



## ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความคุ้มค่าในการประจำการเรือดำน้ำ ของกองทัพเรือไทย (ตอนที่ ๑)

ภิกษุพรรณิ วัฒนยากร

การจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย เป็นประเด็นสำคัญที่มีการโต้แย้งอย่างกว้างขวาง ทั้งในด้านการทหาร เทคโนโลยี และสื่อสังคม เกี่ยวกับความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการมีเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย นับตั้งแต่กองทัพเรือไทยเริ่มมีการพัฒนาให้ทันสมัย เพื่อต่อต้านภัยคุกคามของลัทธิล่าอาณานิคม ไทยเป็นประเทศแรก ๆ ของเอเชียที่นำเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำ ใน พ.ศ.๒๕๕๔ ไล่เลี่ยกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีความสนใจในเรือดำน้ำมาตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๔๐ และมีเรือดำน้ำประจำการครั้งแรกใน พ.ศ.๒๔๔๘ ขณะที่ในช่วงเวลาดังกล่าว ชาตินอื่น ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประสบปัญหาถูกควบคุมจากชาติมหาอำนาจ และหลังจากนั้นเข้าสู่ช่วงสร้างชาติใหม่ ภายหลังการเป็นอิสระ ญี่ปุ่นสามารถพัฒนาตนเองเป็นผู้ผลิตเรือดำน้ำและสร้างกองเรือดำน้ำที่เข้มแข็งทัดเทียมชาติตะวันตก ในขณะที่ประเทศไทย มีเรือดำน้ำประจำการครั้งแรกใน พ.ศ.๒๕๕๑ ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศไทยอยู่ในภาวะสงคราม ทั้งสงครามอินโดจีน และสงครามโลกครั้งที่ ๒ ปัจจุบันเวลาผ่านไปนานกว่า ๘๐ ปี คนไทยส่วนใหญ่จะลืมนั่นไปแล้วว่าเรือดำน้ำไทยในอดีตได้สร้างวีรกรรมในการปกป้องอธิปไตยของชาติอย่างไรบ้าง ปัจจุบันกองทัพเรือประสบความสำเร็จขั้นต้นในการจัดหาเรือดำน้ำเข้าประจำอีกครั้ง บทความนี้จึงมี

จุดประสงค์เพื่อชี้ให้เห็นถึงความคุ้มค่าในการประจำการเรือดำน้ำจากมุมมองประชาชน รวมถึงบทบาทสำคัญ ของเรือดำน้ำในการปกป้องอธิปไตยของชาติ ซึ่งจะส่งผลถึงความมั่นคงของชาติทางทะเล และความมั่นคงของชาติโดยรวม

โดยหลักการแล้วโครงการจัดหาอาวุธของกองทัพ เป็นงานทางด้านความมั่นคงของชาติ ซึ่งต้องสอดคล้องกับหลักนิยมในการจัดกำลังรบ และการวางยุทธศาสตร์ของชาติเป็นหลัก ไม่เกี่ยวข้องกับฉันทามติของคนหมู่มากในสังคม หรือประชานิยม เหมือนโครงการด้านการเมืองอื่น ๆ และกองทัพเรือมีลักษณะพิเศษ คือ แม้พื้นที่ปฏิบัติการหลักจะอยู่ในทะเล ลำน้ำ และพื้นที่ชายฝั่ง แต่กำลังอาวุธจะต้องสามารถป้องกันการรุกรานดินแดนในอาณาเขต และเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยทั้ง ๓ มิติ คือ เหนือน้ำ ในน้ำ (ทั้งบนผิวน้ำและใต้น้ำ) และบนบกซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากชายฝั่งทะเลเข้าไปในแผ่นดิน แต่คนทั่วไปกลับเข้าใจผิด ๆ ว่า กองทัพเรือมีเพียงเรือรบผิวน้ำก็เพียงพอต่อภารกิจทั้งหมดแล้ว โดยไม่มีความเข้าใจว่าเรือผิวน้ำไม่มีศักยภาพดีพอในการค้นหาและทำลายศัตรูจากใต้น้ำ แต่เป็นหน้าที่หลักของยานใต้น้ำ เช่น เรือดำน้ำในการปฏิบัติภารกิจนี้ เมื่อโครงการจัดหาเรือดำน้ำเผยแพร่สู่สาธารณชน มักประสบความขัดแย้งทางด้านความคิดของคนหลายกลุ่ม ซึ่งความขัดแย้งนี้



แม้จะไม่มีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจอนุมัติโครงการของรัฐบาลใด ๆ แต่อาจส่งผลกระทบต่อทางด้านการเงินและความเชื่อมั่นในการทำงานของกำลังพลเรือดำน้ำ บทบาทหน้าที่และความคุ้มค่าในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย รวมไปถึงหลักฐานขัดแย้งในสังคมเกี่ยวกับการจัดหาเรือดำน้ำของกองทัพเรือไทยที่ควรพิจารณา

## ความเป็นมาในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการของกองทัพเรือไทย

การปฏิรูปประเทศของไทย เกิดขึ้นชัดเจนครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ จากการที่ไทยประสบภัยคุกคามจากชาติมหาอำนาจในยุคล่าอาณานิคมอย่างรุนแรงต่อเนื่องตั้งแต่รัชกาลที่ ๔ เป็นต้นมา ในทางการทหาร มีการปฏิรูปโครงสร้างและพัฒนากำลังรบของไทยตามแบบตะวันตก ซึ่งเป็นเวลาไล่เลี่ยกับที่ไทยต้องเผชิญการล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะฝรั่งเศส ซึ่งเริ่มใน พ.ศ.๒๔๓๑ (ร.ศ.๑๐๗) และ พ.ศ.๒๔๓๖ (กรณิ ร.ศ.๑๑๒) ซึ่งทำให้ไทยเสียดินแดน มากที่สุด โดยเฉพาะในฝั่งลาว และเมืองท่ายุทธศาสตร์สำคัญของฝั่งทะเลอ่าวไทย คือ จันทบุรี ถูกฝรั่งเศสยึดไว้นานถึง ๑๐ ปี ทำให้ทรงเร่งปฏิรูปบ้านเมืองเพื่อให้ทัดเทียมต่างประเทศ

แนวคิดในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย เกิดอย่างเป็นรูปธรรมครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ เมื่อ พ.ศ.๒๔๕๓ ปีเดียวกับที่กรมทหารเรือ ได้เลื่อนฐานะเป็นกระทรวงการทหารเรือ จึงอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนากองทัพเรือให้ทันสมัย (modernization) ทัดเทียมอารยประเทศ ในทางด้านการพัฒนากำลังรบทางเรือ นั้น ได้มีการบรรจุเรือดำน้ำไว้ด้วย ตั้งแต่ยุคเริ่มต้นการพัฒนากองทัพเรือตามแบบตะวันตก ซึ่งถือเป็นแนวคิดที่ล้ำสมัยและมองการณ์ไกล

๑. รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ มีการเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำต่อรัฐบาล จำนวน ๓ ครั้ง ประกอบด้วย

ครั้งที่ ๑ ในวันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๔๕๓ มีการเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำ ของกองทัพเรือไทย เป็นครั้งแรก โดยนายพลเรือตรีพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหมื่นชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ (พระอิสริยยศในขณะนั้น) นายพลเรือตรีพระเจ้าน้องยาเธอ (พระอิสริยยศในขณะนั้น) กรมหมื่นสิงหวิกรมเกรียงไกร และนายพลเรือตรีพระราชาวงษ์สวรรค์ (ฉ่าง แสง - ชูโต ต่อมาเป็นพลเรือเอกพระมหาโยธา) ได้จัดทำโครงการสร้างกำลังทางเรือ ถวายสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต เสนาบดีกระทรวงทหารเรือ เพื่อนำขึ้นทูลเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยกำหนดให้มีเรือประเภทเรือ ส. หรือเรือดำน้ำ จำนวน ๖ ลำ และอธิบายความหมายว่า คือเรือดำน้ำที่ใช้ลอบทำลายเรือใหญ่ของข้าศึก โดยระบุว่า *เป็นเรือที่เมืองไทยยังไม่เคยมี แต่ต่อไปจะต้องใช้ในการสงครามเป็นมั่นคง* ซึ่งในเวลานั้น (พ.ศ.๒๔๕๓) กองทัพเรือขาดมหาอำนาจต่าง ๆ เริ่มสร้างและประจำการเรือดำน้ำสมัยใหม่แล้ว เช่น สหรัฐอเมริกามีเรือดำน้ำเบนซิน - ไฟฟ้า และดีเซลไฟฟ้า ประจำการประมาณ ๑๘ ลำ อังกฤษมีเรือดำน้ำเบนซิน - ไฟฟ้า และดีเซล - ไฟฟ้า ประจำการประมาณ ๖๐ ลำ (ประกอบด้วยเรือดำน้ำ ชั้น A - Adder Class สั่งซื้อจากสหรัฐอเมริกา เรือดำน้ำชั้น A, B, C Class ซึ่งต่อเองในประเทศ) ประเทศเยอรมัน แม้จะเริ่มต่อเรือดำน้ำในประเทศตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๔๖ โดยบริษัท Germania แต่เพื่อส่งออกให้กับประเทศรัสเซีย กองทัพเรือเยอรมันประจำการเรือดำน้ำลำแรก U - 2 ใน พ.ศ.๒๔๕๑ ซ้ำกว่าอังกฤษและอเมริกาหลายปี ใน พ.ศ.๒๔๕๓ เยอรมันมีเรือดำน้ำประจำการ ๑๔ ลำ โดย ๑๑ ลำสร้างในปีนั้นเอง แต่หลังจากนั้นไม่นาน เยอรมันเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ ๑ และเริ่มต้นผลิตเรือดำน้ำเพื่อใช้ทำสงคราม (Submarine Warfare) จำนวนมากในแถบเอเชีย ญี่ปุ่นเป็นประเทศแรกที่ประจำการเรือดำน้ำสมัยใหม่ โดยใน พ.ศ.๒๔๕๓ ญี่ปุ่นมีเรือดำน้ำประจำการ



๕ ลำ ประกอบด้วย No.1 เรือดำน้ำลำแรกของประเทศ  
ชั้น A - Adder Class สั่งซื้อจากสหรัฐอเมริกาเมื่อ  
พ.ศ.๒๔๔๘ เรือดำน้ำ Kaigun Class เรือดำน้ำชั้นแรก  
ที่ญี่ปุ่นต่อเองในประเทศที่ต่อเรือคาซากิ ตามแบบ  
เรือดำน้ำ Holland Type ภายใต้การดูแลของบริษัท  
Electric Boat สหรัฐอเมริกา เจ้าของลิขสิทธิ์  
และเรือดำน้ำ No.8 - 9 ชั้น C Class จากประเทศอังกฤษ  
David Millier, 2004 และ Paul E. Fontenoy, 2007

นอกจากนี้ เรือดำน้ำเริ่มมีบทบาทในสงครามทางเรือ  
ต่าง ๆ ชัดเจน เช่น ก่อนหน้านั้นไม่นานนัก กองทัพเรือรัสเซีย  
ส่งกลุ่มเรือดำน้ำร่วมรบในสงครามรัสเซีย - ญี่ปุ่น  
พ.ศ.๒๔๔๘ - ๒๔๔๙ ซึ่งสองลำในกลุ่ม คือ เรือดำน้ำ  
Som และ Shchuka ที่สั่งซื้อจากสหรัฐอเมริกา  
และหลังจากการเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำครั้งแรก  
ของประเทศไทย เพียง ๔ ปี สงครามโลกครั้งที่ ๑  
ปะทุขึ้นในภาคพื้นยุโรป เยอรมันซึ่งเป็นคู่สงคราม  
ของอังกฤษส่งเรือดำน้ำออกปฏิบัติการขัดขวางเส้นทาง  
เดินเรือในบริเวณช่องแคบอังกฤษ ทำลายเรือโดยสารและ  
เรือสินค้าของประเทศอังกฤษและพันธมิตรหลายลำ รวม  
ถึงเรือโดยสารลูซิเทเนีย ใน พ.ศ.๒๔๕๘ ส่งผลให้อเมริกา  
เข้าร่วมในสงครามโลกครั้งที่ ๑ การจัดทำโครงสร้าง  
กำลังทางเรือนี้ แสดงให้เห็นถึงพระอัจฉริยภาพและ  
พระวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลของ พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ  
กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ “องค์บิดาของทหารเรือไทย”

**ครั้งที่ ๒** ใน พ.ศ.๒๔๕๔ นาวาเอก J.Schneider  
ที่ปรึกษาการทหารเรือ เสนอโครงการจัดสร้างกำลังทางเรือ  
สำหรับป้องกันประเทศ ซึ่งรวมถึงเรือดำน้ำ และระบุว่า  
เป็นเรือที่ดีมากสำหรับป้องกันกรุงเทพฯ (เทียบจาก  
กรณีฝรั่งเศสนำเรือรบมาปิดปากแม่น้ำเจ้าพระยาและ  
ยิงกระสุนใส่พระนคร ร.ศ.๑๑๒) แต่มีปัญหาที่ผ่าน  
สันดอนปากแม่น้ำลำบาก เห็นควรจัดหาประจำที่จันทบุรี  
จำนวน ๘ ลำ (เมืองท่ายุทธศาสตร์ของไทย ซึ่งฝรั่งเศส  
เคยยึดไว้)

**ครั้งที่ ๓** ในพ.ศ.๒๔๕๘ สมเด็จพระมหิตลาธิเบศร  
อดุลยเดชวิกรม พระบรมราชชนก ครั้งดำรงพระอิสริยยศ

นายเรือโท สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุน  
สงขลานครินทร์ ทรงจัดทำโครงการเกี่ยวกับกำลังเรือดำน้ำ  
หรือรายงาน “ความเห็นเรื่อง เรือ ส.” ซึ่งเป็นโครงการ  
ที่ละเอียดสมบูรณ์มาก ประกอบด้วย

- เรือดำน้ำ ขนาด คุณสมบัติของเรือดำน้ำ  
ที่เหมาะสม กับกองทัพเรือไทย
- เรือพี่เลี้ยงเรือดำน้ำ
- อยู่เรือดำน้ำ
- โรงงานซ่อมสร้างเรือดำน้ำ และ
- กำลังพลประจำเรือ เช่น การศึกษา การฝึก  
สวัสดิการ การปกครอง

- งบประมาณที่ต้องใช้ในด้านต่าง ๆ ข้างต้น  
ในส่วนของขนาดเรือดำน้ำ แสดงให้เห็นถึง  
พระปรีชาสามารถในการวิเคราะห์ขนาดเรือให้เหมาะสม  
กับสภาพภูมิศาสตร์ทะเลของไทย โดยกำหนดจำนวน  
เรือดำน้ำประจำการ ๙ ลำ แบ่งการจัดหาเรือดำน้ำ  
ออกเป็น ๒ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ การจัดหาเรือดำน้ำขนาดเล็ก ขนาดระวาง  
ขับน้ำ ๑๙๐/๒๓๐ ตัน เหนือ/ใต้น้ำ อาวุธตอร์ปิโด ๒  
ท่อยิง (หัว/ท้ายเรือ) ประกอบด้วย ชั้นที่ ๑ จัดหา  
เรือดำน้ำ ๒ ลำ ป้องกันปากแม่น้ำสำคัญ ๔ แห่ง คือ  
แม่น้ำเจ้าพระยา ท่าจีน แม่กลอง บางปะกง และเกาะสีชัง  
ชั้นที่ ๒ จัดหาเรือดำน้ำเพิ่ม ๒ ลำ ป้องกันอ่าวไทย  
ตอนบนในแนวเกาะจวง เกาะสัตตกูด สามร้อยยอด

ตอนที่ ๒ : ประกอบด้วย ชั้นที่ ๑ การจัดหา  
เรือดำน้ำขนาดเล็ก ขนาดระวางขับน้ำมากกว่าเดิม  
๓ ลำ ป้องกันอ่าวไทยตอนล่างถึงเกาะสมุย ชั้นที่ ๒  
จัดหาเรือดำน้ำขนาดกลาง ระบายขับน้ำ ๘๐๐/๑,๐๐๐ ตัน  
เหนือ/ใต้น้ำ รัศมีทำการ ๒,๕๐๐ ไมล์ทะเล ซึ่งสามารถ  
ลาดตระเวนได้ถึงประเทศสิงคโปร์

แม้ว่าโครงการจัดหาเรือดำน้ำในครั้งนี้ ไม่ประสบ  
ความสำเร็จ เนื่องจากอยู่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๑  
ฐานะทางการคลังของชาติไม่ดีนัก (พลเรือเอกศุภกร  
บุรณดีลัก, ๒๕๕๔: ๑๘) พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า  
เจ้าอยู่หัว ทรงเล็งเห็นว่าคนไทยโดยทั่วไปยังมีความรู้



เกี่ยวกับวิทยาการต่าง ๆ ของต่างประเทศน้อย นอกจากทรงตั้งดุสิตธานี เมืองจำลองรูปแบบประชาธิปไตยแล้ว ในส่วนของเรือดำน้ำ ซึ่งเป็นอาวุธใหม่ในขณะนั้น และมีบทบาทอย่างมากในการรบทางเรือช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๑ จึงทรงวางรากฐานการศึกษาเกี่ยวกับสงครามใต้น้ำให้กับกองทัพเรือ ซึ่งพลเรือเอกศุภกร บุรณดิลก (๒๕๕๔ : ๑๘) และอาจารย์วรชาติ มีชูบท ผู้เชี่ยวชาญประวัติศาสตร์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ (สัมภาษณ์, ๙ มีนาคม ๒๕๕๙) ระบุว่าในครั้งแรกทรงมีพระราชดำริที่จะส่งทหารเรือไทยไปฝึกการปฏิบัติงานในเรือดำน้ำในราชนาวีเดนมาร์ก แต่ถูกปฏิเสธ จึงทรงให้กระทรวงการต่างประเทศประสานรัฐบาลอังกฤษ (โดยทรงใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวของพระองค์กับประเทศอังกฤษ) ส่งนายนาวาตรี หลวงหาญกลางสมุทร (ยศในขณะนั้น) ไปศึกษาเรื่องเรือดำน้ำ ณ ประเทศอังกฤษ นับเป็นกำลังพลเรือดำน้ำคนแรกของประเทศไทย ซึ่งต่อมาท่านผู้นี้ได้มีส่วนในการช่วยบุกเบิกการก่อตั้งกองเรือดำน้ำของไทยได้สำเร็จ

นอกจากนี้ วรชาติ มีชูบท ระบุว่าทรงเผยแพร่ความรู้ทางด้านการเมืองและการทหารให้แก่ประชาชนทั่วไป ผ่านบทความต่าง ๆ โดยหากเป็นเรื่องเกี่ยวกับทหารเรือมักใช้พระนามแฝงว่า “พันแหลม” ตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์ดุสิตสมิต และหนังสือพิมพ์ไท เรื่องเกี่ยวกับเรือดำน้ำ ตีพิมพ์ในนิตยสารสมุทรสาร รวมถึงทรงพระราชนิพนธ์บทละคร “ร.ต.ล. นนทรี” (เรือใต้น้ำหลวง นนทรี ตีพิมพ์ครั้งแรกในนิตยสารสมุทรสาร) กล่าวถึงการปฏิบัติงานในเรือใต้น้ำหลวง นนทรี ซึ่งเป็นเรือสมมุติ นับได้ว่า “ร.ต.ล. นนทรี” เป็นบทละครที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการทำงานในเรือดำน้ำแก่ประชาชนทั่วไป เล่มแรก ๆ ในรูปแบบของบันเทิงคดี ตัวอย่างเช่น คำกล่าวของนายเรือเอก เดช วรนาวิน ผู้บังคับการเรือดำน้ำ เกี่ยวกับวิธีการหลบหนีออกจากเรือดำน้ำที่ประสบภัยพิบัติจมลงใต้น้ำว่า “เมื่อใต้น้ำเข้าถึงอับเฉา กับห้องเรือ เราได้อัดอากาศในเรือนี้เข้าได้เป็นสองเท่าตัว, คือเราได้แก้ไขให้พอลูกกับความเปียของน้ำข้างนอกได้ ---

กล่าวโดยย่อ, การที่เราได้ทำเช่นนี้ เป็นผลให้เราสามารถเปิดฝาล่องทอบังคับเรือได้. ข้อนี้เป็นสำคัญ, เพราะมีทางจะออกจากเรือนี้ได้ทางปล่องนั้น” และสะท้อนให้เห็นถึงความอดทนกล้าหาญเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันของกำลังพลเรือดำน้ำ ดังเช่น คำกล่าวของผู้บังคับการเรือว่า “การที่จะร้องไห้ไม่เห็นเปนประโยชน์อะไร ! ต้องแสดงตัวเป็นลูกผู้ชาย, เปนคนไทย. เราเปนลูกหลานนักรบ จะกลัวตายมีอย่างหรือ?”



หนังสือพระราชนิพนธ์ในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖  
บทละครพูดเรื่อง ร.ต.ล. “นนทรี” และ “มหาตมะ”

ส่วนบทละคร “มหาตมะ” นั้นมีเนื้อหากระตุ้นให้ชาวไทยเกิดความรักชาติและเห็นความสำคัญของการมีเรือรบเพื่อรักษาอธิปไตยของชาติ กล่าวถึงนายสน ซึ่งมีทรัพย์สินมาก แต่ไม่เห็นด้วยกับการจัดซื้อเรือรบประจำการในราชนาวีไทย โดยเห็นว่าเป็นเรื่องไกลตัว สิ้นเปลือง ไร้ประโยชน์ และเขียนบทความต่อต้านการเรียกรายเงินเพื่อจัดซื้อเรือรบของทางการ โดยใช้นามแฝงว่า “ทุนดำ” ต่อมานายสนได้พบกับมหาตมะ บุคคลลึกลับที่ไม่มีใครเห็นตัวนอกจากนายสน นำเขาไปสู่





ความผันแปรหลายอย่าง กองกำลังต่างชาติบุกเข้ามา ในประเทศได้ ทำให้นายสนต้องสูญเสียอิสรภาพ เสียที่ดิน และทรัพย์สินทั้งหมด แม้แต่ชีวิตเกือบจะ รักษาไว้ไม่ได้ ทำให้เขากลับใจ และตระหนักถึงความสำคัญที่กองทัพเรือ จะต้องมีการปรับปรุงที่ทันสมัย เพื่อป้องกันอธิปไตยของชาติ

**๒. รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗** ใน พ.ศ.๒๔๖๙ นายพลเรือตรี พระยาราชวังสัน (ศรี กมลนาวิน) เสนาธิการทหารเรือ จัดทำ “บันทึกการจัดกองทัพเรือสยาม” (หรือโครงการจัดสร้างกำลังทางเรือ) ถวายสมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมพระนครสวรรค์วรพินิต รัชการราชการแทนเสนาบดีกระทรวงทหารเรือ โดยเสนอ การแบ่งกำลังทางเรือออกเป็น ๒ กอง คือ กองเรือรักษาฝั่ง และกองเรือรุกปร ซึ่งประกอบด้วยเรือดำน้ำขนาดเล็ก ระบายขับน้ำประมาณ ๓๐๐ - ๔๐๐ ตัน จำนวน ๔ ลำ แต่มีปัญหาเรื่องงบประมาณ

**๓. รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว อานันทมหิดล รัชกาลที่ ๘** ใน พ.ศ. ๒๔๗๗ กองทัพเรือ ประสบความสำเร็จในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการ เป็นครั้งแรก โดยสภาผู้แทนราษฎรอนุมัติพระราชบัญญัติ บำรุงกำลังทางเรือ พ.ศ.๒๔๗๘ (ประกาศใช้เป็นกฎหมาย ในวันที่ ๘ เมษายน พ.ศ.๒๔๗๘) กำหนดความต้องการ เรือดำน้ำประจำการ ๖ ลำ ราคาลำละ ๒.๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี มีการจัดการประกวดราคา ใน พ.ศ.๒๔๗๘ บริษัทต่างชาติเสนอราคารวม ๖ บริษัท โดยบริษัทมิทซูบิชิ ประเทศญี่ปุ่นให้ราคาต่ำสุดจึงได้สิทธิ์ ในการต่อเรือดำน้ำให้กับราชนาวีไทย คุณลักษณะ ของเรือดำน้ำที่กำหนดไว้ เป็นเรือดำน้ำขนาดเล็ก ระบายขับน้ำ ๓๗๐/๔๓๐ ตัน เหนือ/ใต้น้ำ อาวุธประจำเรือ ประกอบด้วยปืนใหญ่ตาดฟ้าเรือ ขนาด ๗๖/๒๕ มิลลิเมตร ๑ กระบอก และท่อยิงตอร์ปิโดหัวเรือ ขนาด ๔.๕ เซนติเมตร ๔ ท่อยิง รวมจำนวนเรือดำน้ำ ๔ ลำ ราคาลำละ ๘๒๐,๐๐๐ บาท ขึ้นระวางประจำการ ในกองทัพเรือไทย ใน พ.ศ.๒๔๘๑ ได้รับพระราชทาน ชื่อเรือว่า มัจฉาณุ วิรุณ สินสมุทร และพลายชุมพล



เรือดำน้ำสินสมุทร จอดในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าราชวรดิษฐ์ ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ถ่ายภาพโดยอาจารย์ภิญโญ วัฒนายากร ขณะศึกษาที่โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน

**๔. รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพล อดุลยเดช รัชกาลที่ ๙** เกิดเหตุการณ์กบฏแมนฮัตตัน พ.ศ.๒๔๙๔ ซึ่งเกิดผลกระทบต่อกองทัพเรือไทย มีการลดขนาดโครงสร้างของกองทัพ และลดกำลังอาวุธ เช่น เครื่องบินรบถูกโอนให้กับกองทัพอากาศและยุบเลิก หมวดเรือดำน้ำ

Global Security (๒๐๑๕) ระบุกองทัพเรือได้เสนอ โครงการจัดหาเรือดำน้ำต่อรัฐบาล มาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม โครงการจัดหาเรือดำน้ำที่มีการเสนอ ออกสู่สาธารณชน มีดังนี้

๔.๑ พ.ศ.๒๔๙๒ ขณะเรือดำน้ำ ๔ ลำ มีอายุ ใช้งาน ๑๑ ปี (นับตั้งแต่ประจำการเมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๘๑) กองทัพเรือจึงเสนอโครงการ จัดหาเรือดำน้ำเพิ่มเติม ๘ ลำ เพื่อทดแทนเรือดำน้ำ ที่เริ่มชำรุด ระยะเวลาโครงการ ๕ ปี แต่ไม่ได้รับการอนุมัติ

๔.๒ พ.ศ.๒๕๓๙ โครงการจัดหาเรือดำน้ำดีเซล - ไฟฟ้า Type A - 9 ชั้นก๊อตแลนด์จากสวีเดน แต่โครงการถูกตรวจสอบจากสื่อมวลชนเกี่ยวกับ ความโปร่งใสในการจัดซื้อ จนต้องระงับโครงการ

๔.๓ พ.ศ.๒๕๕๓ โครงการจัดหาเรือดำน้ำชั้น 206A ของเยอรมัน อายุใช้งาน ๓๐ ปี จำนวน ๖ ลำ (ปฏิบัติงานจริง ๔ ลำ ใช้เป็นอะไหล่สำรอง ๒ ลำ) พร้อมจัดตั้ง กองเรือดำน้ำ เพื่อรองรับโครงการ แต่ไม่ได้รับการอนุมัติ



๔.๔ พ.ศ.๒๕๕๕ กองทัพเรือได้รับอนุมัติให้จัดส่งกำลังพลไปศึกษาด้านเรือดำน้ำ ณ ต่างประเทศ เพื่อเตรียมองค์ความรู้ในการจัดหาเรือดำน้ำ รวมถึงการจัดตั้งกองบัญชาการกองเรือดำน้ำและมีพิธีเปิดอาคารในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.๒๕๕๕ แต่หลังจากนั้นไม่นาน มีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน พ.ศ.๒๕๕๕ ให้ชะลอโครงการจัดหาเรือดำน้ำ

๔.๕ ในปีพ.ศ.๒๕๕๘ กระทรวงกลาโหมเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำ จำนวน ๒ ลำ เป็นเงิน ๓.๖ หมื่นล้านบาท มีระยะเวลา ๙ ปี พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๖ และมีมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๕๘ ให้ยกเลิกมติ ครม. ชะลอโครงการจัดหาเรือดำน้ำ เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน พ.ศ.๒๕๕๘ และอนุมัติงบประมาณให้กับกองทัพเรือศึกษาความเป็นได้และเสนอขออนุมัติโครงการจัดหาเรือดำน้ำอีกครั้ง

Peter Coates (2015) วิเคราะห์ปัญหาความล่าช้า (Hesitant) ในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการของกองทัพเรือไทยในอดีตทุกครั้งที่ผ่านมา ก่อน พ.ศ.๒๕๕๙ ว่าถูกเชื่อมโยงเข้ากับสภาพเศรษฐกิจเกิดเงื่อนไข เช่น การดัดงบประมาณ ทางเลือกกว่าควรจะเช่าหรือซื้อเรือดำน้ำดีกว่ากัน ทำให้ถูกมองจากภายนอกว่า รัฐบาลไทยในอดีตมีความเชื่อว่าประเทศไทยไม่มีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะมีเรือดำน้ำ สังเกตจากการที่กองทัพเรือได้เสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำอย่างต่อเนื่อง แต่โครงการเหล่านี้ถูกชะลอทุกครั้งและเป็นที่น่าสังเกตว่า เมื่อโครงการเรือดำน้ำถูกเสนอในรัฐบาลพลเรือน มักถูกเชื่อมโยงเข้ากับการเมือง เพื่อให้เกิดความได้เปรียบ เสียเปรียบทางด้านคะแนนนิยมมวลชน ส่งผลให้สื่อมวลชนเข้ามามีอิทธิพลนำเสนอหรือเผยแพร่ความคิดเห็นเกี่ยวกับเรือดำน้ำที่ไม่ถูกต้อง ทำให้เกิดความสับสนต่อสาธารณชน

ในขณะที่เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเรือดำน้ำของหลายชาติถูกบันทึกไว้ในหนังสือและตำราเรียนให้เยาวชนรุ่นหลังได้ศึกษา เช่น การทำสงครามเรือดำน้ำแบบไม่จำกัดของเยอรมัน (unrestricted submarine warfare) ต่ออังกฤษในช่วง

สงครามโลกครั้งที่ ๑ เป็นสาเหตุหลักให้ประเทศสหรัฐอเมริกาประกาศสงครามกับเยอรมัน หลังจากวางตัวเป็นกลางในสงครามมานานถึง ๓ ปี (Glenn W. Moon & John H. MacGowan, ๑๙๕๗: ๕๗๑ - ๕๗๒) เยาวชนไทยได้เรียนรู้เรื่องราวของเรือดำน้ำที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศไทยในอดีตหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ การรุกรานน่านน้ำไทยของเรือดำน้ำต่างชาติ การจมเรือสินค้าและเรือโดยสาร ส่งผลให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจหรือวีรกรรมที่น่าภาคภูมิใจของนักเรือดำน้ำไทยในการปกป้องอธิปไตยของชาติในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒

การให้ความรู้ต่อสังคมและประชาชน ถึงความจำเป็นและความคุ้มค่าของเรือดำน้ำ รวมไปถึงหน้าที่ของเรือดำน้ำที่มีต่อความมั่นคงและอธิปไตยของชาติ จึงเป็นสิ่งสำคัญและเป็นหน้าที่หลักของกองทัพเรือและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องที่จะต้องช่วยกันสนับสนุนให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องต่อสังคม

## ความจำเป็นและความคุ้มค่าในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย

ความจำเป็นและความคุ้มค่าในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย ตลอดจนการเลือกสรรเรือดำน้ำที่เหมาะสม เป็นปัญหาที่มีการถกเถียงอย่างต่อเนื่องยาวนานตลอด ๘๐ ปีที่เรือดำน้ำ ๔ ลำแรกของไทยปลดประจำการไป ความขัดแย้งในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการของ สามารถสรุปได้ ๒ ประเด็นสำคัญคือ

### ๑. ปัญหาเรือดำน้ำไม่สามารถปฏิบัติงานในอ่าวไทยได้

เป็นประเด็นที่ถูกนำมาอ้างถึงบ่อยครั้ง ซึ่งจะพบข้อความแพร่หลายในสื่อต่าง ๆ ว่า อ่าวไทยน้ำตื้น เรือดำน้ำไม่สามารถปฏิบัติการได้ และความลึกเฉลี่ยของอ่าวไทยเพียง ๑๕ เมตร ซึ่งขัดแย้งกับข้อมูลของกรมทรัพยากรธรณี (๒๕๕๐) ที่ระบุว่า อ่าวไทยมีลักษณะเป็นแอ่งกระทะ มีความลึกเฉลี่ย ๔๔ เมตร โดยความลึกของน้ำในระดับนี้



เรือดำน้ำขนาดกลางและขนาดเล็กสามารถปฏิบัติการได้คือ ส่วนที่ลึกที่สุดของอ่าวไทย (ก้นกระทะเล) มีความลึก ๘๖ เมตร ก็อยู่ในน่านน้ำไทย เนื้อที่เขตเศรษฐกิจของไทย ในอ่าวไทยมีประมาณสองแสนตารางกิโลเมตร ซึ่งเสี่ยงต่อภัยคุกคามของสงครามใต้น้ำ เนื่องจากการตรวจจับเรือดำน้ำจากยานเหนือน้ำและผิวน้ำยังมีขีดจำกัด หากกองทัพเรือคงมีเพียงเรือผิวน้ำและเครื่องบินแม्यानเหล่านี้ใช้อุปกรณ์ตรวจจับใต้น้ำ เช่น โซโนบูย โซนาร์ลากท้าย แต่หากเรือดำน้ำกบดานอยู่ในระดับชั้นความลึกที่ห่างจากเรือผิวน้ำมาก มีอุณหภูมิของน้ำต่างกัน สัญญาณโซนาร์จะสะท้อนกลับไม่สามารถตรวจจับได้ การตรวจจับเรือดำน้ำที่ดีที่สุด โดยเฉพาะแบบ Passive คือการใช้เรือดำน้ำตรวจจับ ผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน (สัมภาษณ์, ๙ ธันวาคม ๒๕๕๘) ระบุว่าในการใช้เครื่องบินตรวจจับเรือดำน้ำ ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดเช่น ระยะทางการบินกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง การระบุพิกัดจุดที่พบเรือดำน้ำ กระบวนการและขั้นตอนในการขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น เช่น กองทัพอากาศ เป็นต้น

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ มีการปฏิบัติการสงครามใต้น้ำระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตรกับฝ่ายญี่ปุ่นในบริเวณพื้นที่อ่าวไทย เรือดำน้ำฝ่ายสัมพันธมิตรได้เข้ามาปฏิบัติการรบเพื่อต่อต้านกองทัพญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๘๕ - พ.ศ.๒๔๘๘ ประกอบด้วยเรือดำน้ำของราชนาวีอังกฤษ แบบ S ระบายขับน้ำ ๘๓๐/๙๓๐ ตัน เหนือใต้น้ำ และแบบ T ระบายขับน้ำ ๑,๓๐๐/๑,๕๗๕ ตัน เหนือใต้น้ำ และเรือดำน้ำอเมริกันรุ่น Balao ระบายขับน้ำ ๑,๕๒๖ ตัน (เหนือน้ำ)

เรือดำน้ำของฝ่ายสัมพันธมิตรส่วนใหญ่เป็นเรือดำน้ำขนาดกลางที่สามารถปฏิบัติการในอ่าวไทยได้ สหรัฐอเมริกาสูญเสียเรือดำน้ำ Uss Lagator (ss - 371) ระบายขับน้ำ ๑,๕๒๖ ตัน ขณะพยายามโจมตีขบวนเรือสินค้าของญี่ปุ่นที่มีเรือรบคุ้มกันอย่างแน่นอน คาดว่าเรือ Lagator ถูกจมโดยเรือวางทุ่นระเบิด Matsutaka ของญี่ปุ่น เมื่อวันที่ ๓ เมษายน พ.ศ.๒๔๘๘

ต่อมาในเดือน มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๙ กองทัพเรือไทย และกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา จัดการฝึกการโต้ ๒๐๐๖ และพบซากเรือ Lagator ที่บริเวณห่างจากด้านทิศตะวันออกของจังหวัดสงขลาประมาณ ๑๐๐ ไมล์ทะเล พิกัดแลตติจูดที่ ๗ องศา ๕๑.๙ ลิปดาเหนือ ลองติจูด ๑๐๒ องศา ๒.๗ ลิปดาตะวันออก มีความลึกประมาณ ๗๖ เมตร

การรบของเรือดำน้ำเหล่านี้ในช่วงแรกเป็นการวางทุ่นระเบิดเพื่อปิดเส้นทางเดินเรือ การติดตามยิงโจมตีเรือผิวน้ำของไทยและญี่ปุ่นอย่างหนักในช่วงท้ายสงคราม (ประพัฒน์ จันทวิรัช, พลเรือเอก, ๒๕๕๖: ๑๙ - ๒๕) ปฏิบัติการของเรือดำน้ำฝ่ายสัมพันธมิตรในอ่าวไทย ช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ประกอบด้วย

๑) การวางทุ่นระเบิด สงครามเรือดำน้ำ (Submarine Warfare) ในน่านน้ำไทยเกิดขึ้นครั้งแรก เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๔๘๕ เรือดำน้ำ USS Thresher (SS - 200 ระบายขับน้ำ ๑,๔๗๕ ตัน) กองทัพเรือสหรัฐอเมริกา วางทุ่นระเบิด MK.12 จำนวน ๓๒ ลูก ที่บริเวณเกาะล้าน พัทยาอ่าวไทยตอนบน ซึ่งจุดลึกที่สุดของทะเลบริเวณดังกล่าวอยู่ที่บริเวณด้านตะวันตกของเกาะล้าน ความลึกประมาณ ๕๐ เมตร (กรมทรัพยากรธรณี, ๒๕๕๐: ๑๗) นับเป็นสนามทุ่นระเบิดจากเรือดำน้ำสนามแรกของสงครามมหาเอเชียบูรพา จากนั้นมีการวางทุ่นระเบิดเพิ่ม ๒ จุด คือ ระหว่างเกาะรีนและเกาะล้าน และหน้าอ่าวสัตหีบ กองทัพเรือไทยได้ดำเนินการต่อต้านสงครามทุ่นระเบิดโดยจัดส่งเรือหลวงจวง และเรือหลวงรัตนโกสินทร์ เข้าเก็บ - ทำลายทุ่นระเบิด (ประพัฒน์ จันทวิรัช, พลเรือเอก, ๒๕๕๖: ๒๐ - ๒๔, ๑๓๓) แสดงให้เห็นชัดเจนว่าความลึกของอ่าวไทย ๕๐ เมตร เรือดำน้ำขนาดกลาง ระบายขับน้ำประมาณ ๑,๐๐๐ - ๑,๕๐๐ ตัน สามารถลึกลงเข้ามาได้ ทำให้หลังจากนั้น มีเรือดำน้ำเข้ามาปฏิบัติการในอ่าวไทยอย่างต่อเนื่อง ทั้งการวางทุ่นระเบิดและโจมตีเรือผิวน้ำ รวมมากกว่า ๕๐ ครั้ง

๒) การโจมตีเรือสินค้าและเรือลำเลียงชายฝั่ง เกิดขึ้นตลอด พ.ศ.๒๔๘๘ มีเรือผิวน้ำของไทยและญี่ปุ่น



ถูกจมประมาณ ๕๐ ลำ พื้นที่ปฏิบัติงานของเรือดำน้ำอังกฤษและญี่ปุ่น กระจายไปทั่วอ่าวไทย ในเส้นทางเดินเรือสำคัญ เช่น ใกล้บางสะพานใหญ่ - บางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อ่าวสวี เกาะไข และปากน้ำ จังหวัดชุมพร อ่าวระยอง เกาะจวง เกาะทะลุ บางเบ็ด รวมถึงอำเภอดงตาลและอำเภอบ้านนาระ จังหวัดนราธิวาส

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ เรือดำน้ำมีการพัฒนาทั้งในด้านอาวุธและระบบขับเคลื่อนเรือ มีการสร้างเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าเรือดำน้ำดีเซล - ไฟฟ้า ช่วงสงครามเย็นและสงครามเวียดนาม ทั้งฝ่ายโซเวียตรัสเซีย และสหรัฐอเมริกา ได้ส่งเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ปฏิบัติการในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ใกล้ประเทศไทย โดยยากต่อการตรวจจับ Richard A. Mobley และ Edward J. Marolda (๒๐๑๕: ๖๙, ๘๐) ระบุถึงปฏิบัติการของเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกาในสงครามเวียดนามอย่างน้อย ๒ ลำ เช่น เรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์โจมตี USS Sculpin (SSN - ๕๙๐) ขนาดระวางขับน้ำ ๒,๘๓๐ ตันเหนือน้ำ / ๓,๕๐๐ ตันใต้น้ำ ออกปฏิบัติการในเดือนเมษายน พ.ศ.๒๕๑๕ ติดตามเรือประมงลากอวนต้องสงสัยในทะเลจีนใต้ จากเวียดนามทางตอนเหนือไปยังสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง คาบสมุทรมลายู และอ่าวไทย หรือเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ขนส่งสะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibious Transport Submarine) USS Grayback



เรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์โจมตี USS Sculpin (SSN - 590) เข้ามาปฏิบัติการลับในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมถึงอ่าวไทย ในสงครามเวียดนาม พ.ศ.๒๕๑๕  
ที่มา: Richard A. Mobley และ Edward J. Marolda, ๒๐๑๕: ๖๙

(LPSS - 574) ขนาดระวางขับน้ำ ๑,๗๕๐ ตันเหนือน้ำ/ ๒,๗๖๘ ตันใต้น้ำ หนึ่งในเรือจำนวนหลายลำของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา ที่ลำเลียงหน่วยซีลและนักทำลายใต้น้ำ จู่โจมขึ้นฝั่งประเทศเวียดนาม



เรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ขนส่งสะเทินน้ำสะเทินบก USS Grayback (LPSS - 574) ทำหน้าที่ขนส่งสายลับ หน่วยซีลและนักทำลายใต้น้ำ จู่โจมขึ้นฝั่งประเทศเวียดนาม ในสงครามเวียดนาม  
ที่มา: Richard A. Mobley และ Edward J. Marolda, ๒๐๑๕: ๘๐

นอกจากนี้ กรมทรัพยากรธรณี (๒๕๕๐) ยังระบุว่ายาท้องทะเลส่วนที่ลึก ๑๕ เมตรของอ่าวไทย ส่วนมากอยู่ในระยะห่างจากชายฝั่งประมาณ ๑๐ - ๑๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นระดับความลึกของน้ำที่อาจมองเห็นได้ด้วยตา แต่เป็นระยะความลึกซึ่งเรือดำน้ำจิว (Midget Submarine) ซึ่งเป็นเรือดำน้ำขนาดระวางขับน้ำเพียง ๑๐๐ - ๒๐๐ ตัน ออกแบบสำหรับการโจมตีเขตเศรษฐกิจชายฝั่ง หรือลาดตระเวนสอดแนม รวมไปถึงส่งสายลับขึ้นบก โดยมีการอ้างว่าก่อนการยกพลขึ้นบกประเทศไทย ญี่ปุ่นได้ส่งสายลับขึ้นบกชายฝั่งอ่าวไทยตอนใต้ เพื่อสำรวจสภาพชายหาด แต่ไม่มีหลักฐานยืนยันชัดเจน กรณีตัวอย่างปฏิบัติการของเรือดำน้ำจิวในเขตน้ำตื้น เช่น การโจมตีอ่าวชิตินีย์ของเรือดำน้ำจิวของประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓ ลำ ชั้น Ko - Hyoteki ขนาดระวางขับน้ำ ๔๖/๔๗ ตัน ใต้น้ำ/เหนือน้ำ กำลังพลประจำเรือ ๒ นาย ติดตั้งท่อยิงตอร์ปิโดขนาด ๔๕๐ มิลลิเมตร ๒ ท่อยิง ได้ลอบเข้ามาในอ่าวชิตินีย์ ในช่วงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม - ๘ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๘๕ หนึ่งในนั้นสามารถผ่านตาชายตักเรือดำน้ำ ยิ่งโจมตีเรือกลไฟจม ๑ ลำ ส่งผลให้ลูกเรือเสียชีวิตหลายนาย โดยก่อนหน้านี เมื่อวันที่ ๒๙





พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๕๕ ญี่ปุ่นนำเรือดำน้ำขนาดใหญ่ ๕ ลำ เข้าไปในทะเลทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของอ่าวซิดนีย์ ห่างฝั่ง ๕๖ กิโลเมตร ซึ่ง Australian Online Coastal Information ระบุว่าอ่าวซิดนีย์มีความลึกเฉลี่ย ๒๐ - ๓๐ เมตร ซึ่งตื้นกว่าอ่าวไทย จุดที่ลึกที่สุดมีลักษณะเป็นหลุมกลางทะเลลึก ๔๕ เมตร ชายฝั่งบางจุดอาจมีน้ำตื้นเพียง ๑ - ๓ เมตร

เป็นที่น่าสังเกตว่า ผู้คัดค้านการจัดหาเรือดำน้ำไม่เคยยกกรณีความไม่เหมาะสมในการจัดหาเรือดำน้ำปฏิบัติการในทะเลอันดามันมาประกอบด้วย เนื่องจากทราบกันดีว่าทะเลอันดามันมีความลึกมากกว่าอ่าวไทย อีกทั้งยังเป็นเขตเศรษฐกิจสำคัญ โดยเฉพาะแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและการท่องเที่ยว นอกจากนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า เหตุผลในการจัดซื้ออาวุธของประเทศ ซึ่งมีเรือดำน้ำประจำการ จะพิจารณาจากยุทธศาสตร์และความมั่นคงของชาติเป็นหลัก มีเพียงประเทศไทยที่ถูกนำประเด็นเรื่องความลึกของทะเลอ่าวไทยมาคัดค้านอย่างหนัก ทำให้เกิดเป็นกระแสความเชื่อในสังคมว่าเรือดำน้ำไม่สามารถปฏิบัติการในอ่าวไทยได้

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (๒๕๕๖) ระบุว่าทะเลอันดามันมีความลึกเฉลี่ยประมาณ ๑,๐๐๐ เมตร จุดที่ลึกที่สุดคือ แอ่งอันดามัน มีความลึกประมาณ ๓,๐๐๐ เมตร ส่วนที่มีความลึกของน้ำน้อยเป็นบริเวณไหล่ทวีป ในส่วนชายฝั่งทะเล จังหวัดกระบี่ ตรัง ภูเก็ตด้านตะวันออก และพังงาด้านใต้ ความลึกของน้ำประมาณ ๓๐๐ เมตร ซึ่งพลเรือเอกประพัฒน์ จันทวีรัช (๒๕๔๖: ๗ - ๑๓) ระบุว่า ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ เรือดำน้ำฝ่ายสัมพันธมิตรได้ลอบเข้ามาปฏิบัติการขัดขวางการเดินเรือของไทยและญี่ปุ่นในทะเลอันดามัน ตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๘๕ - ๒๔๘๘ โดยเป็นเรือดำน้ำของประเทศอังกฤษ แบบ S ระบายขับน้ำ ๘๓๐/๙๓๐ ตัน เหนือ/ใต้น้ำ และแบบ T ระบายขับน้ำ ๑,๓๐๐/๑,๕๗๕ ตัน เหนือ/ใต้น้ำ ปฏิบัติการของเรือดำน้ำเหล่านี้มีด้วยกัน ๓ ด้านหลัก ๆ คือ

๑) การวางทุ่นระเบิด พบสนามทุ่นระเบิด ๕ แห่ง ประกอบด้วย ทางตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะลังกาอี ทางทิศตะวันตกของเกาะตะรุเตา ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะตะรุเตา ใกล้เกาะลันตาใหญ่ และทางทิศตะวันออกของกระโจมไฟ จังหวัดสตูล

๒) การโจมตีเรือสินค้าและเรือลำเลียงชายฝั่ง เกิดขึ้นใน พ.ศ.๒๔๘๖ ต่อเนื่อง พ.ศ.๒๔๘๘ เรือพาณิชย์ของไทยและญี่ปุ่นถูกเรือดำน้ำจมประมาณ ๓๘ ลำ และใช้ตอร์ปิโดมนุษย์ซึ่งเดินทางมากับเรือดำน้ำ ลอบวางทุ่นระเบิด จมเรือ ๒ ลำ รวมเรือที่จมประมาณ ๔๐ ลำ จุดที่เรือดำน้ำปฏิบัติการโจมตีเรือเป่า กระจายอยู่ทั่วทะเลอันดามัน ทั้งเขตน้ำลึก และน้ำตื้น บริเวณไหล่ทวีป เช่น ในอ่าวภูเก็ต อ่าวกระบี่ นอกชายฝั่งอำเภอตะกั่วป่า และอำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ใกล้หมู่เกาะพีพี เกาะกระดาน เกาะเสม็ด เกาะตะลิง เป็นต้น

๓) การลาดตระเวน สายลับของฝ่ายสัมพันธมิตร ขึ้นบกเพื่อตรวจสอบสภาพชายหาด หรือปฏิบัติการลับต่อต้านญี่ปุ่น เรือดำน้ำอังกฤษมักลอบส่งหน่วยลาดตระเวนขึ้นบกของไทยอย่างต่อเนื่อง โดยครั้งสุดท้ายคือสำรวจหาดภูเก็ต ในปีสุดท้ายของสงครามโลกครั้งที่ ๒ พ.ศ.๒๕๔๘ จำนวน ๒ ครั้ง

จากข้อมูลข้างต้น สะท้อนให้เห็นได้ว่าแม้เรือดำน้ำในสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ จะใช้ระบบขับเคลื่อนดีเซล - ไฟฟ้า ซึ่งต้องลอยเรือขึ้นเหนือน้ำเพื่อชาร์จแบตเตอรี่ แต่การตรวจจับและล่าทำลายเรือดำน้ำที่เข้ามาคุกคามน่านน้ำไทยเป็นไปได้ยาก ในปัจจุบันเรือดำน้ำดีเซลได้พัฒนาระบบขับเคลื่อนเป็น Snort System และ AIP ทำให้สามารถปฏิบัติงานใต้น้ำได้เป็นเวลานานโดยไม่ต้องลอยขึ้นเหนือน้ำ การแพร่เสียงใต้น้ำลดลง การพรางตัวใต้น้ำมีประสิทธิภาพสูงขึ้น แม้ระบบโซนาร์ตรวจจับเรือดำน้ำและอาวุธปราบเรือดำน้ำจะถูกพัฒนาให้ทันสมัยขึ้น แต่การตรวจจับเรือดำน้ำสมัยใหม่จะยากกว่าในอดีต และสงครามต่อต้านเรือดำน้ำ (Anti Submarine Warfare) จะไม่ประสบความสำเร็จ



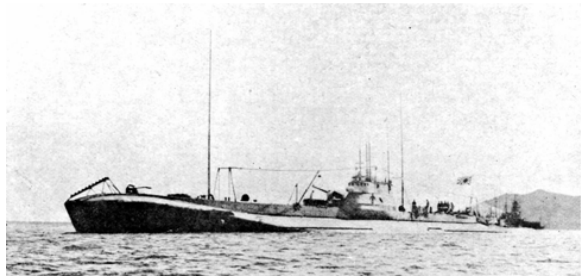
หากประเทศไทยไม่มียานที่สามารถปฏิบัติการค้นหา - ลำทำลายใต้น้ำ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้เขียนขอแนะนำกรณีศึกษา ๔ เรื่องมากล่าวไว้เพิ่มเติม เพื่อประกอบข้อสังเกตเกี่ยวกับความลึกของทะเลกับการปฏิบัติการของเรือดำน้ำ ในบริเวณช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก รวมถึงกรณีเรือดำน้ำประเทศเวียดนาม และกรณีความลึกของทะเลบอลติก (Baltic Sea) และอ่าวฟินแลนด์ (Gulf of Finland) ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของประเทศในยุโรปเหนือและรัสเซีย ส่วนช่องแคบมะละกา ซุนดา และลอมบ็อก พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย และมีเส้นทางเดินเรือสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง คือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย (ติดพื้นที่ทางเหนือของช่องแคบมะละกา) เส้นทางเดินเรือทั้ง ๓ เส้นทางนี้ได้สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลให้กับหลายประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะประเทศเจ้าของน่านน้ำ อาจกล่าวได้ว่าช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือยุทธศาสตร์สำคัญแห่งหนึ่งของโลก นักวิชาการทางด้านความมั่นคงวิเคราะห์ว่าผลประโยชน์จากการเดินเรือในช่องแคบดังกล่าว ทำให้เกิดการแข่งขันในการพัฒนาศักยภาพเรือดำน้ำของ ๓ ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์

๑) ช่องแคบมะละกา ช่องแคบนี้อยู่ระหว่างเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย และแหลมมลายู ประเทศมาเลเซีย ทางเหนือติดน่านน้ำประเทศไทย มีระยะทางประมาณ ๕๐๐ ไมล์ ส่วนที่กว้างที่สุด ๑๒๖ ไมล์ ส่วนแคบที่สุด ๘.๔ ไมล์ ความลึกของทะเลสูงสุด ๒๖ - ๓๐ เมตร บางช่วงตื้นกว่า ๒๓ เมตร ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ พื้นที่นี้อยู่ภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น ทำให้สัมพันธมิตรส่งเรือดำน้ำ อากาศยาน และเรือดำน้ำลาดตระเวน โจมตีเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา หนึ่งในนั้นคือเรือดำน้ำ HMS Statesman แห่งราชนาวีอังกฤษ ที่ออกปฏิบัติการในบริเวณช่องแคบมะละกา ในช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ - เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๘๘ จม

เรือดำน้ำของญี่ปุ่นและท้องถิ่น จำนวน ๕๐ ลำ ซึ่งมีทั้งเรือสินค้าเรือบรรทุกน้ำมัน เรือใบ เรือขนส่งกำลังทางทหาร

๒) ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบ็อก ช่องแคบซุนดาอยู่ในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย มีระดับความลึกของน้ำไม่สม่ำเสมอ และมีสันดอนหลายแห่ง ทำให้น้ำไหลเชี่ยว ทำให้ยากต่อการเดินเรือ โดยปลายสุดของช่องแคบทางด้านตะวันตกมีความกว้างและน้ำลึกมาก จากนั้นความกว้างลดลงจนถึงปลายสุดของช่องแคบ ซึ่งน้ำลึกเพียง ๒๐ เมตร



เรือดำน้ำ I - 55 ของราชนาวีญี่ปุ่น ซึ่งเข้ามาปฏิบัติการจมเรือฝ่ายสัมพันธมิตร ใกล้ช่องแคบซุนดา ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒

ช่องแคบลอมบ็อก เป็นช่องแคบเชื่อมต่อระหว่างเกาะชวา ประเทศอินโดนีเซีย และมหาสมุทรอินเดีย มีระยะทางสั้นที่สุดแต่น้ำลึกที่สุดในทั้ง ๓ เส้นทางเดินเรือ โดยความยาวตลอดเส้นทาง ๖๐ กิโลเมตร ส่วนปลายช่องแคบทางด้านใต้ กว้าง ๒๐ กิโลเมตร ส่วนที่ลึกสุด ๒๕๐ เมตร ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในขณะที่เรือดำน้ำฝ่ายสัมพันธมิตรออกล่า - ทำลายเรือดำน้ำของญี่ปุ่น และเรือพื้นเมือง ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบ็อก เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานของเรือดำน้ำญี่ปุ่น Carl Boyd & Akihiko Yoshida (๑๙๔๕ : ๗๔) ระบุว่า ในช่วง พ.ศ. ๒๔๘๕ ญี่ปุ่นส่งเรือดำน้ำ Type A (KO) และ Type B จำนวนหลายลำออกลาดตระเวนในบริเวณช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบ็อก เช่น เรือดำน้ำ I - 54 ลาดตระเวนทางตอนใต้ของช่องแคบซุนดา ใกล้ชาวตะวันตก ในขณะที่เรือดำน้ำ I - 55 ลาดตระเวนทางเหนือของช่องแคบซุนดา สร้างผลงานจมเรือสินค้าหลายลำ โดยเรือดำน้ำทั้ง ๒ ลำ มีระวางขับน้ำ ๒,๑๗๔ / ๓,๗๔๗ ตัน เหนือใต้น้ำ



๓) ประเทศเวียดนาม มีอาณาเขตทางทะเลอยู่ในทะเลจีนใต้ และอ่าวตังเกี๋ย ปัจจุบันมีเรือดำน้ำชั้นกิโลรุ่น Kilo 636 MV Project จากประเทศรัสเซียประจำการ จำนวน ๔ ลำ และกำลังจัดซื้อเพิ่มเติมอีก ๒ ลำ ซึ่ง Carlyle A . Thayer (๒๐๑๒) จาก US Naval Institute ระบุว่าเรือดำน้ำรุ่นนี้มีขนาดเรือยาว ๗๓.๘ เมตร กว้าง ๙.๙ เมตร มีระวางขับน้ำ ๒,๓๕๐ ตัน มากกว่าเรือดำน้ำฝ่ายสัมพันธมิตรที่เข้ามาโจมตีเรือในอ่าวไทยช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ เกือบเท่าตัว ระยะทางลาดตระเวนไกล ๗๐๐ กิโลเมตร ในขณะที่อ่าวตังเกี๋ย มีความลึกเฉลี่ยน้อยกว่า ๖๐ เมตร ซึ่งเป็นความลึกเฉลี่ยใกล้เคียงกับอ่าวไทย (๕๐ เมตร)

ปัจจุบันฐานทัพเรือดำน้ำ (submarine base) และอู่ต่อเรือดำน้ำของเวียดนามอยู่ที่เมืองดานัง เวียดนามกำลังพัฒนาผลิตเรือดำน้ำเองในประเทศ โดยได้รับการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากประเทศรัสเซียและญี่ปุ่น จุดประสงค์ในการมีเรือดำน้ำประจำการของประเทศเวียดนาม เพื่อรักษาอธิปไตยของชาติ และจากกรณีพิพาทเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทะเลจีนใต้ ซึ่ง Goldstein (๒๐๑๕) วิเคราะห์ว่าการเพิ่มจำนวนเรือดำน้ำของเวียดนาม จะทำให้เกิดการคานาคูลอำนาจระหว่างมหาอำนาจจีนกับเวียดนาม ในน่านน้ำทะเลจีนใต้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

๔) ความลึกของทะเลบอลติก (Baltic Sea) และอ่าวฟินแลนด์ (Gulf of Finland)

๔.๑) ทะเลบอลติก มีหลายประเทศที่ตั้งอยู่ติดกับทะเลบอลติก คือ สวีเดน ฟินแลนด์ และรัสเซีย ความลึกของน้ำเฉลี่ย ๕๕ เมตร ซึ่งใกล้เคียงกับความลึกเฉลี่ยของอ่าวไทย ๔๔ เมตร ในขณะที่ความลึกสูงสุด ๔๕๙ เมตร มากกว่าความลึกสูงสุดของอ่าวไทยซึ่งลึก ๘๖ เมตร ประมาณ ๕ เท่า รัสเซียมีเรือดำน้ำประจำการจำนวนมากในกองเรือบอลติก รวมถึงอู่ต่อเรือดำน้ำ ตั้งแต่ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๑ เรือดำน้ำรุ่นแรก ๆ ของรัสเซียที่ปฏิบัติการในทะเลบอลติก ตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๔๗

ถึงสงครามโลกครั้งที่ ๑ เช่น เรือดำน้ำคอลลิน เป็นเรือดำน้ำเบนซิน หรือดีเซล - ไฟฟ้า ขนาดเล็ก ระวางขับน้ำประมาณ ๑๐๐ - ๓๐๐ ตัน ใกล้เคียงกับขนาดของเรือดำน้ำสีล่าของไทยในอดีต และ Hvalen เรือดำน้ำสมัยใหม่ ลำแรกของประเทศสวีเดน ซึ่งสั่งซื้อจากประเทศอิตาลี และมีขนาดระวางขับน้ำ ๑๘๕ ตัน เหนือน้ำ / ๒๘๐ ตัน ใต้น้ำ (David Millier, ๒๐๐๔ & Paul E. Fontenoy, ๒๐๐๗)

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ เรือดำน้ำของรัสเซียที่ประจำการในกองเรือบอลติก ส่วนใหญ่เป็นเรือดำน้ำขนาดกลาง ชั้น S ระวางขับน้ำประมาณพันกว่าตัน และเรือดำน้ำลาดตระเวนชายฝั่งขนาดเล็ก ชั้น M ระวางขับน้ำประมาณ ๓๐๐ ตัน ในช่วงสงครามเย็น พ.ศ.๒๕๑๘ เคยเกิดเหตุการณ์เรือดำน้ำ U - 137 ชั้น Whiskey Class ขนาดระวางขับน้ำพื้นต้นของรัสเซียปฏิบัติการในทะเลบอลติก และเกยตื้นที่ชายฝั่งประเทศสวีเดน ห่างจากฐานทัพเรือ Karlkrona ของสวีเดนเพียง ๑๐ กิโลเมตร จนได้รับสมญานามว่า “วิสกี้ออนเดอะร็อค” ปัจจุบันเรือดำน้ำที่ประจำการในกองเรือบอลติก ประกอบด้วย ชั้น Lada Class ขนาดระวางขับน้ำประมาณสองพันกว่าตันและเรือดำน้ำชั้น Kilo Class ขนาดระวางขับน้ำประมาณ ๒,๕๐๐ - ๓,๐๐๐ ตัน

๔.๒) อ่าวฟินแลนด์ ตั้งอยู่ระหว่างประเทศฟินแลนด์และรัสเซีย อยู่ทางตะวันออกของทะเลบอลติก ความลึกเฉลี่ยของอ่าว ๓๘ เมตร ตื้นกว่าอ่าวไทยประมาณ ๑๐ เมตร ความลึกสูงสุด ๑๑๕ เมตร ลึกกว่าอ่าวไทยประมาณ ๓๐ เมตร ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ อ่าวฟินแลนด์เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญหนึ่งในแถบบอลติก เนื่องจากเยอรมันนีและฟินแลนด์เป็นพันธมิตรกันทำสงครามต่อต้านรัสเซีย และสร้างทุ่นระเบิดหลายแห่งในบริเวณนี้ (Arvo L. Vercamer, ๒๐๑๕) กองเรือบอลติกของรัสเซียได้ส่งเรือดำน้ำหลายลำปฏิบัติการในอ่าวฟินแลนด์เพื่อต่อต้านเยอรมันนีและฟินแลนด์ และขัดขวางการขนส่งกำลังทหารของเยอรมันนีไปยังเมืองท่าสำคัญของฟินแลนด์ เช่น Hanko



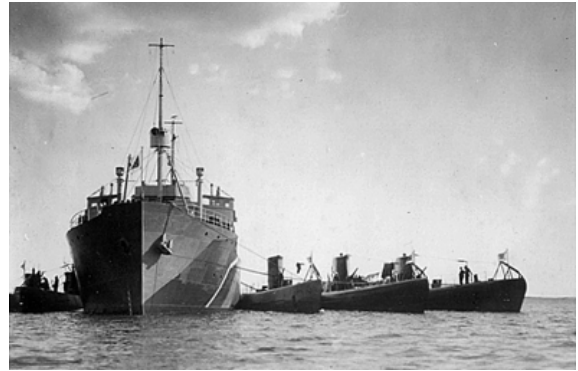
ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเรือดำน้ำขนาดกลางชั้น Shchuka Class ขนาดระวางขับน้ำประมาณ ๕๐๐-๗๐๐ ตัน เช่น SHCH - 324 ซึ่งเคยมีประสบการณ์ดำในอ่าวนี้ที่ความลึกเพียง ๒๐ เมตร ช่วงขณะที่ทะเลเป็นน้ำแข็งมาแล้ว (Great Patriotic Submarine Warfare, ๒๐๑๓)



เรือดำน้ำ SHCH - 324 ของรัสเซีย ลอยลำใกล้ชายฝั่งทะเลบอลติก เมือง Tallinn ประเทศเอสโตเนีย เรือดำน้ำเคยปฏิบัติการในอ่าวฟินแลนด์ ช่วงฤดูหนาว ได้ทะเลน้ำแข็งที่ความลึกเพียง ๒๐ เมตร

ฟินแลนด์มีเรือดำน้ำประจำการช้ากว่าประเทศอื่นในกลุ่มสแกนดิเนเวีย เรือดำน้ำชั้น Vetehtinen Class ขนาดระวางขับน้ำ ๔๙๓ ตัน เหนือน้ำ / ๗๑๖ ตัน ใต้น้ำ ผลิตจากเยอรมัน ประจำการในกองทัพเรือฟินแลนด์ ใน พ.ศ.๒๔๗๓ ในขณะที่สวีเดนเป็นประเทศแรกที่ประจำการเรือดำน้ำ ใน พ.ศ.๒๔๕๒ เป็นเรือดีเซล - ไฟฟ้าขนาดเล็ก ชื่อ Hvalen ขนาดระวางขับน้ำ ๑๘๕ ตัน เหนือน้ำ / ๒๘๐ ตัน ใต้น้ำ ซึ่งผลิตโดยบริษัท Fiat อิตาลี ตามด้วยประเทศนอร์เวย์ ในปีเดียวกัน ประจำการเรือดำน้ำดีเซล - ไฟฟ้า ชื่อ Dykkeren ขนาดระวางขับน้ำ ๒๐๗ ตัน เหนือน้ำ / ๒๓๕ ตัน ใต้น้ำ ผลิตจากเยอรมัน จากนั้นในปีถัดมา ประเทศเดนมาร์ก ประจำการเรือดำน้ำสมัยใหม่ลำแรกของประเทศที่ผลิตโดย บริษัท Fiat อิตาลี ชื่อ Dykkeren ขนาดระวางขับน้ำ ๑๐๕ ตัน เหนือน้ำ /

๑๓๐ ตัน ใต้น้ำ เรือดำน้ำของกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียในอดีตส่วนใหญ่มีขนาดระวางขับน้ำประมาณห้าร้อยถึงพันตัน (Paul E. Fontenoy, ๒๐๐๗: ๙๐, ๑๑๘, ๑๑๙, ๑๙๔)



เรือดำน้ำกลุ่มแรกของประเทศฟินแลนด์ เข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ ๒

จึงจะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดสถานการณ์รบจริง ความลึกของท้องทะเล ไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเรือดำน้ำ เพราะในการวางแผนการรบจะมีการศึกษาลักษณะน่านน้ำ ความลึก หรืออุปสรรคล่องหน้า เพราะเรือดำน้ำมีหลายขนาด และทุกขนาดสามารถติดตั้งอาวุธที่มีอำนาจทำลายสูง เรือดำน้ำสามารถซ่อนเร้นเข้าไปปฏิบัติการในจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่ยากต่อการป้องกัน เช่น เส้นทางเดินเรือสินค้าโดยไม่จำเป็นต้องเข้าไปในเขตน้ำตื้นมาก สำหรับพื้นที่ใกล้ชายฝั่ง สามารถใช้เรือดำน้ำขนาดที่เหมาะสมกว่า เช่น เรือดำน้ำขนาดเล็ก หรือเรือดำน้ำจิว ในการปฏิบัติการหรือในกรณีประเทศเวียดนาม ซึ่งมีชายฝั่งติดทะเล ๒ ด้าน เช่นเดียวกับไทย แห่งหนึ่งขนาดความลึกใกล้เคียงอ่าวไทย คือ อ่าวตังเกี๋ย และอีกแห่งหนึ่งความลึกของน้ำทะเลมากกว่า คือ ทะเลจีนใต้ แต่สามารถใช้เรือดำน้ำขนาดกลางปฏิบัติการได้ [📍 อ่านต่อฉบับหน้า](#)







# ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความคุ้มค่าในการประจำการเรือดำน้ำ ของกองทัพเรือไทย (ตอนจบ)

ภิกะพรรณี วัฒนายากร

## ความคุ้มค่าในการประจำการเรือดำน้ำของ กองทัพเรือไทย

ความคุ้มค่า (value) หมายถึง ผลที่ได้รับจากการดำเนินโครงการหนึ่ง (เช่น ผลทางด้านสังคม หรือ เศรษฐกิจ) โดยโครงการจะมีความคุ้มค่าเมื่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ มีมูลค่าสูงกว่าต้นทุนทรัพยากรที่ลงทุนไป ในการจัดทำโครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะโครงการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง การประเมินความคุ้มค่าจึงเป็นหัวใจสำคัญ ความคุ้มค่าของโครงการประเมินได้จากผลลัพธ์ที่ได้ ซึ่งมีมูลค่าสูงกว่าต้นทุนทรัพยากรที่ลงทุนไปอย่างจำกัด และเกิดผลกระทบทางด้านลบน้อยที่สุด (ณดา จันทรสม ๒๕๕๙ และบุญเกียรติ การะเวกพันธุ์ และคณะ ๒๕๕๗) ซึ่งการประเมินความคุ้มค่ามีหลายแบบตามลักษณะของโครงการ เช่น ความคุ้มค่าทางการเงิน (financial value) วัดผลตอบแทนในลักษณะของตัวเงินที่ได้รับ ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (economic value) ซึ่งใช้ประเมินโครงการของภาครัฐ โดยเปรียบเทียบจากต้นทุนหรือทรัพยากรที่สังคมใช้ในการจัดทำโครงการ และผลประโยชน์ที่สังคมได้รับจากโครงการนั้นในระยะยาว เช่น ความผาสุกของคนในชาติ การดำรงชีวิตอย่างมีเกียรติ มีศักดิ์ศรี มีอธิปไตยของตนเอง ไม่ใช่ตัวเงิน

ซึ่งต่างจากภาคเอกชน ที่มีประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน โดยวัดจากผลกำไรเป็นตัวเงิน หรือมูลค่าวัตถุที่ได้รับ โครงการจัดหาเรือดำน้ำเป็นโครงการของภาครัฐที่มุ่งให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติโดยรวมในระยะยาว เช่น ความมั่นคงเป็นปึกแผ่นของชาติ การดำรงชีวิตได้โดยปกติสุขปราศจากภัยคุกคาม ซึ่งไม่สามารถประเมินเป็นตัวเงินที่ชัดเจนได้เหมือนโครงการของภาคเอกชนอื่น ๆ ทั้งนี้ผู้เขียนจะได้นำเสนอข้อมูลด้านต้นทุน ผลประโยชน์และความคุ้มค่าเป็นลำดับต่อไป

๑. ต้นทุน หรือราคาของเรือดำน้ำถูกนำมาเป็นข้อโต้แย้งว่าสูงกว่าเรือผิวน้ำทั่วไป แต่ในความเป็นจริงแล้วเรือดำน้ำประเภทที่กองทัพเรือไทยต้องการจัดซื้อ คือเรือดำน้ำโจมตีขีปนาวุธเคลื่อนที่พลังงานดีเซล - ไฟฟ้า ไม่ได้มีราคาสูงมากที่สุด มีเรือรบอีกหลายประเภทที่ราคาแพงกว่าเรือดำน้ำ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของราคาเรือรบประเภทต่าง ๆ มีดังนี้ (คิดจากอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๙ ค่าเงิน ๑,๐๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อ ๓๕,๗๙๖,๕๙๗.๙๗ บาท)



ข้อมูลราคาเฉลี่ย ราคาแพงที่สุด และราคาถูกที่สุด ของเรือรบประเภทต่าง ๆ

เรือรบประเภทต่าง ๆ		ล้านดอลลาร์	ล้านบาท	
๑.	เรือบรรทุกเครื่องบิน	ราคาเฉลี่ย	๓,๐๐๐	๑๐๗,๐๐๐
		Gerald R. Ford Class (สหรัฐอเมริกา)	๑๓,๕๐๐	๔๘๐,๐๐๐
		Seoul Class (เกาหลี)	๒,๐๐๐	๗๑,๖๐๐
๒.	เรือดำน้ำนิวเคลียร์ติดขีปนาวุธ (SSBN)	ราคาเฉลี่ย	๒,๐๐๐	๗๑,๖๐๐
		Triumphant Class	๕,๔๐๐	๑๙๐,๐๐๐
		Type 043 'Q'	๗๕๐	๒๗,๐๐๐
๓.	เรือดำน้ำโจมตีพลังงานนิวเคลียร์ (SSN)	ราคาเฉลี่ย	๑,๖๐๐	๕๗,๐๐๐
		Virginia Class (สหรัฐอเมริกา)	๒,๗๐๐	๙๖,๐๐๐
		Type 093 Shang Class (จีน)	๑,๒๐๐	๔๓,๐๐๐
๔.	เรือพิฆาต (Destroyer)	ราคาเฉลี่ยต่ำสุด	๑,๐๐๐	๓๖,๐๐๐
		ราคาเฉลี่ยสูงสุด	๑,๕๐๐	๕๔,๐๐๐
		ญี่ปุ่น	๖๐๐	๒๑,๐๐๐
		จีน	๘๐๐	๒๙,๐๐๐
		Type 052 Luyang I Class (จีน)	๕๐๐	๑๘,๐๐๐
		Rajput Class (อินเดีย)	๕๐๐	๑๘,๐๐๐
		Zumwalt Class (สหรัฐอเมริกา)	๕,๑๐๐	๑๘๐,๐๐๐
๕.	เรือดำน้ำโจมตี ดิเซล-ไฟฟ้า (SSK) ประเภทที่ ไทยต้องการ จัดหามาประจำการ	ราคาเฉลี่ย	๔๐๐	๑๔,๐๐๐
		Scorpene S-BR Class (ฝรั่งเศส และบราซิล)	๘๕๐	๓๐,๔๐๐
		Type 216 Class (เยอรมัน)	๘๕๐	๓๐,๔๐๐
		Type 039G Song Class (จีน)	๓๔๐	๑๒,๐๐๐
		Gotland Class (สวีเดน)	๓๖๕	๑๓,๐๐๐
๖.	เรือฟริเกต	ราคาเฉลี่ย	๓๐๐	๑๐,๗๐๐
		Alvand Class (อังกฤษ)	๑,๕๐๐	๕๔,๐๐๐
		Type 053 Jianghu-II (จีน)	๒๒๐	๗,๙๐๐
๗.	เรือคอร์เวต	ราคาเฉลี่ย	๒๐๐	๗,๒๐๐
		SGPV Class (ฝรั่งเศส)	๕๐๐	๑๘,๐๐๐
		Abhay Class (อินเดีย)	๕๐๐	๑๘,๐๐๐
		Kamorta Class (อินเดีย)	๕๕	๒,๐๐๐
๘.	เรือลาดตระเวนไกลฝั่ง (OPV)	ราคาเฉลี่ย	๑๐๐	๓,๖๐๐
		Harry DeWolf Class (แคนาดา)	๑,๐๐๐	๓๖,๐๐๐
		Bad Bramstedt Class (เยอรมัน)	๒๕	๙๐๐
๙.	เรือดำน้ำจิว (Midget Submarine)	ราคาเฉลี่ย	๕๐	๑,๘๐๐
		SMX-26 Class (ฝรั่งเศส)	๑๕๐	๕,๔๐๐
		SSM India SDV (อินเดีย)	๑๕๐	๕,๔๐๐
		Chadir Class SSM (อิหร่าน)	๒๕	๙๐๐
		Cosmo Class SSM ปากีสถาน	๒๕	๙๐๐
๑๐.	เรือลาดตระเวนใกล้ฝั่ง (Patrol Vessel)	ราคาเฉลี่ย	๑๐	๓๖๐
		Kington Class	๕๕	๒,๐๐๐
		Ashville Class (สหรัฐอเมริกา)	๐.๕	๑๘

หมายเหตุ : ดัดแปลงจาก Military Equipment, 2016 Naval Technology, 2016 และ New Wars, 2016



ข้อมูลข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าเรือดำน้ำโจมตีขับเคลื่อนพลังงานดีเซล - ไฟฟ้า ไม่ได้อยู่ในกลุ่มเรือรบประเภทที่มีราคาแพง แต่เป็นราคาระดับปานกลาง นอกจากนี้เรือรบประเภทที่มีราคาเฉลี่ยต่ำกว่าเรือดำน้ำโจมตี ดีเซล - ไฟฟ้าหลายชั้นมีราคาสูงกว่าเรือดำน้ำชนิดนี้ ในขณะที่เรือดำน้ำสามารถปฏิบัติการกิจได้หลากหลายด้านที่เรือรบผิวน้ำไม่สามารถทำได้ ซึ่งพลเรือเอก สุริยะ พรสุริยะ (สัมภาษณ์, ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๙) ตั้งข้อสังเกตว่าราคาของเรือดำน้ำที่ต่างกันส่วนหนึ่งมาจากระบบอาวุธด้วย และเนื่องจากเรือดำน้ำมีหลายประเภท การพิจารณาเลือกประเภทของเรือดำน้ำมาประจำการ จึงขึ้นอยู่กับความต้องการทางยุทธศาสตร์และยุทธการ และขีดความสามารถทางด้านงบประมาณของประเทศ ยกตัวอย่างเช่น เมื่อเปรียบเทียบระหว่างเรือดำน้ำขับเคลื่อนพลังงานนิวเคลียร์ และเรือดำน้ำดีเซล - ไฟฟ้า เรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์มีข้อด้อยคือ แพร่เสียงออกมามากกว่า และมีราคาแพงกว่า แต่สามารถดำใต้น้ำได้เป็นระยะเวลาอันยาวนาน มีความเร็วสูงกว่าเรือดำน้ำพลังงานดีเซล - ไฟฟ้า และสามารถใช้อาวุธทางยุทธศาสตร์ เช่น ขีปนาวุธข้ามทวีป (Intercontinental Ballistic Missile - ICBM) ได้ (ขีดความสามารถนี้ทำให้นักการทหารในปัจจุบันวิเคราะห์หว่า เป็นผลทำให้เรือดำน้ำ SSBN ขึ้นมามีบทบาทที่สำคัญเทียบเท่าหรือเหนือกว่าเครื่องบินทิ้งระเบิด (bomber) ซึ่งเป็นอาวุธทางยุทธศาสตร์ ที่สำคัญในสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒) (Stephen Woolford & Carl Warner ๒๐๑๖: ๑๒๑) ในขณะที่เรือดำน้ำดีเซล - ไฟฟ้ามีข้อด้อยที่ขนาดเล็กกว่า ทำให้การใช้อาวุธจำกัดกว่า (แม้จะมีบางประเทศในปัจจุบัน เช่น เกาหลีเหนือพยายามพัฒนาเรือดำน้ำโจมตี ดีเซล - ไฟฟ้า ติดตั้งขีปนาวุธข้ามทวีป) และระยะเวลาปฏิบัติการอยู่ในพื้นที่สั้นกว่าเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ แต่มีความเงียบสูงตรวจจับได้ยากกว่า และราคาถูกกว่าเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์มาก

กระแสการต่อต้านโครงการจัดหาเรือดำน้ำ มักจะนำเรื่องราคาเรือดำน้ำมาอ้างถึง ทำให้เกิดความเข้าใจหรือความเชื่อผิด ๆ เช่น ประเทศไทยไม่มีความเสี่ยงการเกิดสงครามใต้น้ำ อาวุธที่มีในปัจจุบันสามารถตรวจสอบและป้องกันการเกิดสงครามใต้น้ำในน่านน้ำไทยได้ หรือการจัดหาเรือดำน้ำซึ่งงบประมาณจำนวนมาก ควรนำเงินมาใช้พัฒนาทางด้านอื่นก่อน ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว ความคุ้มค่าของโครงการจัดหาเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือ ประกอบด้วยผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงของชาติ ซึ่งความมั่นคงของชาติจะให้เกิดความเจริญมั่นคงของชาติในด้านอื่น ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคมในองค์กรรวม

**๒. ผลประโยชน์ทางด้านสังคม - ความมั่นคงของชาติ** การมีเรือดำน้ำไทย ปราศจากการรุกรานของชาติอื่น เป็นหัวใจสำคัญที่สุดที่ทำให้ชาติหนึ่ง ๆ ดำรงอยู่ได้ และสามารถพัฒนาความเจริญของชาติด้านอื่น ๆ ต่อไปได้ ประวัติศาสตร์ได้สะท้อนให้เห็นว่า ชาติที่เคยสูญเสียอธิปไตยหรือมีบทเรียนจากการถูกคุกคามจากศัตรู มักจะให้ความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศเป็นอันดับต้น ๆ

ในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ประเทศไทยถูกคุกคามและจำต้องเสียดินแดนจำนวนมากให้กับชาติมหาอำนาจ น่านน้ำไทยถูกกองเรือฝรั่งเศสซึ่งมีกำลังเหนือกว่าปิดอ่าว บีบบังคับให้มอบดินแดนให้ตน ทำให้พระองค์ทรงเล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนากองทัพเรือให้มีความเจริญทัดเทียมตะวันตก ทั้งในการพัฒนาศักยภาพกำลังพลและอาวุธยุทโธปกรณ์ โดยเจ้านายพระองค์แรกของไทยที่เข้ารับการศึกษาวิชาการทหารเรือตามแบบตะวันตกคือ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ทรงวางรากฐานความเจริญให้กับกองทัพเรือไทย รวมไปถึงการเสนอโครงการจัดหาเรือดำน้ำประจำการเพื่อป้องกันการรุกรานของต่างชาติ เนื่องจากเรือดำน้ำมีศักยภาพในการลอบโจมตีกองเรือผิวน้ำที่มีกำลังรบสูงกว่า



ชาติที่เคยสูญเสียอธิปไตยหรือมีบทเรียนจากการถูกคุกคามจากศัตรูในอดีต เช่น สิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศที่มีขนาดเล็กที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งชาติช้าที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน แต่ในปัจจุบันเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก สิงคโปร์เดิมเป็นส่วนหนึ่งของประเทศมาเลเซีย ในสมัยอาณานิคมมีสภาพเป็นหมู่เกาะของจักรวรรดิ ถูกตั้งให้เป็นสถานีการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกใน พ.ศ.๒๓๖๒ และกลายเป็นอาณานิคมของอังกฤษใน พ.ศ.๒๓๖๗ เมื่อมาเลเซียได้รับเอกราชจากอังกฤษ สิงคโปร์ถูกขับออกจากการเป็นส่วนหนึ่งของประเทศมาเลเซียและก่อตั้งเป็นประเทศใหม่เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๐๘ ตั้งแต่นั้นมาสิงคโปร์พัฒนาอย่างรวดเร็วภายใต้ที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติในประเทศที่มีอย่างจำกัด

กรณีประเทศเวียดนามซึ่งถูกฝรั่งเศสควบคุมการปกครองประเทศ ทำลายโครงสร้างทางสังคมเดิม โดยเฉพาะในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปกครองท้องถิ่นกับประชาชน เพื่อไม่ให้เกิดการรวมตัวต่อต้าน ทำให้เวียดนามอ่อนแอและเกิดสงครามภายในชาติ หลังจากได้รับเอกราชจากฝรั่งเศสก็ยังมีกรแทรกแซงจากต่างชาติ ตามมาอีกเป็นเวลานาน หรือกรณีประเทศอินโดนีเซียที่เคยเป็นอาณานิคมของเนเธอร์แลนด์ การเข้าควบคุมเกาะชวาเพื่อครอบครองพืชเครื่องเทศของดัตช์และผูกขาดการขายสินค้า ทำให้คนพื้นเมืองยากจนลงจนเกิดการลักลอบขายสินค้าและเป็นโจรสลัด ตัวอย่างเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า เหตุใดชาติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น สิงคโปร์ เวียดนาม หรือ อินโดนีเซีย ที่เคยประสบปัญหาการสูญเสียเอกราชของชาติ ความมั่นคงของชาติถูกทำลาย จึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านความมั่นคงนำการพัฒนาประเทศทางด้านอื่น ๆ รวมไปถึงการจัดการเรือดำน้ำประจำการเพื่อคุ้มครองอธิปไตยของชาติและผลประโยชน์ทางทะเลของตน

การจัดการเรือดำน้ำของไทยในช่วงสงครามอินโดจีน (พ.ศ.๒๔๗๘ – ๒๔๘๑) ประสบความสำเร็จนั้น อาวุธคราะห์ได้ว่า เนื่องจากขณะนั้นประเทศไทยอยู่ในภาวะสงคราม

และได้รับบทเรียนจากการรุกรานของฝรั่งเศสในอดีต ความมั่นคงของชาติจึงเป็นสิ่งสำคัญสูงสุด ทำให้เกิดฉันทามติของคนในชาติ (แม้จะมีผู้สร้างข่าวลือทางลบภายหลังว่าขณะนำเรือดำน้ำกลับมาประเทศไทย เครื่องยนต์ไม่สมบูรณ์ ต้องลอยลำเหนือน้ำตลอดเวลาก็ตาม)

ความสำคัญของเรือดำน้ำต่อความมั่นคงของชาติอาจแบ่งออกได้ ๒ ด้าน คือ การปกป้องอธิปไตยของชาติทางทะเล (จากสงครามหรือการรุกรานจากชาติอื่น) และการป้องกันภัยการก่อการร้าย

ประเทศไทยเรามีจุดอ่อนทางด้านความมั่นคงของชาติทางทะเล ทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน สำหรับฝั่งอ่าวไทย กรมยุทธศึกษาทหารเรือ (๒๕๕๘) วิเคราะห์ว่าอ่าวไทยมีลักษณะกึ่งปิด (Semi Enclosed Sea) มีลักษณะเป็นอ่าวโค้งเข้ามา ห้อมล้อมด้วยน่านน้ำที่เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศต่าง ๆ ๒ ชั้น คือ อ่าวไทยชั้นนอก ประกอบด้วยประเทศจีน อินโดนีเซีย และทางด้านตะวันตก ประกอบด้วยประเทศมาเลเซีย และอินโดนีเซีย ซึ่งทุกประเทศมีการพัฒนากำลังกองเรือดำน้ำตลอดเวลา ยกเว้นประเทศฟิลิปปินส์ที่ยังไม่มีเรือดำน้ำประจำการ อ่าวไทยชั้นใน ถูกห้อมล้อมด้วยน่านน้ำประเทศกัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย มีลักษณะถูกปิดอ่าวได้ง่าย และเป็นเส้นทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศได้ ในอดีตศัตรูได้อาศัยจุดอ่อนนี้ในการรุกรานประเทศไทย เช่น ฝรั่งเศสส่งกองเรือมาปิดอ่าวไทย ๒ ครั้ง ใน พ.ศ.๒๔๓๖ (กรณี ร.ศ.๑๑๒) แต่เมื่อไทยมีเรือดำน้ำประจำการ ฝรั่งเศส อังกฤษ จึงไม่ใช้การปิดอ่าวอีกต่อไป แต่จะใช้ปฏิบัติการเรือดำน้ำและเรือรบโจมตีเรือสินค้าของไทยและญี่ปุ่น ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ ฐานทัพเรือดำน้ำของฝ่ายสัมพันธมิตรฝั่งอ่าวไทย คือ ฐานทัพเรือเรียม ประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นส่วนน่านน้ำที่โอบล้อมประเทศไทยอยู่ ดังนั้น ในปัจจุบันการที่ประเทศเพื่อนบ้าน มีเรือดำน้ำประจำการ จึงเป็นปัจจัยที่ควรนำมาวิเคราะห์ในด้านความมั่นคงของประเทศไทยด้วย





นักศึกษาวิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ ๕๒ (ม.ป.ป.: ๑๙ - ๓๖) วิเคราะห์ศักยภาพการรบของประเทศเพื่อนบ้าน ในส่วนของเรือดำน้ำ ในกรณี Worst Case (การเกิดข้อพิพาท - สงคราม) ไว้ว่า ในปัจจุบันประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาประเทศหลายด้าน รวมไปถึงการพัฒนาศักยภาพทางด้านการทหารสู่ความทันสมัยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพิ่มจำนวนเรือดำน้ำประจำการทำให้ประเทศเพื่อนบ้านเริ่มมีความกังวลและเริ่มพัฒนากองทัพในลักษณะแข่งขันมากขึ้น เช่น สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย เรือดำน้ำมาเลเซียมีศักยภาพในการขัดขวางเส้นทางเดินเรือของไทยสู่อ่าวไทยและทะเลอันดามัน รวมถึงสามารถแทรกซึมทางทะเลและลิดรอนกำลังทางเรือของไทย ประเทศเวียดนามมีเรือดำน้ำที่อาจขัดขวางเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่จะเข้าสู่อ่าวไทยและการเดินทางของไทยออกสู่ทะเลจีนใต้

ในปัจจุบัน เรือดำน้ำมีบทบาทสูงขึ้น การคานคูลอำนาจ (Arm Racing) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ประเทศไทย ซึ่งมีอาณาเขตทางทะเลมากกว่า ๓๕๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ซึ่งมากกว่า ๒ ใน ๓ ของอาณาเขตประเทศ มีเพียงเรือขีปนาวุธและเรือดำน้ำในการป้องกันอธิปไตยของชาติ และการลาดตระเวนคุ้มกันผลประโยชน์ทางทะเล ทั้งที่มีบทเรียนจากสงครามโลกครั้งที่ ๒ ว่า พื้นที่ใต้น้ำของไทยถูกรุกรานจากสงครามใต้น้ำ หรือจากเรือดำน้ำหลายครั้ง พลเรือเอก ประพัฒน์ จันทวีริช ระบุว่าเรือขีปนาวุธไม่สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเรือดำน้ำ ในการทำสงครามใต้น้ำ หรือสงครามต่อต้านเรือดำน้ำ จากสถิติการจมเรือโดยที่เรือขีปนาวุธไม่ได้มีบทบาทตรวจสอบและสกัดกั้นมากเท่าที่ควร ในปัจจุบันด้วยเทคโนโลยี ระบบ Snort System และ Air Independent Propulsion (AIP) ทำให้เรือดำน้ำสามารถดำใต้น้ำเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ไม่ต้องลอยลำขึ้นเหนือน้ำเพื่อชาร์จแบตเตอรี่เหมือนเรือดำน้ำรุ่นสงครามโลก การตรวจหาเรือดำน้ำและต่อต้านปฏิบัติการเรือดำน้ำจะซับซ้อนละเอียดอ่อนมากขึ้น

สำหรับจุดอ่อนทางด้านความมั่นคงของไทยฝั่งอันดามัน แม้จะไม่มีลักษณะเป็นอ่าวที่ถูกปิด หรือขัดขวางทางเข้าออกได้ง่ายเหมือนอ่าวไทย กรมยุทธศึกษาทหารเรือ (๒๕๕๘) ระบุว่า น่านน้ำไทยฝั่งอันดามัน มีการลักลอบค้าอาวุธและนำอาวุธทำลายล้างสูงเข้ามาในประเทศ ทางเรือ ประมงจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง อาวุธบางส่วนถูกนำมาใช้ก่อความไม่สงบใน ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งนาวาเอก ภูซงค์ ประดิษฐ์ธีระ (๒๕๕๕ : ๕๔) ระบุว่าประเทศไทยถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีความเสี่ยงในการก่อการร้าย อันดับ ๑ ของอาเซียน และอันดับ ๑๒ ของโลก ซึ่งค่อนข้างสูง แม้ว่าการก่อการร้ายในประเทศไทย มักเป็นปฏิบัติการบนบก แต่เส้นทางเดินเรือเป็นส่วนสำคัญในการทำให้ศักยภาพในการก่อการร้ายเพิ่มสูงขึ้น ในปัจจุบัน ประเทศที่มีเรือดำน้ำประจำการ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส ได้นำเรือดำน้ำมาใช้ในการต่อต้าน - ป้องกันภัยการก่อการร้าย (anti-terrorism) เมื่อ ทำเรือสำคัญและชายฝั่ง ที่เสี่ยงต่อการถูกโจมตีจากทางน้ำ ร่วมกับเรือดำน้ำ

### ๓. ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของชาติ

เป็นประเด็นที่ถูกถกเถียงกันอย่างกว้างขวาง ว่าการจัดหาเรือดำน้ำไม่มีความสัมพันธ์ต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือมีการโฆษณาชวนเชื่อผิด ๆ ว่าการจัดซื้ออาวุธจะเป็นตัวบั่นทอนให้เศรษฐกิจของชาติตกต่ำลง ประเด็นความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหรือผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ประเทศไทยได้รับในการมีเรือดำน้ำประจำการ จึงเป็นเรื่องละเอียดอ่อน เพราะเรือดำน้ำเป็นยานที่ถูกนำมาใช้ปฏิบัติงานทางด้านความมั่นคงโดยเฉพาะ และมีชั้นความลับในการทำงานไม่ใ้ยานที่ทำหน้าที่ขนส่งโดยทั่วไปเหมือนเรือสินค้า เครื่องบินหรือยานอื่น ๆ ซึ่งทำให้เห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจนและจับต้องได้ (ยกตัวอย่างเรือกลไฟ ซึ่งนำมาใช้แทนเรือใบ ทำให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วและมีปริมาณมากขึ้น) การปฏิบัติงานของเรือดำน้ำ จึงเหมือนการปิดทองหลังพระ ที่ส่งเสริมให้เศรษฐกิจของประเทศมั่นคงขึ้น แต่ไม่สามารถประเมินเป็นตัวเลขได้เหมือนสิ่งอื่น ความคุ้มค่า



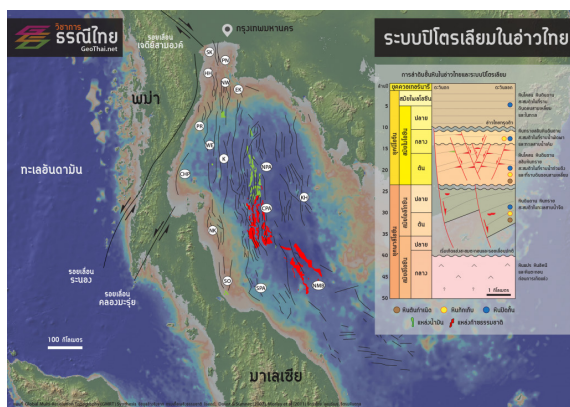
ทางเศรษฐกิจในการจัดหาเรือดำน้ำประจำการของไทย ในมุมมองของผู้เขียนแบ่งได้ ๒ ประเด็น คือ เรือดำน้ำ มีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองผลประโยชน์ทางทะเล ของชาติ และมีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองเส้นทางการ เดินทางทางทะเลสำคัญของชาติ

๑) เรือดำน้ำกับการคุ้มครองผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล สภาความมั่นคงแห่งชาติ (๒๕๕๘) วิเคราะห์ว่า ประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก มีอาณาเขต ติดต่อมหาสมุทรอินเดีย มหาสมุทรแปซิฟิก และช่องแคบ มะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญในปัจจุบัน ประเทศไทยจึงตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญใน ๒ แอ่งม คือ เป็นแหล่งของทรัพยากร ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล และเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของภูมิภาค

พื้นที่ทางทะเลของไทยซึ่งเป็นที่ตั้งของทรัพยากร ทางทะเล มีเนื้อที่ครอบคลุมชายฝั่งทะเลไปถึงเขต เศรษฐกิจจำเพาะของประเทศ รวมเนื้อที่ ๓๒๓,๔๘๘.๓๒ ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นที่ในอ่าวไทย ๒๐๒,๖๗๖.๒๐ ตารางกิโลเมตร พื้นที่ในทะเลอันดามัน ๑๒๐,๘๑๒.๑๒ ตารางกิโลเมตร ความยาวของชายฝั่งทะเลไทย จากอ่าวไทย ถึงอันดามัน รวม ๒,๖๑๔ ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๒๔ จังหวัด เกาะจำนวน ๙๓๖ เกาะ (กรมทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่ง ๒๕๕๖ : ๑๖ และ Editions Didier Miller ๒๐๑๕ : ๖๙) ซึ่งพื้นที่เหล่านี้อยู่ในความดูแลของ กองทัพเรือทั้งสิ้น

สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย (๒๕๕๘) ระบุว่ามูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติ ทางทะเลของประเทศไทย มีมากถึง ๗.๔ ล้านล้านบาท ในขณะที่สภาความมั่นคงแห่งชาติ (๒๕๕๘) ประเมินผล ประโยชน์ทางทะเลของไทยสูงกว่า คือ ไม่ต่ำกว่า ๑๗.๙ ล้านล้านบาทต่อปีใน พ.ศ.๒๕๕๕ และ ๒๔ ล้านล้านบาทต่อปี ใน พ.ศ.๒๕๕๗ ซึ่งมูลค่าหรือผลประโยชน์นี้ ประกอบด้วย มูลค่าจากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ทั้งทรัพยากร ที่มีชีวิตที่ได้จากการทำประมง เป็นสินค้าออกที่สำคัญ ของประเทศ สามารถนำรายได้ที่มหาศาลมาสู่ ประเทศไทย ซึ่งกองเรือประมงไทยเคยติดอันดับ ๘ ของโลก

(สภาความมั่นคงแห่งชาติ ๒๕๕๘) ตลอดจนมูลค่า หรือผลประโยชน์จากทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตได้แก่น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และก๊าซธรรมชาติเหลว ก๊าซธรรมชาติที่ ผลิตได้เหล่านี้ช่วยให้ราคาค่าไฟฟ้าในประเทศไทยถูกลง ส่งผลให้การผลิตสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรม หรือการ ประกอบธุรกิจต่าง ๆ ของไทยมีต้นทุนที่ถูกกลงด้วย หากอ่าวไทยถูกกองกำลังต่างชาติคุกคาม แหล่งปิโตรเลียม ถูกยึดครอง จะสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ ของชาติอย่างมาก



ภาพแสดงระบบปิโตรเลียมในอ่าวไทย ที่มา: สุคนธ์เมธ จิตรมหันตกุล, ๒๕๕๙

เนื่องจากแต่ละประเทศมีต้นทุนทรัพยากร ในประเทศที่ต่างกัน ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ และฝ่ายวิเคราะห์เทคโนโลยี ป้องกันประเทศ (๒๕๕๔ : ๒๘) วิเคราะห์ว่าประเทศ มหาอำนาจที่ได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยี จะพยายาม แสวงหาและแย่งชิงผลประโยชน์ทางทะเล ทำให้เกิด การพิพาทเกี่ยวกับสิทธิในการครอบครองพื้นที่ทางทะเล กรณีของเรือดำน้ำในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล ผู้เขียนขอยกตัวอย่าง ๓ ประเด็น คือ

ก. กรณีพิพาทเกี่ยวกับพื้นที่ทับซ้อนทางทะเล

ในปัจจุบันมีกรณีพิพาทสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อ หลายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ข้อพิพาท เกี่ยวกับหมู่เกาะในทะเลจีนใต้นาวาเอก ดุลยวัฒน์ เขาวงศ์ (๒๕๕๘) ระบุว่าทะเลจีนใต้มีสภาพเป็นทะเลกึ่งปิด ที่ล้อมรอบด้วย ๘ ประเทศ ประกอบด้วย อินโดนีเซีย



มาเลเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม ไต้หวัน และ สาธารณรัฐประชาชนจีน ผลประโยชน์ทางทะเลในพื้นที่ เป็นแหล่งจับสัตว์น้ำในปริมาณสูงถึงร้อยละ ๑๐ ของสัตว์น้ำ ที่จับได้รวมทั่วโลก มีแหล่งปิโตรเลียม ซึ่งประกอบด้วย ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบ (แม้ว่าปริมาณปิโตรเลียม ยังเป็นการคาดคะเน ไม่ชัดเจน) พื้นที่พิพาทมี ๒ จุดหลัก จุดแรกคือหมู่เกาะสแปรตลีย์ และแนวหมู่เกาะ โคดหิน และปะการังด้านตะวันออกของทะเล ชาติที่อ้างสิทธิครอบครอง คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน ไต้หวัน เวียดนาม มาเลเซีย บรูไน และฟิลิปปินส์ จุดที่สองบริเวณหมู่เกาะพาราเซล ชาติที่ อ้างสิทธิครอบครอง คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน ไต้หวัน และเวียดนาม พบว่านอกจากประเทศคู่ขัดแย้งจะส่ง เรือรบผิวน้ำ เช่น เรือตรวจการณ์ลาดตระเวน คุณคาม จับกุม หรือแม้กระทั่งยิงเรือประมงของชาติคู่ขัดแย้ง ที่รุกล้ำเข้ามาในพื้นที่ที่อ้างสิทธิ มีการส่งเรือดำน้ำออก ปฏิบัติการร่วมกับเรือผิวน้ำในพื้นที่พิพาท ที่ตรวจจับได้ เกิดขึ้นเมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๒ เรือพิฆาต USS John S McCain รายงานว่าเรือดำน้ำจีนแล่นชน โชนาร์ลากท้ายของเรือพิฆาตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของฟิลิปปินส์

นาวาโท Aaron Beng แห่งกองทัพเรือสิงคโปร์ (๒๐๑๔) วิเคราะห์การพัฒนากำลังรบของชาติในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ไว้ว่า ประเทศอินโดนีเซียเป็นชาติที่ ประจําการเรือดำน้ำนานที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเริ่มพัฒนากำลังรบใต้น้ำตั้งแต่ทศวรรษที่ ๑๙๖๐ (ไม่นับประเทศไทยเนื่องจากปัจจุบันไม่มีเรือดำน้ำ ประจําการ - ผู้เขียน) อินโดนีเซียจำเป็นต้องมีเรือดำน้ำ ประจําการประมาณ ๑๐ ลำ เพื่อให้เพียงพอต่อการ ลาดตระเวนในน่านน้ำของตนเอง และใช้เป็นเรือฝึกหัด สำหรับนักเรือดำน้ำ Aaron Beng ระบุว่าประเทศ อินโดนีเซีย มีอาณาเขตทางทะเล (maritime territory) ที่กว้างไกล และการมีลงทุนสูงในการป้องปรามภัยคุกคาม ทางทะเล การพัฒนากองเรือผิวน้ำให้มีขนาดที่เหมาะสม สามารถคุ้มครองผลประโยชน์ทางทะเลได้ทั่วถึง ลักษณะ

เด่นของเรือดำน้ำในการพรางตัวจะทำให้การป้องปราม มีประสิทธิภาพมากขึ้น ประเทศมาเลเซีย ภารกิจหลัก ของกองทัพเรือมาเลเซีย คือ การป้องกันผลประโยชน์ของ ชาติทางทะเล (maritime interests) ทั้งในยามสงบและ เมื่อเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลกับชาติอื่น ซึ่งในปัจจุบันมีอยู่ ๒ พื้นที่ คือ กรณีพิพาทหมู่เกาะสแปรตลีย์ กับสาธารณรัฐประชาชนจีน บรูไน เวียดนาม และ ฟิลิปปินส์ ซึ่งมาเลเซียได้ส่งเรือรบลาดตระเวนบริเวณ ชายฝั่ง Ardasier แนวปะการัง Mariveles และ แนวปะการัง Swallow และกรณีพิพาทหมู่เกาะกระ และ เกาะโลซิน กับประเทศไทย การพัฒนากำลังรบทางเรือ ของประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วย การจัดหาเรือดำน้ำ ชั้น Scorpene Class จากฝรั่งเศสเข้าประจําการ จำนวน ๒ ลำ ซึ่งสามารถสนับสนุนกองเรือผิวน้ำซึ่งประกอบด้วย เรือฟริเกต คอร์เวต และเรือลาดตระเวนเพื่อปกป้อง ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในพื้นที่ทับซ้อน นายกรัฐมนตรี นาจิบ ราซัค กล่าวว่า “ขีดความสามารถที่สูง และทันสมัยของกองทัพเรือมาเลเซีย จะไม่เพียงช่วย ป้องกันประเทศทั้งเหนือน้ำและใต้น้ำ แต่มีบทบาทสำคัญ ในการสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนชาวมาเลเซียว่า อธิปไตยของชาติและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จะได้รับการคุ้มครอง”

นอกจากนี้ ในส่วนของมหาอำนาจ เช่น สาธารณรัฐ ประชาชนจีน มีการสร้างเรือดำน้ำจำนวนมาก โดยจีนเป็นชาติ ที่ผลิตเรือดำน้ำเพื่อส่งออกจากหน่วยต่างประเทศน้อย คล้ายคลึงกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่ไม่ผลิตเรือดำน้ำส่ง ออกเลย แต่เพื่อนำเข้าประจําการในกองทัพเรือ ปัจจุบัน สาธารณรัฐประชาชนจีน มีเรือดำน้ำประจําการจำนวนมากเป็นอันดับ ๔ ของโลก และผลิตเรือดำน้ำประจําการ ในกองทัพเป็นอันดับที่ ๒ ของเอเชีย รองจากเกาหลีเหนือ การแข่งขันสร้างกองเรือดำน้ำของประเทศในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจีนข้างต้นเป็นผลมาจาก ความพยายามที่จะคุ้มครองผลประโยชน์ทางทะเลของ ชาติที่มีมูลค่ามหาศาลเหล่านี้ (Zachary Keck ๒๐๑๓)



ข. ในปัจจุบันชาติมหาอำนาจนิยมสร้างเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ขนาดใหญ่ที่มีความทนทะเล สามารถลาดตระเวนในมหาสมุทรได้เป็นระยะทางไกล เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของตนเองที่มีอยู่ทั่วโลก แต่การปฏิบัติการเป็นไปในทางลับ (คล้ายคลึงกับการสร้างกองเรือรบผิวน้ำของขนาดใหญ่ของชาติมหาอำนาจ ในยุคอาณานิคม เพื่อปกป้องผลประโยชน์ในดินแดนโพ้นทะเล) แม้ว่าตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone) ปี ๑๙๕๘ (พ.ศ.๒๕๐๑) เมื่อเรือแล่นเข้าเขตน่านน้ำของประเทศอื่น จะต้องได้รับการอนุญาตก่อน หากเป็นเขตที่สามารถแล่นผ่านโดยสุจริต (innocent passage) จะต้องแสดงธง ตามอนุสัญญานี้ มาตราที่ ๑๔ ข้อที่ ๖ เรือดำน้ำเมื่อแล่นเข้าเขตดังกล่าว จะต้องลอยลำขึ้นเหนือน้ำและแสดงธงเช่นกัน (พลเรือเอก สุริยะ พรสุริยะ สัมภาษณ์: ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๙ และ United Nations ๒๐๐๕) แต่จะพบเรือดำน้ำชาติมหาอำนาจต่าง ๆ ปฏิบัติการในทางลับเข้าไปในน่านน้ำประเทศอื่น โดยเฉพาะประเทศคู่ขัดแย้ง จนมีการประท้วงเกิดขึ้นเสมอ

ค. เรือดำน้ำประเภทที่ไม่ติดตั้งอาวุธ เช่น เรือดำน้ำวิจัย (research submarine) หรือเรือดำน้ำสำหรับปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์ (scientific submarine) ได้ถูกนำมาใช้ในการสำรวจทรัพยากรธรรมชาติในทะเลและทำงานวิจัยทางสมุทรศาสตร์

๒) เรือดำน้ำมีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองเส้นทางการเดินเรือทางทะเลสำคัญของชาติ สภาความมั่นคงแห่งชาติ (๒๕๕๘) ระบุว่ากิจกรรมที่ทำให้ผลประโยชน์ทางทะเลของไทยเกิดมูลค่ามากที่สุดคือการขนส่งทางทะเล ซึ่งอีก ๑๐ ปีข้างหน้ามีแนวโน้มที่มูลค่านี้จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นหากการขนส่งทางทะเลของไทยถูกขัดขวาง จะเกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจของชาติอย่างมาก

กรณีศึกษาในการใช้เรือดำน้ำคุ้มครองเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เด่นชัด คือ

ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งมีอาณาเขตทางทะเลครอบคลุมเส้นทางเดินเรือสำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาล คือ ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก นักวิชาการทางด้านความมั่นคงวิเคราะห์ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีการจัดหาเรือดำน้ำประจำการของชาติเหล่านี้คือการคุ้มครองเส้นทางการเดินเรือ คานดูลอานาจะระหว่างกัน และสร้างความมั่นใจให้กับเรือเดินสมุทรที่ผ่านช่องแคบดังกล่าว โดยมีปัจจัยเสริมมาจากชาติซึ่งต้องอาศัยเส้นทางเดินเรือนี้ในการค้าขายขนส่งสินค้าเป็นหลัก โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในเอเชีย Zachary Keck (๒๐๑๓) วิเคราะห์ว่าทำให้เกิดการแข่งขันสร้างกองเรือดำน้ำของประเทศเหล่านี้ รวมไปถึงประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เช่นกัน โดยเฉพาะช่องแคบมะละกา ซึ่งมีเรือสินค้าใช้เส้นทางผ่านประมาณห้าหมื่นลำต่อปี บรรทุกสินค้าร้อยละ ๔๐ ของสินค้าทางเรือทั่วโลก และมีสินค้าสำคัญคือน้ำมันปิโตรเลียม ข้อมูล พ.ศ.๒๕๓๖ จากหน่วยงาน Energy Information Agency ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ระบุว่าปริมาณน้ำมันปิโตรเลียมร้อยละ ๒๐ ของโลก ถูกขนส่งผ่านเส้นทางนี้ทุกวัน ประเทศในเอเชียที่ต้องพึ่งพาช่องแคบมะละกาในการขนส่งน้ำมันปิโตรเลียมสูง คือ ญี่ปุ่น และจีน ที่นำเข้าน้ำมันร้อยละ ๙๐ และ ๘๐ ของประเทศผ่านเส้นทางเดินเรือนี้ มูลค่าทางเศรษฐกิจที่สูงผ่านเส้นทางเดินเรือทะเล จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่จีนพยายามแผ่ขยายอำนาจในทะเล และมักใช้เรือดำน้ำออกปฏิบัติการนำควบคุมกับเรือผิวน้ำเสมอเมื่อเกิดความอ่อนไหว กรณีพิพาทน่านน้ำในภูมิภาค รวมไปถึงความพยายามพัฒนาศักยภาพเรือดำน้ำของประเทศเพื่อนบ้านของไทยข้างต้น

นาวาโท Aaron Beng (๒๐๑๔) วิเคราะห์ว่าประเทศสิงคโปร์มีลักษณะทางภูมิศาสตร์แตกต่างจากชาติอื่น ๆ ในอาเซียนตรงที่มีพื้นที่ดินน้อย รายได้หลักของชาติมาจากทำการค้าและธุรกิจกับต่างชาติ จึงต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก สิงคโปร์กำลังเข้าสู่ยุคทองของประเทศในศตวรรษที่ ๒๑ จึงต้องพัฒนากำลังรบทางเรือ





เพื่อปกป้องเส้นทางเดินเรือ (sea line of communication) และการค้า เช่น เรือฟริเกตชั้น Formidable Class จำนวน ๖ ลำ ซึ่งติดตั้งอาวุธที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันทางอากาศ บนผิวน้ำ และทำสงครามต่อต้านเรือดำน้ำ เครื่องบิน Seahawk S70B ซึ่งสามารถปฏิบัติการร่วมกับเรือดำน้ำในการต่อต้านเรือผิวน้ำและเรือดำน้ำ ในส่วนของเรือดำน้ำ กองทัพเรือสิงคโปร์เริ่มมีการจัดหาเรือดำน้ำในช่วงต้นทศวรรษที่ ๑๙๙๐ ตามแนวคิดการปรับปรุงกำลังรบทางเรือให้มีความทันสมัย กองทัพเรือสิงคโปร์ มีเรือดำน้ำประจำการประกอบด้วย เรือดำน้ำมือสองชั้น Sjoormen Class และ ชั้น Vastergotland ของประเทศสวีเดน และมีโครงการสั่งซื้อเรือดำน้ำ Type 218SG พร้อมปรับปรุงประสิทธิภาพเรือดำน้ำมือสองทั้งสองรุ่นนี้ เพื่อปกป้องเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในทะเลจีนใต้และช่องแคบมะละกาซึ่งมีกรณีพิพาทกับชาติอื่นในปัจจุบัน

ในส่วนของประเทศไทย นักวิชาการทางเศรษฐกิจไทยหลายท่าน ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า การขนส่งทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เช่น ดร.ธนิต โสรัตน์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.) ซึ่งระบุว่า การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย (GDP) ของประเทศไทยประกอบด้วย ๗ ส่วนหลัก คือ การส่งออกสินค้า การนำเข้าสินค้า การบริโภคภายในประเทศ การใช้งบประมาณของรัฐบาล การลงทุนภายในประเทศ การท่องเที่ยว และการเกษตรในประเทศ การนำเข้าและการส่งออกสินค้ามีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยมากที่สุด ซึ่งเส้นทางหลักในการนำเข้าและส่งออกสินค้า คือ เส้นทางเดินเรือทะเล จากข้อมูลสถิติ พ.ศ.๒๕๕๓ GDP รวมของประเทศ ๙.๓๙ ล้านล้านบาท การนำเข้าและการส่งออกสินค้า คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๓๔ และ ๕๘.๗๙ ตามลำดับ มีผลต่อเศรษฐกิจรวมของไทยร้อยละ ๑๒๐ ของ GDP ใน พ.ศ. ๒๕๕๗ ประเทศไทยมีการส่งออกสินค้า มูลค่ารวม ๒๕๕ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ไปยังประเทศญี่ปุ่น จีน สหรัฐอเมริกา กลุ่มสหภาพยุโรป

ออสเตรเลีย และกลุ่มประเทศอาเซียน ในขณะเดียวกัน มีการนำเข้าสินค้า มูลค่า ๙๖ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากประเทศญี่ปุ่น จีน กลุ่มสหภาพยุโรป และกลุ่มประเทศอาเซียน (Editions Didier Millet ๒๐๑๕ : ๑๓๒) ซึ่งการขนส่งสินค้าเหล่านี้ใช้เส้นทางเดินเรือเป็นหลัก เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งทางบก และสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก ซึ่ง ดร.ธนิต โสรัตน์ วิเคราะห์ว่าความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทยนั้นผูกติดกับเส้นทางทางการขนส่งทางทะเล จากข้อมูลของ WTO สินค้าอุตสาหกรรมของไทยที่ส่งออกเป็นมูลค่าสูงที่สุด ๖ อันดับแรก คือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ - สำนักงานชิ้นส่วนยานยนต์ แผงวงจร - ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก อุปกรณ์คมนาคม และสิ่งทอ - เครื่องนุ่งห่ม คิดเป็นมูลค่ารวม ๑,๘๔๘,๐๓๗.๖ ล้านบาท และจากการคาดการณ์ว่า ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเมื่อเปิดเสรีอาเซียน การสร้างความมั่นคงปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือในทะเล จึงต้องเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเรือดำน้ำเป็นเครื่องมือสำคัญหนึ่งซึ่งชาติที่มีผลประโยชน์ทางทะเลสูง และพึ่งพาการขนส่งทางเรือเป็นหลักนำมาใช้เพื่อปกป้องอธิปไตยของชาติและสร้างความมั่นคงทางทะเล

กรณีศึกษาเกี่ยวกับสงครามทางเรือที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชาติ และบทบาทของเรือดำน้ำ ผู้เขียนขอแนะนำกรณีการปิดอ่าวประเทศเยอรมันในสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ มานำเสนอ เนื่องจากเยอรมันและไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์คล้ายคลึงกัน ประเทศเยอรมันนี้มหาเรือสำคัญ เช่น Kiel ซึ่งมีลักษณะเป็นอ่าวโค้งเข้ามา ถูกปิดอ่าว (blockade) ได้ง่าย อังกฤษนำกองเรือรบมาปิดอ่าวเยอรมันนี้ไม่ให้เรือขนส่งสินค้าและเรือโดยสารเข้าออกได้ สร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจให้กับเยอรมันนีอย่างรุนแรง ซึ่งเยอรมันนีประณามการกระทำของอังกฤษว่ามีจุดประสงค์เพื่อให้ชาวเยอรมันนีอดตาย (strave to death) อย่างไรก็ตามเยอรมันนีมีกองเรือรบผิวน้ำขนาดเล็กกว่าอังกฤษ ยากที่จะเอาชนะได้โดยง่าย หากเข้าปะทะกัน จึงเป็นสาเหตุให้เยอรมันนีเริ่มผลิต

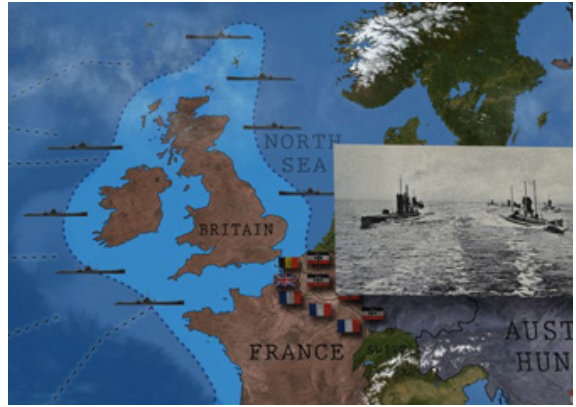


เรือดำน้ำจำนวนมากเพื่อทำลายกองเรือปิดอ่าว และ โจมตีเรือของฝ่ายฝ่ายสัมพันธมิตรที่ขนส่งเสบียงสินค้า

ให้กับอังกฤษ (Glenn W. Moon & John H. MacGowan ๑๙๕๗ : ๕๗๑ – ๕๗๒)



แผนที่แสดงการปิดอ่าวเยอรมันนี้ ของกองเรืออังกฤษในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๑  
ที่มา : Epic History TV, ๒๐๑๖.



แผนที่แสดงการทำสงครามเรือดำน้ำแบบไม่จำกัด (unrestricted submarine warfare) ของเยอรมันนี้ เพื่อขัดขวางการขนส่งเสบียงของฝ่ายสัมพันธมิตรให้กับประเทศอังกฤษ  
ที่มา : Epic History TV, ๒๐๑๖.

### บทสรุป

อาจกล่าวได้ว่าความคิดในการมีเรือดำน้ำประจำการในกองทัพเรือไทย เริ่มขึ้นพร้อมการพัฒนากองทัพให้ทันสมัยทัดเทียมอารยประเทศ (Naval Modernization) หากเปรียบเทียบกับญี่ปุ่น ในยุคเมจิ เริ่มพัฒนาประเทศเพื่อให้ทัดเทียมตะวันตก ด้วยเหตุผลเดียวกับไทย รัชสมัยรัชกาลที่ ๕ เพื่อพัฒนาตนเอง ให้รอดพ้นจากการรุกรานของชาติที่ล่าอาณานิคม ญี่ปุ่นเริ่มแผนการจัดการเรือดำน้ำตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๔๓ ขณะที่กองทัพเรือไทยเสนอโครงการจัดการเรือดำน้ำประจำการต่อรัฐบาลครั้งแรกใน พ.ศ.๒๔๕๓ ญี่ปุ่นมีเรือดำน้ำลำแรกประจำการเมื่อ พ.ศ.๒๔๔๘ จากนั้นสามารถต่อเรือดำน้ำได้เองภายในประเทศครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.๒๔๕๓ ประเทศไทยมีเรือดำน้ำประจำการครั้งแรกใน พ.ศ.๒๔๘๑ แต่หลังจากเรือดำน้ำทั้ง ๔ ลำ ปลดประจำการ ประเทศไทยใช้เวลาเตรียมการยาวนานกว่า ๘๐ ปี

สาเหตุหนึ่งที่มีการจัดการเรือดำน้ำของไทยในอดีตล่าช้า เนื่องจากความไม่ชัดเจนในด้านการวางยุทธศาสตร์ชาติ ทางด้านการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และการป้องกันภัยความมั่นคงทางทะเล โดยเฉพาะ

สงครามใต้น้ำ (Undersea Warfare) ตลอดจนขาดฉันทามติระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ทางทะเล ในขณะที่หลายชาติที่ผลประโยชน์ชาติทางทะเลของชาติสูง และมีความเสี่ยงต่อการถูกคุกคามทางทะเล ให้ความสำคัญต่อการจัดเรือดำน้ำประจำการ

เหตุผลหนึ่งที่มีถูกนำมาใช้อ้างทุกครั้งในอดีตที่มีการจัดหาอาวุธของกองทัพ รวมไปถึงเรือดำน้ำ คือ ประเทศไม่ได้อยู่ภาวะสงคราม หรือไม่ได้กำลังเป็นคู่สงครามกับใคร ดังนั้นการมีเรือดำน้ำประจำการจึงเป็นสิ่งที่ฟุ่มเฟือย หรือไม่จำเป็น ซึ่งเป็นความคิดแบบประมาท เนื่องจากชาติเพื่อนบ้านของไทยล้วนแต่มีเรือดำน้ำประจำการที่ประเทศไทยขาดศักยภาพในการทำสงครามใต้น้ำ จึงเป็นจุดอ่อนทั้งในการป้องกัน หรือตอบโต้ หากเกิดการรุกรานทางทะเล จากชาติที่มีความพร้อมสูงกว่า นอกจากนี้ประวัติศาสตร์ได้ชี้ให้เห็นว่า สงครามครั้งใหญ่อาจเกิดขึ้นได้โดยไม่คาดคิด หรือไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้เช่น สงครามโลกครั้งที่ ๑ ที่เกิดจากเหตุการณ์ “น้ำผึ้งหยดเดียว” (การลอบสังหารมกุฎราชกุมารออสเตรียน – ฮังการี) หรือหากสงคราม



เกิดจากการวางแผนการล่วงหน้าไว้ก่อนของชาติผู้รุกราน ชาติที่เป็นเหยื่อหรือเป้าหมายการโจมตี อาจไม่สามารถ รู้ล่วงหน้าเพื่อเตรียมการรับมือได้ เช่น การรุกรานของ กองทัพซีเยอรมันนี้ต่อชาติยุโรป ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ โดยใช้วิธีการแบบสายฟ้าแลบ (Blitzkrieg) โจมตี ยึดครองชาติต่าง ๆ โดยไม่ให้ทันตั้งตัว วิธีที่ดีที่สุดคือ การพัฒนาศักยภาพกำลังพลและอาวุธยุทโธปกรณ์ ให้ทัดเทียมชาติอื่น ๆ และเตรียมพร้อมรบอยู่เสมอ

นอกจากนี้ คนไทยโดยทั่วไปยังขาดความรู้และความ เข้าใจเกี่ยวกับสงครามใต้น้ำ และบทบาทความสำคัญ ของเรือดำน้ำในการปกป้องอธิปไตยของชาติ ซึ่งเป็นที่ น่าสังเกตว่าด้วยความเสรีของสื่อ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่อง เรือดำน้ำสามารถออกมาให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับเรือดำน้ำ อย่างแพร่หลาย สร้างความสับสนเข้าใจผิดกับคนใน วงกว้างที่ยังไม่มีความเข้าใจในเรือดำน้ำดีพอ แต่เสียงของ ผู้มีประสบการณ์ตรงที่ทำงานทางด้านสงครามใต้น้ำ หรือ ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับเรือดำน้ำในน่านน้ำไทยกลับอ่อนกว่า

เป็นที่ทราบกันดีว่าการต่อเรือดำน้ำใช้เทคโนโลยี สูงกว่าเรือผิวน้ำ และในระยะเริ่มต้นพัฒนากำลังรบใต้น้ำ มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องสูงกว่า เช่น การสร้างอยู่เรือดำน้ำ เพราะไทยไม่มีเรือดำน้ำประจำการมานานประมาณ ๖๕ ปี แต่การลงทุนครั้งนี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงให้กับ การทหารเรือของชาติในระยะยาว ทำให้ประเทศไทยมี กำลังรบที่พร้อมทุกมิติ ทั้งทางบก ทางอากาศ ผิวน้ำ และ ใต้น้ำ เพื่อป้องกันจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่าง ๆ ของชาติ

ในปัจจุบัน เป็นนิมิตหมายที่ดี ที่กองทัพเรือไทย พัฒนากำลังรบใต้น้ำอีกครั้ง ทั้งในด้านกำลังพลและอาวุธ ด้วยการจัดตั้งกองเรือดำน้ำ การฝึกฝนกำลังพล และจัดหา

เรือดำน้ำเข้าประจำการ ในการตัดสินใจเลือกเรือดำน้ำ ประจำการของทุกชาติ ล้วนคำนึงถึงความเหมาะสม ความคุ้มทุน เปรียบเทียบจากราคา ประสิทธิภาพใน การปฏิบัติงานและอายุการใช้งาน และเป็นที่เข้าใจกันว่า ราคาเรือดำน้ำที่แพงอาจไม่ได้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง มีค่าจากเทคโนโลยี หากไม่ต้องการซื้อของแพงตลอดไป จะต้องมีการพัฒนาตนเองให้เป็นผู้ผลิต และเป็นเจ้าของ เทคโนโลยีได้เอง ซึ่งศักยภาพนี้ไม่สามารถกระทำได้ใน ระยะเวลานับสั้น และการลงทุนใช้เงินมาก แต่เป็นสิ่งที่ กองทัพเรือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น อินเดีย จีน มาเลเซีย หรือ เวียดนาม ล้วนวางแผนการในระยะยาว มาเลเซียใช้เวลา เตรียมการในการจัดหาเรือดำน้ำและสร้างอู่ต่อเรือต่าง ๆ นานประมาณ ๑๐ ปี ในขณะที่ญี่ปุ่นใช้เวลาประมาณ ๕ ปี จากการซื้อเรือดำน้ำลำแรกจากสหรัฐอเมริกา จึงสามารถ ผลิตเรือดำน้ำลำแรกในประเทศ โดยใช้วิศวกรจากบริษัท แม่ควบคุมงาน แต่จากนั้นอีกเพียง ๒๐ ปี สามารถเป็น เจ้าของเทคโนโลยีเอง และผงาดขึ้นเป็นชาติชั้นนำใน การต่อเรือดำน้ำในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในปัจจุบัน เวียดนามประจำการเรือดำน้ำดีเซล – ไฟฟ้า ชั้น Kilo ของรัสเซีย และมีแผนการต่อเรือดำน้ำเองในประเทศ โดยได้รับเทคโนโลยีและวิศวกรสนับสนุนจากประเทศ รัสเซียและญี่ปุ่น บทเรียนจากชาติเพื่อนบ้านเหล่านี้ เป็นแนวทางตัวอย่างที่ดี และเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับ ประเทศไทย ซึ่งมีความพร้อมอยู่แล้วทั้งในด้านกำลังพล ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการต่อเรือ ผิวน้ำ – ยานยนต์ ที่ดีในระดับหนึ่ง แม้ว่าเทคโนโลยีการ ต่อเรือดำน้ำยังเป็นของใหม่สำหรับไทยในเวลานี้ก็ตาม 🇹🇹

