



ประเทศไทยกับการเป็นชาติทะเล

พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก

ทะเลมีประโยชน์มหาศาลแก่มวลมนุษยมาช้านาน โดยเริ่มแรกใช้เป็นแหล่งอาหาร ต่อมาได้ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อค้าขาย รวมทั้งยังใช้เป็นเส้นทางในการแสวงหาอำนาจและป้องกันดินแดนอีกด้วย และเมื่อวิทยาการเทคโนโลยีก้าวหน้าขึ้นได้มีการค้นพบว่า นอกจากทะเลจะเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีชีวิตแล้ว พื้นที่ท้องทะเลยังเต็มไปด้วยแร่ธาตุ ปิโตรเลียม และอื่น ๆ อีก ตลอดจนสามารถใช้เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจได้อีกด้วย

โลกปัจจุบันเป็นยุคของการแข่งขันทางเศรษฐกิจทะเลยิ่งมีความสำคัญเป็นทวีคูณเพราะการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหัวใจหลักของระบบเศรษฐกิจแทบทุกประเทศนั้น จะมิอาจจที่เกี่ยวกับการขนส่งทางเรืออย่างต่อเนื่อง ทั้งในการนำเข้าวัตถุดิบและพลังงานป้อนเข้าสู่แหล่งผลิต และส่งออกสินค้าจากการผลิตไปยังตลาดคู่ค้า สาเหตุที่การขนส่งทางเรือต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับและถูกใช้เป็นวิธีขนส่งหลัก เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายต่ำมาก และเป็นการขนส่งที่ได้ปริมาณมาก พร้อมทั้งหลากหลายรูปแบบเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีอื่น ทะเลจึงเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งที่สำคัญและได้รับการนิยมใช้มากที่สุดไม่ว่าจะเป็นยุคสมัยใด

เซอร์ วอลเตอร์ ราเลย์ นักปราชญ์และนักרבนักเดินเรือชาวอังกฤษที่มีชื่อเสียง ได้เคยกล่าวไว้ตอนหนึ่งเมื่อประมาณปี ค.ศ. ๑๖๑๐ สรุปได้ใจความว่า “ชาติที่มีอำนาจในการครองทะเล จะสามารถควบคุมเส้นทางการขนส่งสินค้าของโลกได้ จากนั้นก็จะสามารถครอบครองทรัพยากรสมบัติและเศรษฐกิจอันเป็นความร่ำรวยของโลกได้

และเมื่อร่ำรวยที่สุดในโลกก็จะครองโลกในที่สุด” (Whoever commands the sea, commands the trade, whoever commands the trade of the world, commands the richest of the world and consequently the world itself) คำกล่าวนี้แม้จะล่วงเลยมากกว่า ๔๐๐ ปี และสภาวะแวดล้อมทั่วไปของโลกได้เปลี่ยนไป กติกาสังคมมีมากขึ้นไม่มีชาติใดสามารถใช้กำลังครองทะเลครองโลกได้อย่างเต็มที่แต่เพียงผู้เดียวในทางตรงข้ามทะเลกลับกลายเป็นสาธารณะที่ชาติใด ๆ มีสิทธิ์ใช้หาผลประโยชน์ได้เท่าเทียมกันตามขีดความสามารถก็ตาม แต่คำกล่าวนี้ยังสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างความร่ำรวยให้ชาติได้ กล่าวคือปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้วว่า ส่วนใหญ่แล้วชาติที่ร่ำรวยของโลกจะเป็นชาติที่มีขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการทำการค้าเหนือกว่าชาติอื่น ๆ หรือที่เรียกว่า “ชาติการค้า” (Trading Nation) ที่เหลือจะมาจากชาติที่มีทรัพยากรที่มีค่ามากกว่าชาติอื่น เช่น พลังงาน แร่ธาตุ การท่องเที่ยวและอื่น ๆ ทั้งนี้ ชาติการค้าส่วนใหญ่แล้วจะมาจากชาติที่ขอบเขตดินแดนติดทะเลที่มีศักยภาพในการใช้ทะเลในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพทำให้เกิดประโยชน์สามารถเป็นพลังส่วนหนึ่งของกำลังอำนาจแห่งชาติได้ ชาติพวกนี้ถูกจัดเป็น “ชาติทะเล” (Maritime Nation)

ประมาณเดือนกันยายนที่ผ่านมาได้มีการจัดอันดับชาติทะเลชั้นนำของโลก จากสถาบันอันเป็นที่ยอมรับทั่วไปโดยประเมินจากขีดความสามารถและประสิทธิภาพ



ของการใช้ทะเล ผลของการจัดอันดับโดยสรุปปรากฏว่าจากการจัดอันดับประเทศ “ชาติทะเล” ชั้นนำของโลกเรียงตามลำดับ ๓๐ ประเทศจีนมาเป็นอันดับหนึ่ง ตามด้วยสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น ประเทศ ASEAN ที่ติดอันดับมี สิงคโปร์อันดับ ๙ มาเลเซีย ๑๕ อินโดนีเซีย ๒๐ เวียดนาม ๒๙ และฟิลิปปินส์อันดับที่ ๓๐ ที่เหลือคือ ไทย กัมพูชา เมียนมา บรูไน ติมอร์ และลาว ไม่ได้รับการจัดอันดับ

ภูมิอากาศ ตลอดจนลักษณะทางกายภาพอื่น ๆ ของไทยเอื้ออำนวยต่อการดำเนินกิจการทางทะเลรูปแบบต่าง ๆ ได้ดีกว่าชาติทะเลชั้นนำบางชาติที่กล่าวมาแล้วด้วย ซึ่งกิจการทางทะเลดังกล่าว ประเทศไทยได้มีการดำเนินการมาช้านานแล้ว และกำลังกระทำอยู่โดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อชาติประมาณปีละกว่า ๒๐ ล้านล้านบาท จึงทำให้เกิดข้อคิดว่า หากประเทศไทยจะสร้างความสามารถการแข่งขัน



จากการสังเกตชาติทะเลชั้นนำของโลกข้างต้น จะเห็นว่าแทบทุกชาติล้วนแต่มีพลังอำนาจทางเศรษฐกิจเหนือกว่าประเทศไทยอย่างเห็นได้ชัดทั้งสิ้น ยกเว้นชาติ ASEAN ๒ ชาติ คือ เวียดนามและฟิลิปปินส์ที่แม้จะไม่เหนือกว่าแต่ก็ไม่ด้อยกว่ามากนัก และมีแนวโน้มจะแซงได้ด้วยซ้ำในไม่ช้า ด้วยขีดความสามารถในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ที่เหนือกว่า ในการนี้เมื่อพิจารณาต่อ จะเห็นว่าชาติทะเลชั้นนำเหล่านี้ โดยเฉพาะชาติ ASEAN อีก ๓ ชาติ คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ตลอดจนบางชาติในภูมิภาคอื่น หากตัดขีดความสามารถหรือพลังอำนาจทางทะเลออกไปจะไม่มีพลังอำนาจของชาติด้านอื่น โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องทางเศรษฐกิจที่เหนือกว่าประเทศไทยมากนัก ประกอบกับที่ตั้งของประเทศ สภาพทางภูมิศาสตร์

ด้านนี้ โดยการพัฒนาขีดความสามารถในการใช้ทะเลให้สูงขึ้น น่าจะเป็นการช่วยหรือทำให้ประเทศมีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูงขึ้น ผลประโยชน์จากกิจการนี้อาจเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณจนอาจทำให้เปลี่ยนสถานะของประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่งคั่ง รายได้เฉลี่ยของชนในชาติอยู่ในเกณฑ์สูงตามที่ต้องการภายในช่วงเวลาที่กำหนด

ในเรื่องของขีดความสามารถของชาติในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ สามารถเป็นส่วนหนึ่งของกำลังอำนาจแห่งชาติในการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติที่เรียกว่าพลังอำนาจทางทะเล หรือ “สมุทธานุภาพ” (Sea Power) นั้น ได้มีอดีตนายทหารเรือนักยุทธศาสตร์สหรัฐอเมริกาท่านหนึ่งที่มีส่วนทำให้สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศมหาอำนาจ



ทั้งทางเศรษฐกิจและทางทหารมาจนทุกวันนี้ และยังเป็น
ปรมาจารย์ “ยุทธศาสตร์ทะเล” (Sea Strategy) ของ
นายทหารเรือแทบทั้งโลกจนมาถึงปัจจุบันชื่อ Alfred
Taylor Mahan (1840-1914) ได้กำหนดทฤษฎีโดยระบุ
ไว้ตอนหนึ่ง สรุปได้ว่าสมุททานุภาพประเทศใดขึ้นอยู่กับ
ปัจจัยพื้นฐานทางกายภาพและประชากรของประเทศนั้น
ที่เกื้อกูลหรือสนับสนุน (Elements of Sea Power)
๖ ประการ คือ ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ สภาพภูมิประเทศ
ขอบเขตดินแดน จำนวนประชากรอุปนิสัยของชนในชาติ
และคุณลักษณะรัฐบาล ส่วนศักยภาพของสมุททานุภาพ
จะมากน้อยประการใด ขึ้นอยู่กับตัวขับเคลื่อนซึ่งเรียกว่า
องค์ประกอบสมุททานุภาพ (Components of Sea
Power) ๔ ประการ คือ กองเรือสินค้า กองเรือรบ/
กำลังทางเรือฐานทัพ/ท่าเรือ และก่อสร้างเรือ/ซ่อมเรือ
การจัดทำบทความนี้ ผู้เขียนมีความมุ่งประสงค์ที่จะเสนอแนะ
แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถใช้ทะเลของชาติ
ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หรือมีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น
ทั้งนี้การพิจารณาหาแนวทางดังกล่าวจะนำเอาทฤษฎี
ของ Mahan ที่กล่าวมาแล้วประยุกต์ใช้

การใช้ทะเลของประเทศไทย

แม้จะไม่มีภาระว่าเป็น “ชาติทะเล” แต่ประวัติศาสตร์
ได้แสดงให้เห็น หรือวิเคราะห์ได้ว่า บรรพบุรุษไทยเรารู้จัก
และใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์สนับสนุนพลังอำนาจหลัก
ของชาติมาช้านาน โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจที่ไทยหรือ
สยามมีความเจริญรุ่งเรืองมาเป็นลำดับ ด้วยการค้าขาย
ทางทะเลกับต่างประเทศเริ่มตั้งแต่เมื่อครั้งเมืองหลวง
อยู่ที่สุโขทัย ซึ่งอยู่กึ่งกลางระหว่างเมืองท่ามะละกา มะริด
และตะนาวศรี กับเมืองท่าที่ออกทะเลทางฝั่งอ่าวไทย
จนกระทั่งสมัยกรุงศรีอยุธยาที่เจริญมั่งคั่งถึงขีดสุด
เป็นยุคทองที่นานาชาติยอมรับ โดยเฉพาะก่อนยุคปลาย
เป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ในภูมิภาค เรือใหญ่เข้าจอด
และเทียบท่าเป็นจำนวนมาก คู่ค้าสำคัญได้แก่ เมืองมะละกา
เกาะชวา จีน อินเดีย โปรตุเกส อังกฤษ และฝรั่งเศส
ขอบเขตดินแดนขยายครอบคลุมไปทั่วคาบสมุทร สามารถ

ใช้เมืองท่าได้ตลอดทั้งสองฝั่งทะเล มีการกล่าวถึงความใหญ่โต
ของอยุธยาในยุคนั้นคือ เป็นหนึ่งในเมืองที่ใหญ่ที่สุดของ
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ช่วงประมาณศตวรรษที่ ๑๗
ในรัชสมัยพระเจ้าทรงธรรม พระเจ้าปราสาททอง และ
สมเด็จพระนารายณ์มหาราช ต่างชาติที่เดินทางเข้ามา
ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในยุคนั้น บอกว่าอยุธยาเป็นหนึ่ง
ในสามมหาอำนาจของเอเชียเทียบกับ จีน และเวียดนาม
(อินเดียใต้)

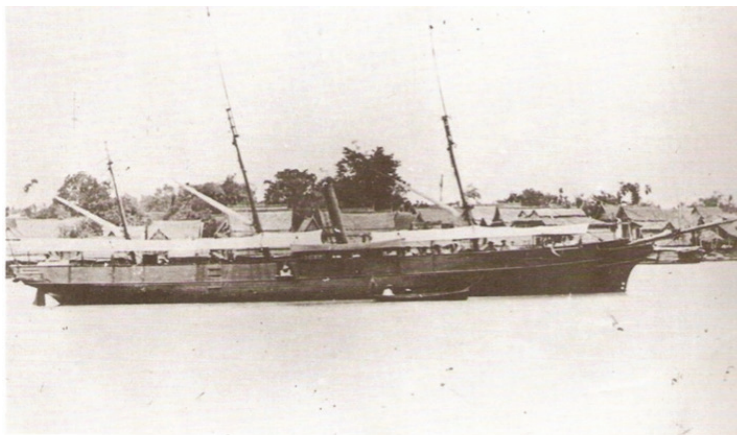


เช่นเดียวกับสมัยสุโขทัยและอยุธยา ในยุครัตนโกสินทร์
ตอนต้นที่นอกจากจะเป็นเมืองท่าปลายทางของคู่ค้า
เป็นตลาดในการซื้อขายแลกเปลี่ยน หรือส่งผ่านไปประเทศ
ที่สามแล้ว ยังมีการส่งออกสินค้าโดยใช้เรือไทยไปยังคู่ค้า
ประเทศต่าง ๆ ด้วย สำหรับกิจการต่อเรือได้มีการเริ่มต่อเรือ
กำปั่นใหญ่ ทั้งเรือรบและเรือสินค้าแบบตะวันตกได้ใน
สมัยรัชกาลที่ ๓ หลังจากที่ได้มีการต่อเรือสำเภาจีนเป็น



อุตสาหกรรมส่งออกที่ได้รับการนิยมมาก่อนแล้ว ทั้งนี้ ได้มีการบันทึกของนาย John Crawford ราชทูตอังกฤษ ในปี พ.ศ. ๒๔๕๓ สรุปได้ว่า ท่าเรือกรุงเทพฯมีเรือสินค้า ไทยกว่า ๒๐๐ ลำ และท่าเรือกรุงเทพฯนับว่าเป็นท่าเรือ ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียง (Far East) เรือที่ออกจากท่าเรือมีเรือที่ซัดธงไทยถึง ๑๐๘ ลำ

สำหรับการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์สนับสนุนพลัง อำนาจแห่งชาติด้านการทหารครั้งสำคัญ ได้แก่ ยุทธการ “จากทะเล” (From the sea) ของสมเด็จพระเจ้าตากสิน มหาราชในการยุทธากำลังทางเรือจากจันทบุรีเพื่อปฏิบัติการ สะเทินน้ำสะเทินบก ณ พื้นที่เป้าหมายค่ายโพธิ์สามต้น ในสงครามกู้ชาติ



เรือขงคอโยชฌิยา

พระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้ต่อเรือสำเภาเมื่อ พ.ศ. ๒๔๐๖ ขึ้นระวางเป็นเรือรบของวังหน้า เครื่องจักรท้าย มีระวางขับน้ำ ๓๐๐ ตัน ตัวเรือทำด้วยไม้ มีปืนใหญ่ ๖ กระบอก พลประจำเรือ ๘๐ คน ปลดระวางประจำการเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๔๕๑



ทิวทัศน์ของท่าและอู่ต่อเรือของบางกอก

เมอสิเออร์ซาบาดีเออร์ วาดจากภาพเทศน์ฝีมือ อองรีมู โอต์

แลเห็น โบสถ์เก่าของวัดอัสสัมชัญ บางรัก ที่สังฆราชปาเลอกัวครองอยู่





หมายเลข 1 กองทัพของเจ้าพระยาบดินทรเดชา(อดีตคือพระยาวรราชสุภาวดี) แม่ทัพใหญ่ของสยามยกพลไปตามคลองสำโรง ส่องน้ำบางปะกงไปเมืองปราจีน จากนั้นเดินทัพบกเข้าเขมรที่พระตะบอง พนมเปญ นัดพบกับทัพเรือเข้าตีเมืองโจดก(เมืองที่อยู่ปากแม่น้ำโขง ทั่ว โคนเลसान) เกณฑ์คนจากสยาม ๕๐,๐๐๐ คน(ส่วนมากเป็นคนลาวที่ถูกกวาดต้อนมารวมกับทวารมอญ) เกณฑ์คนจาก ไครยะและหัวเมืองลาวอีก ๒๐,๐๐๐ คน เกณฑ์หัวเมืองเขมรอีก ๒๐,๐๐๐ คน รวมเป็นพลประมาณ ๙๐,๐๐๐ คน

หมายเลข 2 กองทัพเรือของเจ้าพระยาพระคลัง(ดิศ บุนนาค) ยกพลเรืออ่าวไปตีเมืองฮาติเยนหรือหุทโหมมาศ เกณฑ์ทหารจากกรุงเทพฯและหัวเมืองริมน้ำ ๑๕,๐๐๐ คน เกณฑ์ทหารจากเมืองจันทบุรี ตราด และเขมรอีก ๕,๐๐๐ คน รวมเป็นพลประมาณ ๒๐,๐๐๐ คน

หมายเลข 3 กองทัพของพระมหาเทพ ยกพลไปเมืองนครพนม เข้าตีเมืองแห่งอาชนองเวียดนาม โดยไปเกณฑ์หัวเมืองลาวตะวันออกคือแถบสะหวันนะเขต จำปาสิก ๑๐,๐๐๐ คน และกองทัพจากกรุงเทพฯอีก ๕,๐๐๐ คน รวมเป็นพลประมาณ ๑๕,๐๐๐ คน

หมายเลข 4 กองทัพฝายเหนือของเจ้าพระยาธรรมา(สมบุญ) ให้อยกขึ้นไปทางเมืองพิชัย ปากลาย หลวงพระบาง ให้อยกกำลังไปเกลี้ยกล่อม หรือตีหัวเมืองเล็กๆในลาวเหนือ ใกล้เคียงหลวงพระบางเข้ามาไว้ในเขตไทยให้หมด

การใช้ทะเลเพื่อประโยชน์ทางทหารที่สำคัญอีกครั้ง ในสมัยรัชกาลที่ ๓ เป็นการยาดรากำลังทางเรือเพื่อเตรียมการยกพลขึ้นบกด้วยกำลังรบประมาณสองหมื่นนาย เพื่อทำการยุทธบรรจบกับกำลังทางบก ณ พื้นที่เป้าหมายดินแดนข้าศึกนอกประเทศในสงคราม “อานามสยามยุทธ”

อาณาเขตประเทศไทยปัจจุบันเป็นลักษณะกึ่งคาบสมุทรเหนือ ตอนกลางขึ้นไปติดกับแผ่นดินใหญ่ของทวีป ใต้ลงมาลักษณะเรียวเป็นแผ่นดินติดกับทะเลทั้งสองด้าน คือ ด้านตะวันตกเป็นทะเลอันดามัน ด้านตะวันออกเป็นอ่าวไทย แต่ใต้สุดของประเทศก่อนถึงช่องแคบมะละกาซึ่งเชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรแปซิฟิก



ลำดับ	รายการ	ล้านล้านบาท
1	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกทางทะเล	14.483
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	3.000
3	มูลค่านำเข้า-ส่งออกน้ำมันดิบ-น้ำมันสำเร็จรูป-แก๊ส-เชื้อเพลิง (ปี 2559) /ปี	1.087
4	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับทะเล	0.794
5	รายได้จากการท่องเที่ยวทางทะเล (ต่างชาติ)	0.669
6	รายได้จากการขุดเจาะน้ำมันดิบ-แก๊สในอ่าวไทย	0.620
7	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูป (ปี 2557)	0.277
8	รายได้ภาครัฐจากการจัดหาปิโตรเลียม	0.198
9	มูลค่ากิจการประมง	0.123
10	รายได้จัดเก็บภาษีของกรมศุลกากร	0.119
11	อุตสาหกรรมแพะเลี้ยงประมงชายฝั่ง	0.091
12	รายได้อุตสาหกรรมอุตสาหกรรมเรือและซ่อมเรือ	0.045
13	รายได้จากการท่าเรือแห่งประเทศไทย	0.011
รวม		21.517

ที่มา: เอกสารประกอบการบรรยายเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องทะเลครั้งที่ 3 โดย ดร.ธนิศ โสรัตน์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

กับอินเดียมีประเทศมาเลเซียขวางกั้นอยู่ อาณาเขตทางทะเลพื้นที่ประมาณ ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ความยาวชายฝั่งรวมประมาณ ๓,๐๑๐ กิโลเมตร เป็นด้านอ่าวไทย ๑,๙๗๒.๕ กิโลเมตร และด้านอันดามัน ๑,๐๓๗.๕ กิโลเมตร การแบ่งอาณาเขตทางทะเลของไทยประกอบด้วย น้ำน่านภายใน (Internal Waters) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf Zone) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone - EEZ) รวมทั้งสามารถใช้ทะเลหลวง (High Sea) ได้ หากไม่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ

สำหรับการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ของไทยในปัจจุบันนั้น นอกจากด้านการทหารที่ใช้ในการป้องกันประเทศ การปกป้องผลประโยชน์ และคุ้มครองสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางทะเลต่าง ๆ ของชาติ ตลอดจนการช่วยเหลือพี่น้องประชาชนแล้ว ในเชิงเศรษฐกิจมูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลประมาณปีละกว่า ๒๐ ล้านล้านบาท จากกิจกรรมทางทะเลที่เกี่ยวข้อง หรือต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือ การประมง การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ ที่ไม่มีชีวิต และการท่องเที่ยว ตัวอย่างตามรูปข้างบน เป็นมูลค่าผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

เท่าที่กล่าวมาในหัวข้อนี้ ท่านผู้อ่านคงเห็นแล้วว่า แม้จะไม่ใช้ชาติพันธุ์ที่กำเนิดจากทะเล ตามประวัติที่บอกเล่า แต่บรรพบุรุษของเราก็รู้จักใช้ทะเลมาตั้งแต่เริ่มสร้างชาติในสมัยสุโขทัยแล้ว โดยสามารถควบคุมทะเลทั้งสองฝั่งของคาบสมุทรได้เกือบตลอด ทำให้สามารถควบคุมเส้นทางการค้าได้ เรือสินค้าไทยได้เริ่มไปรอดง ๓ ต่างแดน ตั้งแต่สมัยสมเด็จพระเอกาทศรถ ทั้งนี้แนวความคิดในการแสดงกำลังทางเรือ (Naval Present) ได้เริ่มมีมาก่อนนั้น ในสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชตามหลักฐานซึ่งไม่ยืนยันได้กล่าวว่า พระองค์ท่านเคยมีพระราชสาสน์ไปยังพระเจ้ากรุงจีนที่จะส่งกำลังทางเรือไปช่วยปราบสลัดญี่ปุ่น การใช้ทะเลในการทหารนอกจากที่ยกตัวอย่างมาแล้ว ยังมีอีกหลายครั้ง พลังอำนาจทางทะเลหรือสมุทธานุภาพของไทยในสมัยศรีอยุธยาได้ช่วยขับเคลื่อนประเทศเจริญรุ่งเรืองถึงขีดสุด ถึงขนาดมีการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในสามมหาอำนาจเอเชีย และความเจริญรุ่งเรืองถึงขีดสุดในด้านการเป็นชาติการค้า โดยได้กลับมาใช้ทะเลอีกครั้งในยุครัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ ๓ นอกจากการค้าขายทางทะเลกับนานาประเทศแล้ว ไทยยังมีกิจการท่าเรือ อุตสาหกรรมต่อเรือ จำนวนเรือไทยและชกธงไทยมากพอเป็นที่ยอมรับของชาติตะวันตกและทั่วไป



ทั้งหมดที่กล่าวมาสรุปได้ว่า ไทยเรานั้นเคยมีความสามารถในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์เป็นบ่อเกิดพลังอำนาจหลักแห่งชาติ ทำความเจริญรุ่งเรืองเป็นชาติทะเลชั้นนำของโลกที่เหนือกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคมาแล้วและเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน แม้มูลค่าผลประโยชน์ของชาติที่ได้จากการดำเนินกิจการทางทะเล และที่เกี่ยวเนื่องตามตารางที่แสดงในรูปจะเป็นที่น่าพอใจ แต่ต้องยอมรับว่าบรรดาประเทศชาติทะเลชั้นนำทั้ง ๓๐ ชาติ น่าจะมีขีดความสามารถในการทำผลประโยชน์ให้แก่ชาติด้วยการใช้ทะเลได้มากกว่าไทย หากไทยเพิ่มขีดความสามารถในด้านนี้ ตัวเลขที่แสดงในตารางน่าจะมากขึ้น จนอาจเป็นพลังอำนาจหลักที่ทำให้ประเทศบรรลุจุดประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ มั่งคั่ง เป็นประเทศพัฒนาแล้ว รายได้เฉลี่ยชนในชาติอยู่ในเกณฑ์สูงภายใน ๒๐ ปีข้างหน้า และเมื่อถึงความจำเป็นได้ที่จะเพิ่มขีดความสามารถดังกล่าว จะเห็นว่าในอดีตไทยเคยทำได้มาแล้ว และปัจจุบันในบรรดาประเทศที่เป็นชาติทะเลชั้นนำมีประเทศในภูมิภาค ASEAN เดียวกันที่มีอะไรคล้ายกันติดอันดับถึง ๕ ประเทศ ซึ่งหากไทยมีการจัดการปัจจัยพื้นฐานบางประการ เพื่อให้เกื้อกูลส่งเสริมสมุททานุภาพให้มีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น พร้อมกับต่อยอดด้วยการพัฒนาขีดความสามารถองค์ประกอบต่าง ๆ และกิจการต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องน่าจะทำได้ ซึ่งจะส่งผลให้บรรลุวัตถุประสงค์ของชาติที่ตั้งไว้ต่อไป

ทฤษฎีสมุททานุภาพของ Mahan

ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว การนำเสนอแนวทางการจัดการปัจจัยพื้นฐาน เพื่อให้เกื้อกูลส่งเสริมสมุททานุภาพของไทยให้มีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น ในการพัฒนาขีดความสามารถการใช้ทะเลของชาติให้เกิดประโยชน์สูงขึ้น จะนำเอาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของ Mahan มาประยุกต์ใช้ ซึ่งทฤษฎีนี้ที่ระบุไว้ว่าสมุททานุภาพของประเทศใด ขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานที่เกื้อกูลหรือส่งเสริม ๖ ประการ และระดับศักยภาพสมุททานุภาพจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ

Alfred Thayer Mahan

- Admiral in the U.S. Navy
- Author of *The Influence of Sea Power Upon History*
- A strong navy was key to a nations success
 - Therefore, the U.S. must have a strong navy
- Requirements to be a sea power
 - Productive domestic economy
 - Foreign commerce
 - Strong merchant marine
 - Navy to defend trade routes
 - Colonies to provide markets, raw materials, and naval bases



๔ ประการนั้น แม้ว่าท่านผู้อ่านส่วนใหญ่อาจจะคุ้นเคยกันมาแล้ว แต่เพื่อให้การดำเนินเรื่องต่อเนื่องก่อนที่จะถึงสาระสำคัญ คือ การเสนอแนวทาง ผู้เขียนใคร่ขอกล่าวถึงแต่ละปัจจัยและองค์ประกอบของทฤษฎีดังกล่าวก่อน ซึ่งสรุปพอเป็นสังเขปได้ดังนี้

ปัจจัยพื้นฐานประการแรก ได้แก่ **ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์** (Geographical Position) ซึ่งตำแหน่งที่ตั้งกล่าวที่ตีเกื้อกูลต่อสมุททานุภาพของประเทศนั้น ควรตั้งอยู่บนศูนย์กลางศูนย์รวม หรือจุดบังคับผ่านต่าง ๆ ของเส้นทางเดินเรือโลก เช่น ประเทศเกาะที่ตั้งอยู่กลางเส้นทางหรือประเทศที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณปากทางช่องแคบ จุดบังคับเปลี่ยนเข็มที่บริเวณปลายสุดของทวีป เป็นต้น ประเทศเหล่านี้เมื่อเรือสินค้า เรือพาณิชย์ หรือเรือเดินสมุทรอื่น ๆ ต้องผ่าน จึงมักเป็นจุดพักจุดส่งกำลังบำรุงต่าง ๆ ทั้ง น้ำมัน น้ำเสบียง การซ่อมบำรุง การบริการกำลังพล และงานบริการของท่าเรือ ฐานทัพ ตลอดจนเป็นจุดรวมการขนถ่าย การเก็บ แลกเปลี่ยนสินค้า และอื่น ๆ เป็นเช่นนี้ จุดดังกล่าวจึงมักจะเป็นจุดกำเนิดของอุตสาหกรรมงานโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่อง ทั้งมวลเป็นบ่อเกิดของความมั่งคั่งและร่ำรวยของเมืองหรือประเทศนั้น ๆ ประเทศที่เข้าข่ายมีคุณสมบัติข้อนี้เห็นได้ชัด ได้แก่ สิงคโปร์ และอังกฤษ

ปัจจัยพื้นฐานที่เกื้อหนุนต่อสมุททานุภาพของประเทศข้อต่อไป คือ **ลักษณะทางกายภาพ หรือสภาพภูมิประเทศ** (Physical Conformation) ซึ่ง Mahan



กล่าวว่าประเทศที่จะมีพลังอำนาจทางทะเลลักษณะภูมิประเทศควรจะต้องมีรูปร่างยาวคล้ายรองเท้าบูทยื่นออกไปในทะเล หรือเป็นเกาะ เพราะขอบฝั่งจะยาวมีทางออกทะเลให้เลือกมาก สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือพาณิชย์ได้มากแห่ง รวมทั้งสามารถวางกำลังทางเรือได้ทั้งสองด้าน ในการนี้ขอบฝั่งที่ดีควรมีส่วนเว้าโค้งลักษณะเป็นอ่าวเข้าไปในแผ่นดิน โดยที่ปากอ่าวแคบเพื่อเป็นที่กำบังคลื่นลมแต่ส่วนภายในกว้างและน้ำลึก เพื่อที่เรือใหญ่จะเคลื่อนไหวไปมาได้สะดวก สภาพภูมิประเทศทั่วไปเหมาะที่จะสามารถสร้างที่จอดเรือและท่าเรือได้ดี ประเทศที่มีคุณลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมสอดคล้องกับปัจจัยข้อนี้ คือ อิตาลี และอังกฤษ ส่วนอ่าวที่มีลักษณะที่ดีที่สุด คือ อ่าวซานฟรานซิสโก ของสหรัฐอเมริกา และอ่าวซินีเยินในออสเตรเลีย ส่วนท่าเรือที่มีลักษณะเหมาะสมสอดคล้องทางกายภาพที่เห็นได้ชัด คือ ท่าเรือสิงคโปร์ที่อยู่ปากทางช่องแคบที่เป็นเส้นทางเดินเรือ



ปัจจัยทางกายภาพที่เกี่ยวเนื่องต่อไป คือ **ขอบเขตดินแดน (Extent of Territory)** ซึ่งในข้อนี้ Mahan ไม่ได้หมายความว่าขอบเขตดินแดนทั้งหมดบนบก แต่หมายถึงการที่มีขอบฝั่งยาวเป็นคาบสมุทรและมีช่องทางเข้าออกมากจะสามารถใช้ทะเลได้รอบทั้งสองข้างสามารถติดต่อกับโลกภายนอกได้สะดวก ง่ายต่อการเข้าถึง และใช้ทรัพยากรในทะเล ตลอดจนสามารถใช้เป็นฐานในขยายอำนาจกำลังทางเรือออกไปทั่วจนถึงโพ้นทะเลที่ต้องการ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ในทางตรงข้ามจะยากในการป้องกันหากมีจำนวนประชากรไม่เพียงพอ หรือถ้าสภาพแวดล้อมบนบกและชายฝั่งไม่เอื้ออำนวย



ปัจจัยที่เกี่ยวเนื่องต่อสมุทธานุภาพที่เกี่ยวกับประชาชนของประเทศตามทฤษฎีของ Mahan มีอยู่ ๒ ข้อ คือ **จำนวนประชากร (Numbers of Population)** และ **คุณลักษณะประจำชาติ (National Character)** ในข้อแรก Mahan หมายถึงคุณลักษณะประชากรที่ส่งผลต่อการพัฒนาสมุทธานุภาพของประเทศ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับความยาวขอบฝั่งตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่จำนวนประชากรดังกล่าวมิได้หมายถึงจำนวนทั้งหมด เขาหมายถึงประชากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับทะเล เช่น ทหารเรือ ผู้ทำงานบนเรือพาณิชย์ เรือประมง อุต่อเรือ ซ่อมเรือ การบริการ

ลักษณะทางกายภาพ หรือสภาพภูมิประเทศที่เกื้อหนุนต่อศักยภาพในการใช้ทะเลของประเทศนั้น นอกจากจะต้องเหมาะสมกับการสร้างหรือพัฒนาท่าเรือ ที่จอดเรือ แหล่งธุรกิจ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ต่อเนื่องแล้ว หากมีสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสม และมีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติทั้งบนบกและในทะเล ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตจะทำให้เพิ่มศักยภาพดังกล่าวเป็นทวีคูณ



THE MAHAN'S THEORY

The great naval strategist and theoretician Admiral AT Mahan emphasized that the 'principal conditions affecting the sea power of nations' were:

- a. Geographical position.
- b. Physical Conformation
- c. Extent of Territory
- d. Number of Population
- e. National Character
- f. Character of Government

ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางเรือ คนเหล่านี้ผลักดันให้เกิดสมุทธานุภาพ และใช้เป็นกำลังในการป้องกันประเทศทางทะเลได้ ตัวอย่างการเปรียบเทียบจำนวนประชากรทั้งหมด กับจำนวนประชากรที่มีอาชีพและความผูกพันเกี่ยวกับทะเลคือในช่วงยุคปฏิวัติฝรั่งเศสที่มีการแข่งขันทางการค้าฝรั่งเศสมีประชากรมากกว่าอังกฤษ แต่กลับเป็นรองมากเพราะหาคนลงเรือได้ยาก ในขณะที่คนอังกฤษเป็นชาติทะเลแต่กำเนิดทำให้ฝรั่งเศสมีเรือสินค้าน้อยกว่าอังกฤษหลายเท่าเสียเปรียบการค้าเป็นอันมาก

สำหรับเรื่อง “คุณลักษณะประจำชาติ” นับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญโดยเฉพาะคุณลักษณะของชนในชาติ หากมีความเป็นนักสู้ รักการผจญภัย มีความรักผูกพันกับทะเล และมีความเป็นชาวเรือจะเป็นที่พึงประสงค์ในการเสริมสร้างศักยภาพสมุทธานุภาพของชาติ

สำหรับปัจจัยพื้นฐานสุดท้าย ที่เกื้อกูลต่อสมุทธานุภาพของประเทศใด ๆ คือ **คุณลักษณะของรัฐบาล** (Character of Government) ในข้อนี้ Mahan เห็นว่ามีความสำคัญมาก เพราะเป็นปัจจัยที่ควบคุมการทำงานปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว ทั้งห้าในการเสริมสร้างสมุทธานุภาพ ถ้าปัจจัยพื้นฐานดีทั้งหมดแต่ได้ผู้ควบคุมการทำงานไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีความรู้ ไม่เห็นประโยชน์และความสำคัญของการใช้ทะเล ไม่มีจิตวิญญาณของความเป็นชาติการค้าชาติทะเล ทำให้ไม่มีการพัฒนาสิ่งที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ระดับศักยภาพหรือการเสริมสร้างสมุทธานุภาพของประเทศนั้นจะไม่ดีเท่าที่ควร แต่ในทางตรงข้ามแม้ปัจจัยพื้นฐานที่กล่าวมาแล้วจะไม่เกื้อหนุนแต่รัฐบาลที่มีความสามารถ และเห็นความสำคัญทราบถึงความจำเป็นในการใช้สมุทธานุภาพของประเทศจะแก้ปัญหาข้อต่อต่าง ๆ เปลี่ยนสิ่งที่ธรรมชาติให้มาหรือดัดแปลงให้ดีขึ้น ทำให้ประเทศนั้น ๆ มีศักยภาพในการใช้ทะเลมากขึ้น ง่ายต่อการพัฒนาหรือเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในกิจการอุตสาหกรรม หรือการบริการต่อเนื่องต่อไป

นอกจากปัจจัยเกื้อกูลส่งเสริม ซึ่งเป็นสิ่งที่ธรรมชาติให้มาตั้งแต่กำเนิดแล้ว Mahan ยังมีแนวความคิดต่อการจะใช้ปัจจัยดังกล่าวให้เกิดประโยชน์มีขนาดศักยภาพ

ของสมุทธานุภาพมากนักน้อยเพียงใดจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ ๔ ประการ ซึ่งเปรียบเสมือนตัวขับเคลื่อนให้เกิดผล ได้แก่

- องค์ประกอบแรกคือ **กองเรือพาณิชย์** (Merchant Fleet) ซึ่งรวมถึงเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าทางทะเล เรือโดยสาร เรือประมง และอื่น ๆ ที่ใช้ในกิจการพาณิชย์ ทั้งนี้การขนส่งทางเรือ (Shipping) นับเป็นกิจการจำเป็นที่เป็นสายโลหิตหล่อเลี้ยงระบบการค้าของประเทศ เป็นสัญลักษณ์สำคัญของสมุทธานุภาพและความมั่งคั่งของประเทศ

- องค์ประกอบต่อไป **กองเรือรบ** (Fleet) ซึ่งมีหน้าที่หลัก คือ คุ้มครองกองเรือสินค้า รักษาเส้นทางการค้า การคมนาคมทางทะเล และแสวงหาดินแดน และตลาดการค้า ณ พื้นทะเล องค์ประกอบนี้เป็นสัญลักษณ์แสดงถึงสมุทธานุภาพของประเทศเช่นเดียวกัน รวมทั้งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมีอำนาจทางทะเลที่แท้จริง โดยหน้าที่ในปัจจุบันคือ “ควบคุมทะเลและขยายอำนาจกำลังรบจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง” (Control the sea and Naval projection ashore) และเรียกชื่อใหม่ว่า **นาวิกานุภาพ หรือ กำลังทางเรือ** (Naval force) ซึ่งหมายรวมถึงกำลังผิวน้ำ ได้นำ อากาศนาวิ นาวิกโยธิน กำลังรบส่วนอื่นของกองทัพเรือ และส่วนราชการอื่นที่ใช้ในสงครามทางเรือ

ฐานทัพและท่าเรือ (Naval base and Harbors) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการสนับสนุนกองเรือรบให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานโดยได้รับการส่งกำลังบำรุงอย่างเพียงพอ ส่วนเรือสินค้าซึ่งหมายถึงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ นั้น นอกจากการรับการส่งกำลังบำรุงแล้ว



ยังรวมถึงการใช้สำหรับขนถ่ายและส่งต่อสินค้า รวมถึงการธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งนี้ยังหมายถึงสถานที่ดังกล่าว ณ ดินแดนโพ้นทะเลอีกด้วย ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขยายสมุททานุภาพ

- องค์ประกอบสุดท้ายที่แสดงถึงระดับสมุททานุภาพของประเทศ ได้แก่ **อู่ซ่อมเรือ และต่อเรือ (Dockyards)** สำหรับการซ่อมบำรุงกองเรือให้ปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นเครื่องมือสำคัญในการเสริมสร้างและแสดงถึงศักยภาพของสมุททานุภาพประเทศ

แนวทางการจัดการปัจจัยพื้นฐาน และองค์ประกอบสมุททานุภาพของไทย

ปัจจัยพื้นฐานที่เป็นตัวเกื้อกูลส่งเสริมสมุททานุภาพของประเทศ ๖ ประการ ที่กล่าวมาแล้ว ในยุคของ Mahan เชื่อว่าเป็นปัจจัยประจำที่ธรรมชาติให้มาแปรเปลี่ยนไม่ได้ แต่ในปัจจุบันด้วยเทคโนโลยีและวิทยาการต่าง ๆ สามารถจัดการตัดแปลง ปรับปรุง เพื่อแก้ข้อด้อยหรือให้ใกล้เคียงกับลักษณะที่พึงประสงค์ตามทฤษฎีได้ ในการนี้หากปรับปรุงองค์ประกอบต่าง ๆ ให้ดีขึ้นด้วยแล้ว จะทำให้ประเทศมีศักยภาพทางด้านสมุททานุภาพมีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น ทั้งนี้ขอเสนอการพิจารณาเพื่อหาแนวทางในการจัดการปรับปรุงแต่ละปัจจัยและองค์ประกอบตามทฤษฎีที่ Mahan กล่าวถึง สำหรับประเทศไทยดังนี้

๑. คุณลักษณะรัฐบาล

ปัจจัยที่ Mahan กล่าวถึงเป็นเรื่องเกี่ยวกับทางกายภาพของประเทศ ๓ ประการ เกี่ยวกับประชาชน ๒ ประการ รัฐบาล ๑ ประการ เป็นประการสุดท้าย เหตุผลที่ผู้เขียนนำเรื่องนี้ขึ้นมาเสนอเป็นข้อแรก คือ ตามที่กล่าวมาแล้ว ในปัจจุบันโดยเฉพาะประเทศไทย ๕ ปัจจัยแรก ที่โดยรวมไม่ค่อยจะเกื้อหนุนหรือส่งเสริมสมุททานุภาพของประเทศมากนัก แต่อาจสามารถเปลี่ยนหรือแก้ไขให้ใกล้เคียงกับสิ่งที่ Mahan ปรารถนาได้ รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถของบรรดาองค์ประกอบต่าง ๆ ด้วย หากผู้มีอำนาจซึ่งก็คือ รัฐบาลเห็นความสำคัญและตระหนักถึงความจำเป็น

แม้ว่าในอดีตไทยเราจะมีความเจริญรุ่งเรืองจากการค้าทางทะเล เคยมีสมุททานุภาพที่เกรียงไกรและค่อนข้างจะมีความสามารถในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ได้ดีที่สุดในภูมิภาค แต่ต่อมาในยุคล่าอาณานิคมของเขตดินแดน และความมีอิทธิพลในทั่วคาบสมุทรน้อยลงไป สมุททานุภาพเราก็น้อยลงตามไปด้วย และต้องยอมรับว่าหลังจากเปลี่ยนแปลงการปกครอง ผ่านยุคสงครามเย็น จนถึงยุคปัจจุบัน คุณลักษณะรัฐบาลเราจะเป็นชาวบกอย่างเต็มตัว ช่วงกว่า ๘๐ ปี มีไม่กี่สมัยที่มีความผ่อนคลายเริ่มมองทางตะวันออก (Look East) บ้าง จนเกิดแหล่งอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากทะเลเป็นมรดกให้ลูกหลานทุกวันนี้ ดังนั้นการที่จะได้รัฐบาลที่มีคุณลักษณะที่ Mahan ต้องการ สำหรับประเทศไทยเราที่มีคุณลักษณะประจำชาติเป็นชาวบกสูงมากจึงน่าจะเป็นไปได้ยาก แต่อย่างไรก็ดี ในอนาคตอันใกล้ประเทศไทยจะเป็นประเทศประชาธิปไตยอย่างเต็มตัว รัฐบาลมาจากเสียงส่วนใหญ่ของประชาชน การบริหารประเทศน่าจะมุ่งเน้นในทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น หากจะใช้โอกาสนี้เพิ่มขีดความสามารถการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ มีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น ในส่วนของรัฐบาลเองควรมีการดำเนินการดังนี้

๑.๑ โดยทั่วไปจากแหล่งข้อมูลสากลต่าง ๆ ไทยถูกจัดว่าเป็นประเทศที่มีขอบเขตดินแดนติดทะเล แต่เป็นที่น่าแปลกกว่า ไทยมีอาณาเขตทางทะเลถึงประมาณกว่าสามแสนตารางกิโลเมตร ความยาวชายฝั่งรวมกันประมาณ ๑,๕๐๐ ไมล์ทะเล มูลค่าการส่งออกสินค้าเป็นลำดับที่ ๒๑ ของโลก ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีในจำนวนนี้กว่าร้อยละ ๙๕ ใช้การขนส่งทางทะเลที่ทำเรือแหลมฉบังจำนวนตู้ส่งสินค้าทางเรือ (Container) ทั้งส่งออกนำเข้า ๓.๙๒ ล้านตู้ต่อปี คิดเป็นลำดับที่ ๒๐ ของโลก อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ทราบดีหลักของประเทศ ในจำนวนนี้ประมาณครึ่งหนึ่งเป็นการท่องเที่ยวทางทะเล แต่ทำไมโดยทั่วไปไทยไม่ถูกจัดว่าเป็น “ชาติทะเล” อาจมีบางครั้งที่ท่านนั้นสำหรับการประชุมชาติทะเลนานาชาติที่เชิญผู้แทนไทยไป แต่ไม่มีการให้ความสำคัญใด ๆ ที่เป็น



เช่นนี้ หากวิเคราะห์ก็คงได้คำตอบส่วนหนึ่งว่า **แม่ไทย จะใช้ทะเลมากแต่ประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้ทะเลของเรานั้น อยู่ในมือชาติอื่นมากกว่า** ซึ่งหากสังเกตเปรียบเทียบกับประเทศใกล้เคียงใน ASEAN สิงคโปร์และมาเลเซียประกาศชัดให้ทราบทั่วกันนานแล้วว่า ประเทศเขาอยู่ได้สร้างชาติให้เจริญรุ่งเรืองได้เพราะการใช้ทะเล ประธานาธิบดีอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ที่เพิ่งเข้ารับหน้าที่ไม่กี่ปีที่ผ่านมา ทั้งคู่ได้ประกาศนโยบายและวิสัยทัศน์อย่างชัดเจนว่าเขาเป็นชาติทะเล เขาจะใช้ประโยชน์จากทะเลในการพัฒนาประเทศ พรรคคอมมิวนิสต์เวียดนามเช่นเดียวกันไม่นานมานี้ได้ประกาศว่าเวียดนามจะเป็นชาติทะเลที่แข็งแกร่งให้ได้ก่อนปี ค.ศ. ๒๐๓๐ จะเห็นว่าท่าทีหรือการประกาศตลอดจนแนวความคิดที่ปรากฏทำนองนี้จากประเทศไทยไม่มีเลย หากเราอยากได้ประโยชน์จากการใช้ทะเลที่มากของเราเองมิให้ตกอยู่ในมือผู้อื่นมากกว่า ประการแรกที่เราควรทำ คือ ประกาศตัวและแสดงเจตจำนง ดังนั้นแนวทางที่เสนอข้อแรก คือ **รัฐบาลควรประกาศตัวว่าเป็นชาติทะเล และมีนโยบายในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์เป็นพลังอำนาจของชาติอย่างชัดเจน**

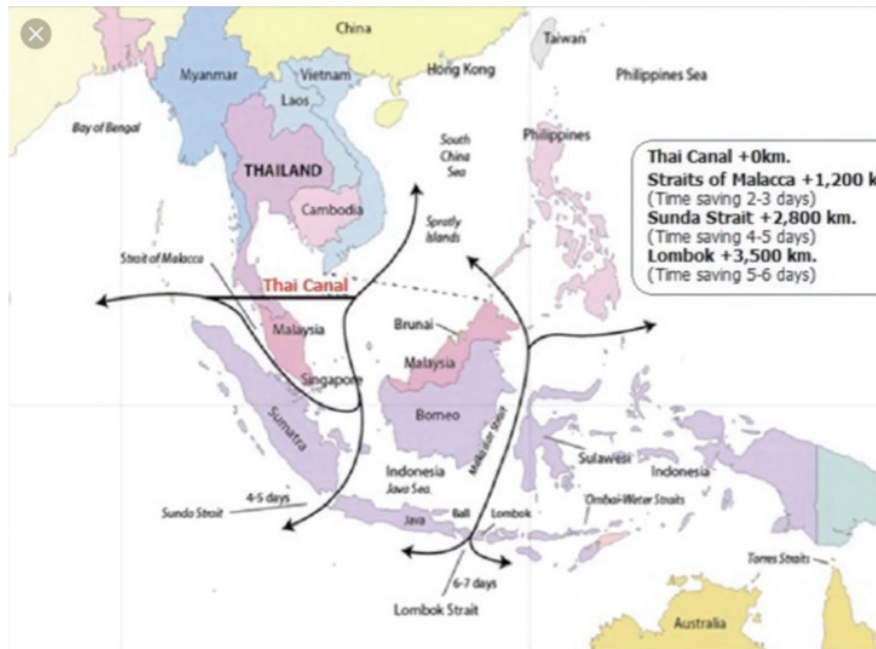
๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ มีผลบังคับใช้แล้ว หากรัฐบาลเห็นความสำคัญของทะเลในฐานะเป็นพลังอำนาจอย่างหนึ่ง ในการช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์ของชาติที่กำหนดไว้ เห็นควร**แก้ไขเพิ่มเติมยุทธศาสตร์นี้ โดยบรรจุนโยบายการใช้ทะเลเข้าไปด้วย** ในการนี้ควรที่จะต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเล (Sea Strategy) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์ชาติที่กล่าวมาแล้ว ปัจจุบันประเทศไทยมีเฉพาะแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ซึ่งเป็นแผนที่เน้นในด้านความมั่นคงทางทะเล การคุ้มครองรักษามลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การรักษาความสงบเรียบร้อย และอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเล

๒. ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

ที่มีการกล่าวกันว่าตำบลที่ตั้งของประเทศไทยในปัจจุบันมีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคม

ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในภูมิภาคนั้น หากพิจารณาอย่างแท้จริงแล้ว ทางบกและทางอากาศจะใช้ เพราะทางบกไทยจะเป็นเหมือนสะพานเชื่อมระหว่างประเทศ ASEAN ทางใต้กับประเทศในกลุ่มอินโดจีนซึ่งติดกับจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่มอ่าวเบงกอล แล้วต่อเนื่องกับเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งทางทะเลของจีน (One Belt One Route) ส่วนทางอากาศสนามบินหลักของประเทศจะอยู่บนเส้นทางที่ขีดตรงระหว่างเอเชียกับตะวันออกกลาง แล้วต่อไปยุโรป แต่ทางน้ำหรือทางทะเลไม่ใช่ แม้จะขีดเชื่อมตรงระหว่างเอเชียกับตะวันออกกลางบริเวณตอนใต้ของประเทศไทยจะอยู่บนเส้นพอดิ แต่เนื่องจากอยู่ “ขวางโลก” บริเวณรอยต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับแปซิฟิก เรือผ่านไม่ได้ เส้นทางเดินเรือหลักของโลกจึงต้องเปลี่ยนเข็ม อ้อมใต้ของประเทศไทยไปผ่านที่ช่องแคบมะละกา ถ้ามาจากมหาสมุทรอินเดียหรือถ้ามาจากมหาสมุทรแปซิฟิกจะผ่านหน้าประเทศตรงปากอ่าวไทย ห่างจากท่าเรือหลักที่อยู่บริเวณกันอ่าวประมาณ ๑,๐๐๐ ไมล์ทะเล แล้วผ่านช่องแคบมะละกาไปมหาสมุทรอินเดียตามทฤษฎีของ Mahan ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เช่นนี้ ไม่เกือกลดต่อสมุทรภาพ เนื่องจากอยู่ห่างจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก ทั้งนี้สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันตามที่เคยกล่าวมาแล้ว เรามีมูลค่าสินค้าส่งออกเป็นอันดับที่ ๒๑ ของโลก ท่าเรือหลักของเรามีกิจการนับเป็นลำดับที่ ๒๐ ของโลก ขนถ่ายตู้สินค้าทางเรือ Container ประมาณปีละ ๓.๙๒ ล้านตู้ แต่ทั้งหมดนี้เป็นกิจกรรมกันขอย เราต้องเดินทางออกไปอีก ๑,๐๐๐ ไมล์ เพื่อไปขนถ่ายสินค้าขึ้นที่ท่าเรือชาติอื่นบนถนนหลักหรือเส้นทางเดินเรือหลัก เพื่อรอการขนถ่ายลงเรือใหญ่อีกครั้งเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง แต่ละปีค่าขนส่งสินค้าทางเรือจะประมาณร้อยละ ๗ ของมูลค่าสินค้า ซึ่งค่าขนส่งดังกล่าวประมาณปีละเกือบล้านล้านบาทตกอยู่ในมือต่างชาติเกือบหมด โดยมีส่วนแบ่งให้เจ้าภาพประมาณร้อยละ ๕ ของการขนส่ง หรือประมาณไม่ถึงแสนล้านบาทเท่านั้น นับว่าเป็นการใช้ทะเลที่ได้ประโยชน์ยังไม่เต็มที่ มีความเป็นชาติทะเลน้อย





วิธีแก้ข้อด้อยตำบลที่ทางภูมิศาสตร์นี้ มี ๒ วิธี คือ การทำให้ตำบลที่ของประเทศขยายอยู่บนเส้นทาง และการทำให้เส้นทางดังกล่าวย้ายมาผ่านตำบลที่ของเรา วิธีแรกบรรพบุรุษไทยเคยทำมาแล้วโดยการขยายดินแดน หรืออิทธิพลครอบคลุมทั่วคาบสมุทรมจนถึงใกล้กับเส้นทางผ่าน ซึ่งทำให้ประเทศรุ่งเรืองเป็นมหาอำนาจทางการค้าในภูมิภาคมาแล้ว แต่วิธีนี้โลกปัจจุบันไม่สามารถกระทำได้ คงเหลือวิธีที่สอง คือพยายามทำให้เส้นทางเดินเรือหลักของโลกผ่านประเทศเรา ซึ่งวิธีนี้มีแนวความคิดและความพยายามในการดำเนินการมาประมาณกว่า ๓๐๐ ปีแล้ว คือ การสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณทางใต้ของประเทศ ข้อดีของคลองเชื่อมนี้ที่เห็นได้ชัด คือ จะเชื่อมเส้นทางเดินเรือหลักให้เป็นเส้นตรงผ่านไทย เป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ของโลกที่ช่วยลดระยะทาง เส้นทางปัจจุบันที่ต้องไปอ้อมทางใต้ของประเทศได้มาก โดยเฉพาะเรือใหญ่ระวางขนน้ำหนักสามแสนตันที่ผ่านช่องแคบมะละกาไม่ได้ ทั้งนี้ได้มีการศึกษาเบื้องต้นแล้วว่า หากมีการสร้างเมืองมหานครเศรษฐกิจพิเศษ Mega Special Economic City มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่ต่อเรือ ซ่อมเรือขนาดใหญ่ระดับโลก คลังและโรงกลั่นน้ำมัน ท่าเรือและบริเวณที่จอดเรือ ทั้งนี้เพื่อ

การขนส่งสินค้าและน้ำมัน รวมทั้งที่เก็บและกระจายสินค้า โลจิสติกส์ต่าง ๆ แหล่งการค้าและธุรกิจ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและอื่น ๆ บริเวณริมคลองและปากคลองแล้ว นอกจากจะเกิดประโยชน์ทางตรงตามที่กล่าวมาแล้ว เมืองและคลองใหม่จะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศให้พลิกฟื้นเป็นประเทศที่มั่งคั่งชั้นนำของโลกได้ แต่วิธีนี้อาจยังมีผู้กังวลอยู่บ้างในเรื่องที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบได้ หากมีการสร้างคลองดังกล่าว เช่น เป็นการทำให้เกิดการแบ่งแยกดินแดน อาจทำให้ปัญหาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ลุกลามขึ้น ความเสี่ยงกับมหาอำนาจในกรณีที่จะเป็นจุดยุทธศาสตร์ใหม่ของโลก ผลกระทบกับระบบนิเวศสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ จึงเห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับชาติศึกษาในเชิงลึกให้ครอบคลุมทุกประเด็นก่อนที่จะตัดสินใจสร้าง

๓. คุณลักษณะทางกายภาพ

คุณสมบัติข้อนี้ที่ Mahan กล่าวว่าประเทศที่จะมีพลังอำนาจทางทะเล ลักษณะภูมิประเทศควรจะต้องมีรูปร่างยาวคล้ายรองเท้าบูทยื่นออกไปในทะเล หรือเป็นเกาะเพราะขอบฝั่งจะยาวมีท่าเรือออกทะเลให้เลือกมาก สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือพาณิชย์ได้มากแห่ง รวมทั้งสามารถวางกำลังทางเรือได้ทั้งสองด้าน ในการนี้ขอบฝั่ง



ที่ดีควรมีส่วนว่าโค้งลักษณะเป็นอ่าว เหมาะสมกับการสร้างหรือพัฒนาท่าเรือ ที่จอดเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ต่อเนื่อง มีสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมและมีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งบนบกและในทะเล ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต จะทำให้เพิ่มศักยภาพดังกล่าวเป็นทวีคูณ ข้อนี้นับเป็นคะแนนบวกสำหรับประเทศไทย แม้ในส่วนล่างของร่องน้ำจะไม่สมบูรณ์ แต่ลักษณะขอบฝั่งและอ่าวของเราเหมาะสมที่จะสร้างเพิ่มเติม หรือพัฒนาให้เหมาะสมขึ้นได้ ทรัพยากรบนแผ่นดินอันกว้างใหญ่ในส่วนบนและทางทะเล ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตค่อนข้างจะเหนือกว่าหลายประเทศในภูมิภาคด้วยซ้ำ โดยเฉพาะกิจการประมงที่ในอดีตเราเคยเป็นอันดับต้น ๆ ใน ๕ อันดับแรกของโลก แต่ปัจจุบันประสบปัญหาเรื่องต่าง ๆ มาก ไม่สามารถทำรายได้เข้าประเทศได้เหมือนเดิม สำหรับการแก้ข้อต่อในข้อนี้ ที่ลักษณะส่วนล่างไม่สมบูรณ์ประกอบการใช้วิธีที่กล่าวในข้อที่แล้ว คือ การสร้างคลองเชื่อมระหว่าง ๒ มหาสมุทร และเมืองมหานคร เศรษฐกิจพิเศษจะทำให้ไทยเพิ่มระดับสมุททานุภาพ และศักยภาพทางเศรษฐกิจเป็นทวีคูณ

๔. ขอบเขตดินแดน

คุณสมบัติข้อนี้แม้เราจะมีชายฝั่งที่ไม่ยาวจนเกินไป น่าจะเพียงพอที่จะวางกำลังทางเรือป้องกันได้ แต่ในปัจจุบันวิวัฒนาการและเทคโนโลยีเจริญขึ้นมากการสร้างกำลังให้ทันสมัยต้องใช้ค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ประเทศส่วนใหญ่จึงมักเสริมสร้างกำลังโดยใช้หลักสงครามที่สำคัญ คือ การรวมกำลัง ณ สถานที่การรบแตกหัก (Concentration of Force) และหลักการอ่อนตัวและคล่องตัว (Flexibility and Maneuver) โดยใช้กำลังป้องกันในพื้นที่พอประมาณ แต่มีกำลังหลักเด็ดขาดและเอนกประสงค์ไว้ที่ส่วนกลางสำหรับเคลื่อนย้ายไป - มาเสริมกำลังพื้นที่ฉุกเฉินเพื่อเอาชนะภัยคุกคาม ซึ่งการใช้กำลังของไทยก็มีลักษณะเช่นนี้ ดังนั้นจากการที่ชายฝั่งเราเป็นลักษณะคร่อมทะเลมีทะเลเป็นเขตแดนสองข้างที่ไม่ต่อเนื่องมีประเทศอื่นขวางกั้น ซึ่งเป็นลักษณะที่ไม่เกื้อกูลต่อสมุททานุภาพตามทฤษฎีของ Mahan นั้น การเคลื่อนย้ายไปมาระหว่าง

สองฝั่งทะเล เพื่อเสริมกำลังต้องผ่านประเทศดังกล่าวซึ่งหากประเทศนั้นเป็นภัยคุกคามเสียเองจะทำให้เพิ่มความยากลำบากเป็นอันมากหรือแทบเป็นไปได้ ตัวอย่างประเทศลักษณะนี้ คือ เยอรมัน ซึ่งได้แก้ไขโดยการสร้างคลองเชื่อมฝั่งทะเลทั้งสองด้านภายในแผ่นดินของตนเอง ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือไปมาระหว่างทะเลเหนือและทะเลบอลติก พร้อมทั้งช่วยลดระยะทางของเรือพาณิชย์อีกด้วย นับว่าเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เยอรมันเป็นชาติที่แข็งแกร่งเจริญรุ่งเรืองเป็นชาติทะเลชั้นนำของโลก ประเทศไทยจึงควรแก้ข้อต่อนี้ด้วยวิธีเดียวกัน คือ ใช้วิธีที่เคยเสนอแล้วใน ๒ ข้อที่ผ่านมา



ภาพ 1 : คลองคิเอล ตั้งอยู่ในประเทศเยอรมนีใกล้กับชายแดนประเทศเดนมาร์ก จุดเชื่อมทะเลเหนือ และทะเลบอลติก

๕. จำนวนประชากรและคุณลักษณะประจำชาติ

คุณสมบัติที่เกี่ยวกับประชาชนในชาติ ทั้งสองข้อนี้เน้นโดยรวมแล้วไม่เป็นอุปสรรคต่อการเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศมากนัก และค่อนข้างจะได้เปรียบในเรื่องจำนวนประชากรทั้งหมดที่มีเกือบ ๗๐ ล้านคน เป็นลำดับที่ ๒ ในภูมิภาค ASEAN ในจำนวนนี้มีประชากรประมาณ ๒๐ ล้านคน ใน ๒๓ จังหวัดชายทะเล ดังนั้นแม้จะมีข้อต่อในเรื่องคุณลักษณะประจำชาติที่ค่อนข้างจะเป็นขาบวบ ถ้ารัฐบาลที่มาจากการยอมรับของประชาชนส่วนใหญ่เห็นความสำคัญที่จะใช้ทะเลเป็นพลังอำนาจหนึ่งในการนำชาติไปสู่จุดมุ่งหมายที่ต้องการ จะสามารถปรับเปลี่ยนได้โดยดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอน และจริงจังในการส่งเสริมให้ชนในชาติมีความเข้าใจ และเห็นประโยชน์จากการใช้ทะเลในทุกๆระดับ มีความผูกพัน และมีทัศนคติในการเป็นชาติทะเลมากขึ้น



๖.๑ กองเรือพาณิชย์

การจัดอันดับกองเรือ โลก ๓๕ อันดับแรกเมื่อปี ๒๐๑๕									
อันดับ	ประเทศเจ้าของเรือ	จำนวนเรือ			ขนาดเรือ (หน่วย : พันดwt)				
		ทั้งหมด	ต่างประเทศ	รวม	ทั้งหมด	ต่างประเทศ	รวม	%ของเรือต่างประเทศ	%ของกองเรือต่อโลก
๑	กรีซ	๓๖๖	๒,๒๒๑	๔,๐๑๗	๓๖,๔๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒	ญี่ปุ่น	๓๖๖	๒,๒๒๑	๔,๐๑๗	๓๖,๔๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓	จีน	๒,๓๓๐	๑,๙๖๖	๔,๒๙๖	๓๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๔	เยอรมนี	๒๓๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๕	สิงคโปร์	๑,๑๒๖	๑,๑๒๖	๒,๒๕๒	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๖	สาธารณรัฐเกาหลี	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๗	ฮ่องกง (จีน)	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๘	สหราชอาณาจักร	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๙	สหรัฐอเมริกา	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๐	นอร์เวย์	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๑	ไต้หวัน (จีน)	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๒	เบเนซัวลา	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๓	เดนมาร์ก	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๔	ตุรกี	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๕	โมนาโก	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๖	อิตาลี	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๗	อินเดีย	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๘	บราซิล	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๑๙	เบลเยียม	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๐	สหพันธรัฐเซีย	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๑	อิหร่าน	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๒	สวีเดน	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๓	อินโดนีเซีย	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๔	เนเธอร์แลนด์	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๕	มาเลเซีย	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๖	อาร์เจนตินา	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๗	ซาอุดีอาระเบีย	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๘	ฝรั่งเศส	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๒๙	โซเวียต	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๐	เวียดนาม	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๑	คูเวต	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๒	แคนาดา	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๓	ไอมาน	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๔	สวิตเซอร์แลนด์	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
๓๕	กาตาร์	๓๖๖	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖๖	๖๖.๖%	๑๖.๑๑%
รวม ๓๕ ประเทศ		๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๒๖,๕๖๕	๑๐๐%	๑๐๐%
ประเทศอื่นๆ		๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๒,๒๒๑	๘.๖%	๘.๖%
ไม่ทราบประเทศ									
กองเรือโลก									

ที่มา : Review of Maritime Transport ๒๐๑๕

๖. การพัฒนาองค์ประกอบสมุททานุภาพ

เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถสมุททานุภาพให้สามารถทำประโยชน์เป็นพลังอำนาจของชาติ ช่วยให้ประเทศไปสู่ความมั่งคั่งและมั่นคงได้ มีแนวทางในการพัฒนาและเสริมสร้างแต่ละองค์ประกอบที่ Mahan กล่าวถึงดังนี้

จากการจัดอันดับกองเรือโลก ๓๕ อันดับแรกเมื่อ ๓ ปีที่แล้ว จะเห็นว่ามีประเทศในภูมิภาค ASEAN ติดอันดับ ๔ ประเทศ คือ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม กองเรือพาณิชย์ไทยไม่ติดอันดับ และเมื่อเปรียบเทียบกับสถานะภาพในภูมิภาค ASEAN ไทยอยู่ในอันดับ ๖ จากการเปรียบเทียบในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ โดยฟิลิปปินส์แซงเวียดนามขึ้นมา

หากพิจารณาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ มิใช่เฉพาะการเปรียบเทียบ จะเห็นว่ากองเรือพาณิชย์ของไทยมีขนาดเล็กกว่าที่ควรจะเป็นมาก และการที่มีปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออกเป็นอันดับต้น ๆ แสดงว่าเราใช้เรือชาติอื่นขนส่งสินค้าให้มากกว่าเรือไทย หรือกองเรือเรามีขีดความสามารถน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ขาดการพัฒนาให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีของเศรษฐกิจการค้าของประเทศ ทั้งนี้ได้มีการศึกษาพบปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาการนี้ คือ ขาดการปรับปรุงและพัฒนาองค์กรด้านพาณิชย์นาวีที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาบุคลากรกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ มาตรการด้านภาษี การเงิน และความล่าช้าของการจดทะเบียนเรือ ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาแก้ไขดังนี้



ประเทศ	รวม	เรือบรรทุกน้ำมัน	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง	เรือบรรทุกทั่วไป	เรือคอนเทนเนอร์	เรืออื่นๆ
อินโดนีเซีย	๑๐,๗๗๖	๒,๓๖๑	๑,๓๓๐	๒,๖๕๘	๑,๒๓๓	๓,๑๙๔
มาเลเซีย	๗,๘๑๗	๒,๕๗๗	๑๔๐	๓๒๕	๔๖๖	๔,๓๐๘
ฟิลิปปินส์	๔,๗๑๑	๒๘๓	๒๔๐๐	๗๘๙	๒๙๖	๙๔๓
สิงคโปร์	๕๘,๐๙๐	๒๐,๔๑๑	๑๖,๕๐๗	๑,๒๐๗	๑๑,๓๗๙	๘,๕๘๖
ไทย	๓,๐๔๐	๘๘๖	๘๙๔	๔๐๐	๒๑๘	๖๔๓
เวียดนาม	๔,๕๑๒	๙๒๕	๙๗๘	๑,๘๗๑	๑๔๗	๕๙๐

ที่มา : Review of Maritime Transport ๒๐๑๓ สืบค้นล่าสุด วันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๙

๖.๑.๑ ในเรื่องแรกการขาดองค์กรด้านพาณิชย์นาวีที่มีประสิทธิภาพ ปัญหานี้ คือเดิมเคยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี เป็นหน่วยงานระดับกรม ขึ้นตรงกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงาน ศึกษาวิจัย รวบรวมทางวิชาการ และศึกษาวิเคราะห์โครงการ แผนงานหรือมาตรการเสนอคณะกรรมการ แต่ต่อมาถูกยุบเหลือเป็นหน่วยระดับกองในกรมเจ้าท่า คือ กรมส่งเสริมพาณิชย์นาวี การลดขนาดหน่วย ลดความสำคัญของงาน ทำให้คนไม่เพียงพอ การติดต่อประสาน การผลักดันนโยบายการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จะให้ส่งผลเป็นรูปธรรม ตลอดจนการติดตามข้อมูลต่าง ๆ และการดำเนินการกับต่างประเทศ กระทำได้ยาก เห็นควรให้ตั้งองค์กรขึ้นมาใหม่ เป็นสำนักงานในระดับกรม ขึ้นตรงกระทรวงคมนาคม คล้ายเดิมแต่ให้มีความสมบูรณ์ในตัว สามารถผลักดันงานให้เป็นรูปธรรมได้ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และปฏิบัติการในการส่งเสริมพัฒนา กำกับดูแลการพาณิชย์นาวี และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด พร้อมทั้งตั้งคณะกรรมการระดับชาติในการกำหนดนโยบาย และคณะกรรมการระดับกระทรวง ในการบริหารงานให้เป็นไปตามนโยบาย ในการนี้เกี่ยวกับองค์กรใหม่ เห็นควรให้มีการพิจารณาทบทวนจัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติขึ้นมาใหม่ โดยตั้งเป้าหมายขั้นแรกให้มีส่วนแบ่งในการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๑๕

๖.๑.๒ ปัญหาบุคลากรที่ทำงานบนเรือ เป็นปัญหาทั้งปริมาณและคุณภาพ ทางด้านปริมาณที่คาดว่าในอีก ๓ ปีข้างหน้า จะมีความต้องการประมาณ ๑๕,๐๐๐ นาย โดยแบ่งเป็นนายประจำเรือ ๕,๐๐๐ นาย และลูกเรือ ๑๐,๐๐๐ นาย นั้น จำนวนการผลิตในประเทศน่าจะไม่เพียงพอ สาเหตุสำคัญน่าจะมาจากขาดการวางแผนประสานงานระหว่าง กรมเจ้าท่า แหล่งผลิตต่าง ๆ และผู้ใช้ คือบริษัทสายการเดินเรือต่าง ๆ การขาดแคลนเรือฝึก และปัญหาการละทิ้งอาชีพการทำงานในเรือ จากการไม่คงทนทะเลส่วนทางด้านคุณภาพนั้น ผลผลิตยังมีจุดอ่อนในด้านภาษาอังกฤษ โดยเฉพาะทางการใช้งานและมาตรฐานทางวิชาชีพที่ยังไม่มีคุณภาพเท่าที่ควร ข้อเสนอแนะทางด้านปริมาณ เห็นควรให้มีการวางแผนผลิตให้สอดคล้องกับความต้องการ ทั้งนี้โดยเฉพาะนายประจำเรือที่มีความสามารถการผลิตประมาณปีละ ๓๐๐ นาย จากสถาบันของรัฐทั้งสามแห่ง (ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยบูรพา) ถ้าเพิ่มการผลิตจนเต็มความสามารถแล้ว ยังไม่พอเพียงให้กองทัพเรือพิจารณาสนับสนุนโดยจัดหลักสูตรพิเศษเพิ่มเติมหลักสูตรนักเรียนนายเรือ สำหรับเรือฝึกควรจัดหาให้พอเพียง ในการนี้อาจจัดสรรงบประมาณพิเศษให้กองทัพเรือจัดหาเรือฝึกการเรือ เดินเรือ และเครื่องฝึกจำลองเพิ่มเติม เป็นส่วนกลางสำหรับให้สถาบันต่าง ๆ และนักเรียนนายเรือหมุนเวียนฝึก สำหรับในเรื่องคุณภาพนั้น ให้กรมเจ้าท่ากำหนดหลักสูตรมาตรฐานและเงื่อนไข



ขั้นต่ำตามความต้องการที่แหล่งผลิตต่าง ๆ ต้องผ่านเกณฑ์
ขั้นนี้ให้รวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษทางการใช้งานด้วย

๖.๑.๓ บรรดากฎหมาย กฎระเบียบ และ
ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ไม่ทันสมัยสอดคล้องกับธุรกิจการค้า
และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่เอื้อประโยชน์
ต่อการพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทยเสนอแนะให้จัดการ
แก้ไข โดยเฉพาะเรือที่ทำการค้าระหว่างประเทศให้มี
หลักปฏิบัติตามหลักสากลให้เป็นที่ยอมรับมากขึ้น

๖.๑.๔. มาตรการภาษีและการเงิน ในเรื่องภาษี
ที่ผู้ประกอบการเมืองไทยยังเสียเปรียบต่างประเทศที่เข้ามา
ประกอบการ เช่น การนำเข้าเรือไทยต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม
ที่ค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นภาระมากกว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามา
ประกอบการ กรณีเช่นนี้ เห็นควรให้รัฐมีมาตรการส่งเสริม
และสนับสนุนการลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ
เรือไทย โดยเฉพาะด้านภาษีเพื่อเพิ่มศักยภาพในการ
แข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศ ส่วนด้านการเงิน
เนื่องจากธุรกิจด้านนี้จะต้องลงทุนสูง ระยะเวลาคืนทุนนาน
และเป็นธุรกิจที่ค่อนข้างจะมีความเสี่ยงสูง จึงมักจะมี
ปัญหาเรือล้นเชือกกับธนาคาร เห็นควรให้มีการจัดตั้ง
กองทุนเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนธนาคารพาณิชย์
ของรัฐ และสถาบันการเงินภาคเอกชนปล่อยสินเชื่อ
แก่กองเรือไทยในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาชำระหนี้
นาน และมีระยะเวลาปลอดหนี้เพียงพอแก่การพัฒนา
และเติบโต

๖.๑.๕ สำหรับเรื่องการจัดทะเบียนเรือ
ที่เป็นปัญหาความล่าช้า ในเรื่องการจดทะเบียนเรือ
การจดทะเบียนเรือ ในต่างประเทศและการขอต่อใบอนุญาต
ใช้เรือ นั้น เห็นควรให้มีมาตรการให้ลดขั้นตอนไม่ให้ยุ่งยาก
ซับซ้อน งดสิ่งที่ไม่จำเป็น เกี่ยวกับการใช้เรือไทยนี้มี
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม คือ การสำรวจจุดเจาะน้ำมัน
แก่ธรรมชาติในทะเล และการขนส่งน้ำมันในเขต
เศรษฐกิจจำเพาะและในเขตไหล่ทวีปไทยให้ใช้เรือไทย

๖.๒ ท่าเรือ

ตลอดชายฝั่งของไทย ทั้งอ่าวไทยและทะเล
อันดามันมีท่าเรือสินค้า ท่าเรือประมง ท่าเรือโดยสาร

และท่าเรือท่องเที่ยว รวมทั้งสิ้น ๔๔๓ ท่า โดยตั้งอยู่
ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ๑๑๒ ท่า อ่าวไทยตอนใน ๘๖ ท่า
และทะเลอันดามัน ๑๒๕ ท่า โดยมีท่าเรือหลักที่สำคัญ
คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือ
มาบตาพุด ท่าเรือรอง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ สังกัด
กองทัพเรือ ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ และท่าเรือสยามซีพอร์ต
ของเอกชนทางภาคตะวันออก อ่าวไทยตะวันตก ได้แก่
ท่าเรือสงขลา และท่าเรือประจวบซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกของ
เอกชน ฝั่งอันดามัน ได้แก่ ท่าเรือระนอง และท่าเรือภูเก็ต
ซึ่งเป็นท่าเรือท่องเที่ยว และที่กั้นตั้งเป็นทั้งท่าเรือของ
เทศบาลและเอกชน จากท่าเรือทั้งหมดที่กล่าวมาท่าเรือ
ประเทศไทยมีเพียงท่าเรือเดียวที่ได้รับการจัดอันดับโลก
คือ ท่าเรือแหลมฉบังที่มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือนับเป็นลำดับที่
๒๑ ของโลก แต่อย่างไรก็ตามจากการเป็นท่าเรือที่อยู่ใน
ในซอยอยู่ห่างจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลกมาก
จึงเป็นท่าเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าไปขนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์
เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางอีกทอดหนึ่ง เป็นท่าเรือ
ขนาดปานกลางที่สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ ตัน
กินน้ำลึกไม่เกิน ๑๖ เมตร ด้วยลักษณะตำบลที่ทาง
ภูมิศาสตร์ที่ไม่เอื้ออำนวย การพัฒนาท่าเรือดังกล่าวแม้จะ
กระทำให้ถึงขีดสุดแล้ว คาดว่าก็ยังเพิ่มระดับสมุททานุภาพ
ได้ไม่มากนัก แต่ในทางตรงข้ามหากทำให้เส้นทางเดินเรือ
หลักของโลกขึ้นมาผ่านไทย หรือเป็นแค่เส้นทางสำรอง
พร้อมทั้งสร้างเมืองเศรษฐกิจพิเศษ แหลมฉบังจะเป็น
ท่าเรือที่อยู่ใกล้ถนนใหญ่จะทำให้มีค่าในเชิงสมุททานุภาพ
เป็นอันมาก อย่างไรก็ตามก่อนที่จะมีการดำเนินการดังกล่าว
ในสภาพท่าเรือของประเทศไทยในปัจจุบันที่มีปัญหา
ที่ท่าเรือสินค้าขนาดเล็กที่มีกว่า ๑๐๐ ท่า และท่าเรือ
ประเภทอื่น ๆ อีก ยกเว้นท่าเรือระหว่างประเทศของ
ราชการ ๓ แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ
และท่าเรือมาบตาพุดยังใช้ประโยชน์ไม่ได้เต็มที่ (ท่าเรือ
พาณิชย์ของราชการนอกจากที่กล่าวมาแล้ว ยังมีท่าเรือ
สงขลา ท่าเรือท่องเที่ยวภูเก็ต ท่าเรือระนอง ท่าเรือ
เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ
ที่บริหารโดยกองทัพเรือ) ในการนี้ มีข้อเสนอแนะดังนี้



๖.๒.๑ จัดตั้งองค์กรที่บริหารจัดการให้มีหน้าที่ กำหนดนโยบาย วางแผน และควบคุมท่าเรือในภาพรวม ของประเทศให้มีแนวทางการพัฒนาในทิศทางเดียวกัน ให้สอดคล้องตามความต้องการในการดำเนินกิจการ พาณิชยนาวี และธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องของประเทศ

๖.๒.๒ แม้ในช่วงเวลานี้ ยังดำเนินการในการ ดึงเส้นทางเดินเรือหลักของโลกให้ผ่านไทยไม่ได้ แต่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะใช้ความพยายามที่จะให้ สายการเดินเรือ รวมทั้งเรือโดยสารขนาดใหญ่ของโลก มีจุดหมายปลายทาง หรือผ่านเข้าท่าเรือที่สำคัญของไทย โดยไม่ต้องแวะขนถ่ายที่ทำเรือทางใต้ประเทศ ในการนี้ รัฐบาลต้องช่วยเหลือและสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยเฉพาะ โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ ซึ่งสามารถรับเรือ ไม่เกินแสนตันได้ ควรที่จะแล้วเสร็จในโอกาสแรก

๖.๒.๓ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลไทยใช้ แนวความคิด “เมืองหลังท่า” ในการดำเนินการ คือ ใช้ท่าเรือ ต่างประเทศเป็นหลักในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยใช้ ท่าเรือในประเทศหรือขนส่งทางบกเป็นทางผ่านเพื่อไปยัง ท่าเรือนอกประเทศนั้น ๆ ในกรณีที่ทำเรือต่างประเทศ ดังกล่าวใช้การไม่ได้ เช่น ช่องแคบถูกปิดโดยสาเหตุต่าง ๆ หรืออื่น ๆ ที่ทำให้ประเทศนั้นไม่สามารถใช้ท่าเรือได้ ไทยซึ่งเป็นประเทศที่ต้องพึ่งการส่งออกและต้องนำเข้า น้ำมันเพื่อความอยู่รอดจะลำบากเดือดร้อนเป็นอันมาก ด้านอ่าวไทยไม่มีปัญหา แต่ทางด้านทะเลอันดามันยัง ไม่มีท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่พอที่จะรองรับกรณีฉุกเฉิน ดังกล่าวได้ ดังนั้นโครงการท่าเรือน้ำลึกพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น **ด้านฝั่งทะเลอันดามัน**ยังเป็น สิ่งจำเป็นในกรณีที่ยังไม่มีแนวความคิด “เมืองท่า”

๖.๒.๔ นอกจากเชิญชวนสายการเดินเรือใหญ่ ของโลกแล้ว ภาครัฐควรส่งเสริมให้มี “เส้นทางการค้าและการท่องเที่ยวชายฝั่ง” โดยพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเล ทั้งสองด้าน แล้วให้มีการเชื่อมโยงติดต่อกันทั้งในรูปแบบ การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยเชิญชวนสาย การเดินเรือในประเทศเข้าดำเนินการ ทั้งนี้ท่าเรือหลัก ในแต่ละพื้นที่ให้มีการขนส่งรูปแบบอื่นผสมด้วย โดยรัฐ

บริการสิ่งอำนวยความสะดวก การดำเนินการนี้อาจพิจารณา ให้ครอบคลุมต่างประเทศ เช่น ด้านอ่าวไทยอาจถึงท่าเรือ สำคัญของเวียดนาม ทางด้านทะเลอันดามันอาจครอบคลุม เมืองสำคัญทั่วอ่าวเบงกอล

๖.๒.๕ กรณีที่ยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ โดยเฉพาะท่าเรือพาณิชย์ของรัฐนั้น ให้ทบทวนแนวความคิด ในการใช้งาน โดยใช้แนวทางในข้อที่แล้วพิจารณาด้วย และถ้าเห็นไม่คุ้มค่าไม่จำเป็น ให้โอนให้หน่วยราชการอื่น ใช้ประโยชน์

๖.๓ อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือ

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรม พื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญและมีส่วนเชื่อมโยงกับ กิจการพาณิชยนาวีตลอดจนอุตสาหกรรมเชื่อมโยงอีกมาก เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก เครื่องมือสื่อสาร อุปกรณ์เดินเรือ สี เครื่องจักรกล เครื่องยนต์เรือ และอื่น ๆ อีกมาก และ เนื่องจากกว่าร้อยละ ๙๐ ของปริมาณการค้าระหว่าง ประเทศต้องใช้บริการขนส่งทางทะเลซึ่งต้องใช้เรือ ดังนั้น ชาติการค้าหรือชาติทะเลจึงถือว่าอยู่ต่อเรือและซ่อมเรือ มีความสำคัญ และแสดงออกถึงศักยภาพทางทะเลของ ประเทศ ซึ่งปัจจุบันธุรกิจอุตสาหกรรมประเภทนี้ สามารถ สร้างรายได้ให้กับประเทศไม่น้อยกว่าอุตสาหกรรม ประเภทอื่น สำหรับประเทศไทยแม้ว่าจะอยู่ในภาวะเศรษฐกิจ และการลงทุนไม่ค่อยจะดีนัก รายได้จากอุตสาหกรรมนี้ ลดลงเป็นอันมาก แต่ในปีที่ผ่านมาทำรายได้ประมาณ ๑๗,๐๐๐ ล้านบาท มีอยู่เรือที่จอดทะเบียน ๒๓๒ อยู่ โดยแบ่งเป็นอยู่ขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ โดยปัจจุบันอยู่ที่มีขีดความสามารถสูงสุดสามารถซ่อมเรือได้ ขนาดไม่เกิน ๑๔,๐๐๐ ตัน ปัญหาที่เกิดขึ้นเท่าที่ทราบ คือ รัฐบาลขาดการสนับสนุนและส่งเสริมอย่างจริงจัง และ ผู้ประกอบการขาดเงินทุน ตลอดจนสถานที่ให้การศึกษา ทั้งในระดับวิศวกรรมและวิชาชีพยังไม่พอเพียง หากมี ความต้องการเพิ่มขีดความสามารถการใช้ทะเลของชาติ ปัญหาเหล่านี้ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการส่งเสริม อย่างจริงจังต่อเนื่อง และครบวงจรจากรัฐบาล



๖.๔ กำลังทางเรือ

Alfred Thayer Mahan: 1890

- ▶ sea power necessary to facilitate trade and peaceful commerce
- ▶ the country that possessed power would be one that could control the seas
- ▶ development of a strong navy was an essential ingredient to a powerful state as was the country's location
- ▶ most power would be held by a country with accessible relative location and connected with a long coastline and good harbors
- ▶ power held north of the Suez and Panama Canals.

สำหรับกำลังทางเรือ (Naval Force) ที่หมายถึง กำลังเรือผิวน้ำ ใต้น้ำ อากาศนาวิ นาวิกโยธินกำลังรบอื่น ๆ ของกองทัพเรือ และหน่วยราชการอื่นที่ใช้ในการทำสงครามทางเรื่อนั้น ในสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน คาดว่า คงเป็นไปตามแผนโครงสร้างกำลังรบในยุทธศาสตร์ทางเรือ ที่กองทัพเรือกำหนดไว้ ไม่มีข้อเสนอนะแต่อย่างใด แต่บทความนี้ได้ตั้งสมมุติฐานว่ารัฐบาลจะเห็นความสำคัญในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์เป็นพลังอำนาจแห่งชาติ ในการช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติที่กำหนดใน ๒๐ ปีข้างหน้า อาจมีการแก้ไขยุทธศาสตร์ชาติเพิ่มเติม นโยบายในการใช้ทะเลเข้าไป อาจมียุทธศาสตร์ทะเลที่แท้จริงรองรับ ส่งผลให้อาจต้องประเมินยุทธศาสตร์ทางเรือใหม่ ซึ่งถ้าเป็นจริงสมมุติฐานภาพเพิ่มขึ้นประโยชน์จากการใช้ทะเลมากขึ้นจนถึงขั้นพลิกเศรษฐกิจ และความมั่งคั่งของประเทศให้เป็นระดับชั้นนำของโลก กรณีเปลี่ยนมาใช้แนวความคิด “เมืองท่า” ดึงเส้นทางเดินเรือ เส้นทางการค้าหลักของโลกมาผ่านตอนใต้ของประเทศ กำลังทางเรือใหม่ที่จะรองรับการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ ขอเสนอแนะให้มีขนาดและคุณลักษณะเป็น “กองทัพเรือภูมิภาค” (Regional Navy) กล่าวคือ มีขีดความสามารถในการส่งกองเรือใหญ่ ปฏิบัติการได้ทั่วภูมิภาค และสามารถขยายอำนาจกำลังรบจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง (Naval Projection Ashore) ได้ทั่วภูมิภาคตามที่ต้องการระดับหนึ่งด้วย

ตัวชี้วัด



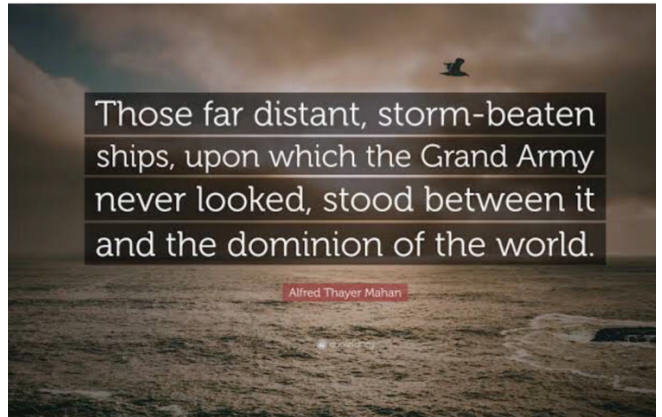
เคยกล่าวไว้แต่ต้นแรงจูงใจในการจัดทำบทความนี้ มาจากผลการจัดอันดับชาติทะเลชั้นนำของโลกของสถาบันจัดชั้นเรือประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นที่ยอมรับของนานาชาติที่ปรากฏว่าประเทศไทยไม่ถูกจัดอันดับใน ๓๐ อันดับแรกของโลก ขณะที่ชาติในภูมิภาค ASEAN ได้รับการจัด ๕ ชาติ คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม นั้น เมื่อได้เสนอนะแนวทางต่าง ๆ แล้ว หากเริ่มมีการปฏิบัติคิดว่าความสามารถในการแข่งขันด้านนี้ คงจะเริ่มดีขึ้น ในการนี้ขอเรียนว่าหลักเกณฑ์ที่ผู้จัดอันดับดังกล่าวที่ใช้ ซึ่งอาจใช้เป็นตัวชี้วัดได้ มีอยู่ ๔ เรื่อง ด้วยกันคือ เรื่องแรกเป็นการขนส่งทางเรือ โดยมุ่งเน้นไปที่กองเรือพาณิชย์เป็นหลัก ในประเด็น ขนาดกองเรือที่บริหารจัดการ ขนาดกองเรือของประเทศ มูลค่ากองเรือ การปฏิบัติตามองค์กรทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization /IMO) เรื่องต่อมา เป็นเรื่องกฎหมายและการเงินที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงความชำนาญทางกฎหมาย เบี้ยประกันภัย แหล่งเงินทุนกู้ยืม ความโปร่งใสและการคอร์ปชั่น ขนาดตลาดหลักทรัพย์ การจัดส่งสินค้าและความยุ่งยากของกฎระเบียบต่าง ๆ เรื่องที่สามคือเทคโนโลยีทางทะเล ซึ่งตัวชี้วัดสำคัญคือ อุต่อเรือและซ่อมเรือ ชั้นของกองเรือ การสนับสนุนทางทะเล การวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



และการเสริมสร้างความรู้ เรื่องสุดท้าย การทำเรือและงานโลจิสติกส์ที่เน้นหนักงานท่าเรือ มีตัวเกณฑ์สำคัญ คือ การจัดการตู้ส่งสินค้า (TEU) ที่ท่าเรือ การจัดการสินค้าทั้งหมด ผู้ปฏิบัติงานท่าเรือโดยสภาระหว่างประเทศ (จำนวนผู้โดยสาร) การเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ ประสิทธิภาพงานโลจิสติกส์ และภาระต่อพิธีศุลกากร ในกรณีนี้น้ำหนักคะแนนของการขนส่งทางเรือ (Shipping) ที่เน้นด้านกองเรือพาณิชย์จะเป็นสองเท่าของ ๓ ตัวชี้วัด ที่เหลือ

สรุป

เท่าที่ได้นำเสนอมาทั้งหมด ถึงแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถให้ทะเลของชาติให้เกิดประโยชน์สูงขึ้น หรือมีความเป็นชาติทะเลมากขึ้น เพื่อเป็นพลังอำนาจหนึ่งของชาติที่ช่วยให้บรรลุจุดประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยนำเอาทฤษฎีสุมุททานุภาพของ Mahan มาประยุกต์ใช้นั้นสรุปได้ว่า ต้องเริ่มต้นที่รัฐบาลก่อน ที่ต้องตระหนักว่าความมั่งคั่งและร่ำรวยจะเกิดขึ้นได้ ประเทศต้องเป็นชาติการค้าและชาติทะเล ต้องสามารถใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์มากกว่าปัจจุบัน สุมุททานุภาพของประเทศจำเป็นต้องเพิ่มระดับมากขึ้น ควรมีการกำหนดนโยบายการใช้ทะเลที่ชัดเจน แก้ไขเพิ่มเติมยุทธศาสตร์ชาติโดยบรรจุนโยบายดังกล่าวเข้าไป และให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเลรองรับ จัดการข้อต่อ ปัจจุบันพื้นฐานที่ไม่เกื้อกูลต่อสมุททานุภาพในเรื่องตำบลที่ทางภูมิศาสตร์ ที่ไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลกก่อนเป็นประการแรกแล้วจึงจัดการกับปัจจัยที่เหลือ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่เสนอ ทั้งนี้ยังได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาองค์ประกอบสมุททานุภาพของไทย ซึ่งได้แก่กองเรือพาณิชย์ ท่าเรือ อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ ตลอดจนกำลังทางเรือไว้ด้วย ซึ่งในส่วนกำลังทางเรือ การที่ไทยจะเป็นประเทศที่มั่งคั่ง และมีสมุททานุภาพที่เข้มแข็งนั้น กำลังทางเรือที่ใช้ปกป้องคุ้มครองจะต้องเป็นกำลังที่มีคุณลักษณะเป็น “กองทัพเรือภูมิภาค” ในกรณีคาดว่าจะเป็นประโยชน์สำหรับท่านผู้อ่านโดยทั่วไป และท่านผู้มีอำนาจหน้าที่หากเห็นด้วยอาจนำไปประยุกต์ใช้ทั่วไป



สุดท้ายนี้ขอจบด้วยคำกล่าวของคุณครู Mahan ที่แสดงในภาพข้างบน ซึ่งความหมายในปัจจุบันมิใช่เกี่ยวกับ ทหารบก ทหารเรือ แต่ขอให้ความหมายในเชิงสร้างสรรค์ว่า “ถ้าอยากให้ประเทศมั่งคั่งเราจะต้องออกทะเล” 🇹🇭

เอกสารอ้างอิง

๑. บทความเรื่อง “Sea Power สมุททานุภาพ เนื้อหา ความหมายทหารเรือ ครุรัฐแจ้ง” พล.ร.อ.สามารถ จำปรัตน์ นิตยสารนาวิกศาสตร์ เล่มที่ ๑๐, ๑๑ และ ๑๒ เมื่อ ตุลาคม, พฤศจิกายน และ ธันวาคม ๒๕๕๖
๒. ประกาศราชกิจจานุเบกษา เรื่อง “ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐” เมื่อ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๑
๓. เอกสารอ้างอิงกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๐๔ เรื่อง “หลักการและทฤษฎีการทำสงคราม”
๔. “แผนความมั่นคงแห่งชาติด้านทะเล (๒๕๕๘ - ๒๕๖๔)” สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ
๕. “วาระที่ ๒ : แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์” สภาปฏิรูปแห่งชาติ สิงหาคม ๒๕๕๘
๖. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย” วิทยา บ่อม่วง กันยายน ๒๕๕๙
๗. “เศรษฐกิจสีคราม : ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล” ดร.ธนิต โสรัตน์
๘. ค้นหาจาก www.google.com “ประวัติการค้าไทย” “ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” “ท่าเรือ” “อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ” “Alfred Taylor Mahan” “Sea Power” “The Leading Maritime Nation of the World 2018” “D.N.V.G.L”
๙. “Maritime Power and Strategy” Dr.Azhar Amad , Pakistan National Defence University Journal 2014
๑๐. “Mahan for the Twenty First Century : His Principles Still Apply to National Power” Lcdr.Ronald D.Parker, USN. Thesis of USMC. Command and Staff College, 2003