๒ และได้ถูก เครื่องบินพันธมิตรทิ้งระเบิดจมนั่งแท่นในอ่าวเสียมก่อน ราชนาวีสยามจึงไม่มีโอกาสได้ใช้ **กำลังโจมตีในทะเลลึก** ทั้ง ๒ ลำนี้ ในสงครามมหาเอเชียบูรพา หากราชนาวีสยามมีเรือโจมตีขนาดใหญ่ที่สามารถส่งออกไปสกัดกั้น

ในระยะไกลร่วมกับหมู่เรือดำน้ำได้แล้ว ยุทธนาวีที่ เกาะช้างในปี พ.ศ.๒๔๘๔ อาจจะย้ายวิถีกออกไปเกิด แถว ๆ ปากอ่าวไทยปลายแหลมญวน และผลลัพท์ อาจจะกลายเป็นประวัติศาสตร์ที่ชอกช้ำสำหรับหมาป่า นักล่าเมือง ไม่ใช่ลูกแกะสยาม ก็เป็นไปได้...ใครจะรู้

อย่างไรก็ตามด้วยกำลังรบทางเรือ (นาวิกยานุภาพ) ที่ประเทศไทยมีอยู่ในขณะนั้น เมื่อรวมกับองค์ประกอบอื่น ได้แก่ กองเรือพาณิชย์ อุต่อเรือ ซ่อมเรือ (บริษัทอยู่ กรุงเทพเป็นของไทยแล้วในปี พ.ศ.๒๔๘๔) ฐานทัพเรือ และท่าเรือพาณิชย์ที่ได้มีการพัฒนาขึ้นตามลำดับ สามารถกล่าวได้ว่าประเทศเรามีสมุทธานุภาพ ในองค์รวมอยู่ในระดับแนวหน้าของภูมิภาค จะเป็นรองก็เพียงประเทศญี่ปุ่นเท่านั้น นอกจากเรือรบแล้ว กำลังรบประเภทอื่นเช่นอากาศยาน และนักรบจากทะเล (นาวิกโยธิน) ก็ก่อตั้งขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีบทบาทสำคัญในการรบป้องกันประเทศทางบก



ทหารนาวิกโยธิน ซึ่งจะไปปราบฮ่อ : นาวิกยานุภาพของราชนาวีสยาม ในช่วง พ.ศ.๒๔๘๐ - พ.ศ.๒๔๙๐ แม้กว้างไกลถึงยอดดอย

ในสงครามอินโดจีนต่อสู้กับข้าศึกเพื่อป้องกันดินแดน ฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย รวมทั้งเคยรับงานพิเศษ ขึ้นหลังช้างไปรบปราบฮ่อที่ภาคเหนือด้วย แต่ ในที่สุดด้วยความเข้มแข็งและก้าวหน้าเหนือองค์อื่น ในขณะนั้น ก็ได้ก่อให้เกิดผลเสียอย่างใหญ่หลวง อันเนื่องมาจากความพยายามของคนกลุ่มหนึ่ง ในกองทัพเรือ ที่ต้องการเปลี่ยนหัวอำนาจในการบริหาร ประเทศ จนนำไปสู่เหตุการณ์ประวัติศาสตร์ใน พ.ศ.๒๔๙๔



อันเป็นจุดผกผันของกองทัพเรือ เราต้องสูญเสียเรือรบที่ทรงอำนาจมากที่สุด ในขณะที่นั้นอย่างน่าสลดหดหู่เป็นอย่างยิ่ง เพราะถูกจมด้วยฝีมือคนไทยด้วยกันเอง



เรือหลวงศรีอยุธยา : เรือรบที่ทรงอำนาจที่สุด ถูกจมด้วยเวทมนตร์ที่ช่างวิตรุณราชวราราม สมุทรทานุภาพของไทยถึงจุดผกผัน

กองเรือดำน้ำถูกยุบ กองบินทะเลถูกยึด กองเรือรบและหน่วยรบนาวิกโยธินถูกลดหรือทำให้หมดบทบาทลง หน่วยงานบนบกหลายแห่งถูกยึดและเปลี่ยนการครอบครอง สมุทรทานุภาพของประเทศก็พลอยลดน้อยถอยลงโดยปริยาย และต้องใช้เวลาอีกหลายสิบปีกว่าจะสามารถฟื้นตัวได้อีกครั้งอันสืบเนื่องมาจากความไม่ไว้วางใจที่ยังฝังลึกอยู่นั่นเอง

ผมไม่ควรวิเคราะห์ให้ลึกไปกว่านี้เพราะจะทำให้การเขียนบทความนี้ผิดวัตถุประสงค์ อันอาจจะทำให้ไม่สามารถนำเสนอต่อผู้อ่านได้ จึงขอจบแบบตื้อ ๆ ว่า สมุทรทานุภาพของประเทศไทย ถือว่ามีปัจจัยพื้นฐานที่ไม่ชี้เหร่ เมื่อเปรียบเทียบกับเพื่อนบ้านในภูมิภาค ส่วนการที่จะพัฒนาให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้นไปนั้น ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะการมองการณ์ไกล และความเป็นประชาธิปไตยอย่างสมบูรณ์ของรัฐบาล ทั้งนี้ท่านผู้อ่านสามารถวิเคราะห์ได้เองจากตัวอย่างของประเทศเพื่อนบ้านที่ผมได้นำเสนอมาก่อนหน้านี้ได้

บทส่งท้าย

บทความนี้เขียนโดยมีความมุ่งหมายตามที่ได้ตกลงกับบรรณาธิการฯ คนก่อนว่า เพื่อให้ข้าราชการทหารเรือและบุคคลทั่วไปที่ไม่มีโอกาสเข้ารับการศึกษาใน

หลักสูตรระดับสูงของกองทัพเรือ ได้มีความเข้าใจและรู้แจ้งในเรื่องสมุทรทานุภาพ ทั้งในด้านที่มา ความหมาย ปัจจัยเสริมสร้าง และองค์ประกอบอันเป็นตรรกะที่ชีวิตระดับสมุทรทานุภาพของประเทศ โดยมีความมุ่งหวังว่า ความรู้แจ้งนี้จะเป็นก้าวแรกของขั้นตอนในการสร้าง “แนวร่วมเพื่อนทหารเรือเพื่อสมุทรทานุภาพ” ตามที่คุณครู พัน รัชก์แก้ว ท่านได้ให้โจทย์ไว้ อันเป็นแรงบันดาลใจให้ผมคิดจะเขียนบทความนี้ เนื่องจากเป็นเนื้อหาในทางวิชาการซึ่งมีความน่าเบื่อหน่าย เป็นทุนเริ่มต้นอยู่แล้ว ผู้เขียนจึงได้พยายามปรับแต่งรูปแบบการเขียน โดยใช้สำนวนภาษาที่ไม่เป็นทางการมากนัก กับพยายามหลีกเลี่ยงการใช้ข้อมูลทางสถิติหรือตัวเลขที่ลงลึกในรายละเอียดมากเกินไป โดยใช้ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบแทนเพื่อให้ง่ายต่อการเข้าใจ รวมทั้งได้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่ของบทความในการยกกรณีตัวอย่างที่เกิดขึ้นในอดีต เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับทฤษฎี ตรรกะและแนวคิดที่ต้องการนำเสนอ จึงทำให้บทความนี้มีความยาวถึง ๓ ตอน เกือบ ๕๐ หน้า กระดาษ ทั้ง ๆ ที่เมื่อเริ่มต้นเขียนตั้งใจจะให้อ่านจบภายในเล่มเดียวเท่านั้น

หากท่านผู้อ่านเริ่มมีความคุ้นเคยกับ นาวาเอก มาฮาน อาจารย์สอนประวัติศาสตร์ แห่งวิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐอเมริกา รู้ซึ่งถึงประโยชน์ของทะเล เข้าใจในการใช้ปัจจัยเกื้อกูลของประเทศในการใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ และองค์ประกอบของเครื่องมือในการใช้ทะเลให้ได้ตามต้องการ ตามที่ผมได้สรุปเป็นอุปมาอุปไมยไว้ว่า เป็นของที่ “พอให้มา - แม่ให้มา และต้องหาเอง” แล้ว ท่านก็สามารถเข้าเป็นสมาชิก “เพื่อนทหารเรือเพื่อสมุทรทานุภาพ” ของคุณครูพันฯ ได้ แต่ถ้าท่านยังไม่รู้แจ้ง ก็ควรจะอ่านบททวนบทความนี้ทั้ง ๓ ตอน อีกครั้ง

ในการวิเคราะห์สมุทรทานุภาพของประเทศไทย ช่วงสุดท้าย หลังเกิดเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ ใน พ.ศ. ๒๕๕๔ นั้น ผมได้ละวันที่จะกล่าวถึงเพราะเกรงว่าจะเกินขอบเขตที่นิตยสารนาวิกศาสตร์วางกรอบไว้



แต่ก็ขอยืนยันก่อนจบบว่า คุณลักษณะหรือการสนับสนุนจากรัฐบาล คือกุญแจที่สำคัญที่สุดของการเสริมสร้าง



รัฐบาลไทย รัฐบาลใคร ?

สมุททานุภาพของประเทศ การเสนอความต้องการจัดหาเรือดำน้ำของกองทัพเรือเป็นตัวอย่างเป็นที่เห็นได้ชัดที่สุด เพราะจากข้อมูลของกองเรือดำน้ำในช่วงเกือบ ๓๐ ปีที่ผ่านมา กองทัพเรือได้เสนอความต้องการจัดหาเรือดำน้ำมาแล้วอย่างน้อย ๕ ครั้ง แต่ก็ถูกระงับทุกครั้ง ถ้าด้วยเหตุผลว่าใช้งบประมาณมากเกินไปหรือประเทศกำลังประสบภาวะวิกฤต น้ำท่วมฯลฯ ก็พอยอมรับได้ แต่ในครั้งหลังสุดซึ่งใช้งบประมาณน้อยมาก และเป็นงบประมาณในส่วนของกองทัพเรือเองแท้ ๆ อีกทั้ง

มีการเตรียมการอย่างสมบูรณ์ที่สุดก็ยังคงถูก “ดึงเรื่องให้ช้าจนตายไปเอง” ในที่สุด เรื่องนี้ยังเป็นปัญหาค้างคาใจ ที่บางทีนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือรุ่นปัจจุบัน น่าจะช่วยสัมมนาหาคำตอบให้ได้

ผมขอจบบทความทั้ง ๓ ตอน ด้วยกลอนตลาด ๒ บท บทแรกแสดงถึงบทบาทของกองทัพเรือในฐานะองค์ประกอบสมุททานุภาพของประเทศไทย บทหลังสะท้อนปัญหาในการบรรลุภารกิจของบทแรก

อันภาระ	หน้าที่	นาวิไซร์
คือปกป้อง	น่านน้ำไทย	อันไพศาล
ทั้งรักษา	การขนส่ง (ทางทะเล)	ให้คงนาน
และขยายการ	ราญริปู	สู่แผ่นดิน
กำลังรบ	นาวิ	มีจำกัด
สุดจะขีด	ศัตรู	ให้รู้สิ้น
ต้องพึ่งพา	อานุภาพ	จากหน่วยบิน
ท้ายสุดสิ้น	นาวิ	ต้องมี “ด.”

พลเรือเอก สามารถ จำปรัตน์

