

# ตอนที่ ๓

## ปัญหาของเรือดำน้ำ และการปฏิบัติการในยามสงบ

พลเรือเอก ไพศาล นกสินจรวงศ์



“ในบรรดาทหารของทุกเหล่าทัพ  
ไม่มีใครที่แสดงถึงความทุ่มเทและเผชิญกับอันตรายที่แสนโหดมากไปกว่านักเรือดำน้ำ”

Sir Winston Churchill  
อดีตนายกรัฐมนตรีของอังกฤษในสงครามโลกครั้งที่ ๒

### อาร์มภท

บทความสองตอนที่แล้ว ผู้เขียนได้นำเสนอเป็นกรณีศึกษาเกี่ยวกับความหายนะของเรือดำน้ำในยามสงบ อันเนื่องมาจากองค์วัตถุและองค์บุคคล แต่ในบทความนี้จะมองปัญหาของเรือดำน้ำของกองทัพเรือออกไป ภายนอก (Prospective) โดยเน้นในยามสงบเป็นหลัก เช่น

การได้มาของเรือดำน้ำ การบริหารกำลังพลที่ปฏิบัติการในเรือดำน้ำ พื้นที่ทางภูมิศาสตร์ของประเทศที่ถูกปิดล้อม โดยธรรมชาติของประเทศเพื่อนบ้าน น่านน้ำไทยเป็นเขตจำกัด แคบ (Confined) และตื้น (Shallow) เป็นต้น ปัญหาสามารถแก้ไขได้ไม่ยาก แต่ก็มีบางปัญหาที่เล็ง



ได้ยาก และเชื่อว่าจะหมดหนทางแก้ไข ซึ่งแน่นอนว่าเราคงต้องหันกลับไปมองในประวัติศาสตร์ และศึกษาว่าบางประเทศในรอบ ๆ บ้านเรา เขาแก้ปัญหาอย่างไร โดยเราเก็บความรู้สึกว่าเขาเป็นประเทศเล็ก มีกองทัพเรือที่เกิดขึ้นหลังเราหลายปี แต่เกี่ยวกับเรือดำน้ำกองทัพเรือของเราแล้วได้ว่าเริ่มต้นจากศูนย์ ส่วนกองทัพเรือที่จะกล่าวถึงเรามีประสบการณ์เกี่ยวกับเรือดำน้ำมากกว่า ๓๐ ปีแล้ว และยังคงพัฒนาต่อไปอีก

อาจมีผู้อ่านบางคนตั้งข้อสังเกตว่า ผู้เขียนไม่เคยเป็นนักเรือดำน้ำ (Submariner) หรือทำงานเกี่ยวกับเรือดำน้ำมาก่อน ความคิด หรือบทความนี้จะน่าเชื่อถือได้จริงหรืออ่านเล่น ๆ ก็แล้วกัน หากยังขาดความเชื่อมั่นต่อผู้เขียน แต่ต้องยอมรับว่าในกองทัพเรือของเรา น่าจะขาดแคลนผู้มีประสบการณ์ด้านนี้ Helmut von Moltke ยอดนักรบชาวปรัสเซีย กล่าวว่า “ในยามสงบเราไม่อาจหาประสบการณ์จากการรบได้ ดังนั้น จึงควรศึกษาจากประสบการณ์ของผู้ที่ประสบความสำเร็จในอดีตของผู้อื่น” ผู้เขียนมิได้มีเจตนาเป็นอย่างอื่น เพียงแต่หวังว่า บางส่วนบางตอนของบทความนี้ หากเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือบ้าง ก็นับว่าคุ้มค่าต่อการค้นคว้าศึกษาหาข้อมูล แต่หากประเด็นต่าง ๆ ของปัญหา และข้อเสนอแนะ เป็นสิ่งที่กองทัพเรือมีอยู่แล้ว ไม่เป็นไรครับอย่างน้อยขอให้คิดว่ายังมีอดีตนายทหารเรือเฝ้าติดตาม และดูการทำงานของกองทัพเรือด้วยความเป็นห่วงเท่านั้นเอง

### ปัญหาในการได้มาซึ่งเรือดำน้ำ

คงไม่มีใครโต้แย้งว่าเรือดำน้ำเป็นสินทรัพย์ (Asset) ทางเรือที่มีความสำคัญมากสำหรับกองทัพเรือแทบทุกชาติ เป็นอาวุธเชิงรุก เชิงยุทธศาสตร์ ที่สร้างความได้เปรียบเด่นมาก โดยเฉพาะสำหรับกองทัพเรือขนาดเล็ก แต่อย่างไรก็ตาม การจัดหาและการปฏิบัติการของเรือดำน้ำมีปัญหาไม่ใช่น้อย แตกต่างกันไปของแต่ละชาติ ซึ่งเราควรให้ความสนใจ

#### ปัญหาแรก

ใช้งบประมาณจำนวนมากในการจัดหาเรือดำน้ำ



ภาพที่ ๑ U-Boat Pen ของเยอรมนีในฝรั่งเศส



ภาพที่ ๒ ที่จอดเรือในภูเขาของ กองทัพเรือสวีเดน

มิใช่เพียงแค่ตัวเรือดำน้ำเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก การส่งกำลังบำรุง และซ่อมบำรุงที่ตามมาอย่างเลี่ยงไม่ได้ สถานที่จอดเรือบางประเทศสร้างเป็น Submarine Bunker (อย่างเช่น U-Boat Pen ของเยอรมนีในฝรั่งเศส และนอร์เวย์ ซึ่งทำด้วยคอนกรีต ยาวราว ๗ เมตร บางประเทศเจาะภูเขาที่ติดกับทะเลเป็นต้น) เรือพี่เลี้ยง (Submarine Tender) ยานกู้เรือ และช่วยเหลือผู้ประสบภัยของเรือดำน้ำ เป็นต้น เนื่องจากเกี่ยวกับเรื่องเรือดำน้ำเป็นสิ่งละเอียดอ่อน จึงต้องสร้างสิ่งดังกล่าวเป็นพิเศษ ซึ่งแน่นอนว่าต้องใช้งบประมาณมากเป็นพิเศษเช่นกัน

ทางด้านยุทธศาสตร์ และยุทธการจำเป็นต้องเตรียมกำลังรบเรือดำน้ำไว้ต้องไม่ต่ำกว่า ๓ ลำ (๑ ลำ ใช้ลาดตระเวน ๑ ลำ เดินทางระหว่างฐานทัพ - พื้นที่





ภาพที่ ๓ Submarine Tender ของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา



MV Swift Rescue is a Submarine Support and Rescue Vessel (SSRV) of the Singapore Navy.

ภาพที่ ๔ ยานกู้ภัยเร่งด่วนสำหรับช่วยเรือดำน้ำ ของกองทัพเรือสิงคโปร์

ปฏิบัติการ อีกหนึ่งลำเพื่อการส่งกำลังบำรุง แต่บางประเทศมีเกณฑ์สูงกว่านี้ เป็น ๔ ลำ เพื่อสำรอง เมื่อต้องซ่อมทำระยะยาว) โดยหลักเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการประหยัด โดยเพิ่มขนาด (Economy of Scale) การมีกองเรือขนาดเล็กประมาณ ๓ ลำ ราคาของแต่ละลำย่อมสูงกว่าของแต่ละลำเมื่อจัดหาเรือดำน้ำจำนวนมากขึ้น อาจเป็น ๖ หรือ ๙ ลำ นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาถึงขีดความสามารถทางยุทธการ หากมีจำนวนเรือดำน้ำน้อย จึงเป็นการยากที่จะประกันขีดความสามารถที่ถาวรได้

ความจำกัดด้านงบประมาณและการแก่งแย่งงบประมาณระหว่างเหล่าทัพ ย่อมกลายเป็นผลกระทบและข้อจำกัดขนาด รวมทั้งจำนวนของเรือดำน้ำที่จะจัดหา ซึ่งเป็นสิ่งท้าทายต่อโครงสร้างกำลังรบของกองทัพเรือในที่สุด

ประเทศไทยโชคดีที่มีที่ตั้งติดทะเลถึง ๒ แห่ง คือด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน แต่น่าเสียดายที่คนไทยไม่ค่อยตระหนักถึงความสำคัญ และผลประโยชน์ที่ได้จากทะเล โดยเฉพาะรัฐบาลที่ผ่านมา ในอดีตกองทัพเรือได้แสดงความปรารถนามีเรือดำน้ำมาราวครึ่งศตวรรษ เพิ่งจะได้รับเมื่อไม่นานมานี้เอง แต่ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าโครงการเรือดำน้ำมิได้มีเพียงตัวเรือเท่านั้น ยังมีสิ่งที่จะต้องจัดหาอีกหลายอย่าง ซึ่งแน่นอนว่าต้องใช้งบประมาณจำนวนไม่น้อยเช่นกัน เป็นภาระหนักที่ซึ่งต้องดิ้นรนต่อสู้กับการจัดหางบประมาณต่อไป แต่ปัจจัยชี้ขาดคงหนีไม่พ้นฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศ นับเป็นสิ่งท้าทายและเสี่ยงอย่างยิ่ง

### ปัญหาที่สอง

การอ่อนด้อยความสามารถในการปฏิบัติการของระบบต่าง ๆ ที่ทันสมัย และสลับซับซ้อนของเรือดำน้ำสมัยใหม่ การจัดหาเรือดำน้ำของเรามักไม่ค่อยคำนึงถึงการได้รับการถ่ายทอดความรู้ที่จำเป็นทางเทคนิค (Technical Know-how) และด้านการปฏิบัติการ ตัวอย่างเช่น อาจไม่ได้รับความรู้เกี่ยวกับชุดข้อมูล Signature ด้านเสียงของเรือดำน้ำอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ ประเด็นนี้นับเป็นความยากลำบากสำหรับกองเรือดำน้ำที่มีขนาดเล็กและเพิ่งเริ่มก่อตั้ง ยังมีปัญหาบางเทคนิคอีกหลายประการที่เราต้องศึกษา และเตรียมรับมือ เช่น อาวุธหลักของเรือดำน้ำ คือ ตอร์ปิโด ระบบขับเคลื่อนหรือแม้กระทั่งกล้องตาเรือ เป็นต้น

กองเรือดำน้ำใหม่ที่ยังขาดประสบการณ์คงต้องเผชิญกับความกดดัน และความเครียดของกำลังพลที่ต้องออกปฏิบัติการในทะเลหลายวัน ดังนั้น กำลังพลจำเป็นต้องใช้เวลามากขึ้นเป็นพิเศษสำหรับการฝึก เพื่อให้เกิดทักษะทางยุทธการของเรือดำน้ำ ซึ่งทักษะดังกล่าวจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้หากมีการฝึกไม่เต็มที่ หรือมีทักษะบ้างแล้วแต่อาจลดลงเร็วหากขาดการฝึกอย่างต่อเนื่อง ปัญหาบางประการที่กล่าวนี้สำหรับกองเรือดำน้ำใหม่และมีขนาดเล็ก จึงดูจะยากที่จะสร้างกำลังพลของเรือดำน้ำที่ได้รับคุณสมบัติอย่างเหมาะสม (Qualified) อย่างต่อเนื่อง



และเมื่อถึงวาระที่ต้องสับเปลี่ยนกำลังพล ปัญหาเหล่านี้จะยิ่งยากขึ้นไปอีก สำหรับผู้บังคับการเรือจำเป็นต้องได้รับการฝึกอย่างเข้มข้นเพื่อเตรียมรับมือกับภาระรับผิดชอบด้านการบังคับบัญชา และการควบคุมที่มากมายใหญ่โต เพื่อให้เขาสามารถตัดสินใจได้อย่างอิสระเสรี หากเขาขาดการติดต่อกับหน่วยเหนือ (ทางวิทยุ) ซึ่งอยู่บนบกที่ห่างไกลจากพื้นที่ปฏิบัติการ

### ปัญหาที่สาม

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของเรือดำน้ำมีนวัตกรรมเกิดขึ้นมาใหม่อยู่ตลอดเวลา เช่น ระบบการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น การนำระบบ AIP (Air Independent Propulsion) ของเรือดำน้ำสมัยใหม่มาใช้ และการพัฒนาระบบขับเคลื่อนแบบไฮบริด Fuel cell/battery โดย Howaldtswerke ของเยอรมนี ทำให้เรือดำน้ำมีความเงียบมากขึ้น นอกจากนั้นการนำยานไร้คนขับมาใช้เสริมเรือดำน้ำ การพัฒนาการปราบเรือดำน้ำที่ทันสมัย เครื่องมือตรวจจับเรือดำน้ำมีการปรับปรุงและพัฒนาไปมาก โดยเฉพาะในกลุ่มกองทัพเรือขนาดใหญ่ที่มีกำลังรบ เรือดำน้ำที่เข้มแข็ง ซึ่งล้วนมีศักยภาพที่จะลดประสิทธิภาพของบรรดากองเรือดำน้ำขนาดเล็กที่ไม่สามารถแบกภาระในการจัดหาเรือดำน้ำชั้นเลิศ (First-rate) ได้ ตัวอย่างของสิ่งที่กล่าวข้างต้นนี้จำเป็นที่นักเรือดำน้ำ และหน่วยเหนือต้องติดตามความก้าวหน้า มิฉะนั้นจะตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ หากต้องเผชิญหน้ากับเรือดำน้ำของชาติอื่น

### ปัญหาที่สี่

ความเสี่ยงของเรือดำน้ำในการเดินเรือ โดยเฉพาะการปฏิบัติการในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น่านน้ำรอบ ๆ บ้านเรา ทางตะวันตกในทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดีย ทางตะวันออกในทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก โดยธรรมชาติเป็นกึ่งทะเลเปิด เป็นเขตน่านน้ำต้น มีการจราจรทางน้ำที่หนาแน่น และเป็นช่องทางแคบพื้นที่บางส่วนยังไม่ได้รับการสำรวจอย่างละเอียด และแม่นยำ โดยเฉพาะรอบ ๆ หมู่เกาะ Spratly ถึงกับมีผู้กล่าวว่าการปฏิบัติการของเรือดำน้ำในน่านน้ำดังกล่าวค่อนข้างเสี่ยงต่ออันตรายในการเดินเรือ การเข้าใจผิด

และอุบัติเหตุมักจะเป็นความหายนะมากกว่าอุบัติเหตุ โดยทั่ว ๆ ไปที่เกิดขึ้นของบรรดาเรือผิวน้ำ สิ่งที่น่าสังเกตและควรติดตาม คือ ความขัดแย้งอันเกิดจากกฎหมายระหว่างประเทศทางทะเลแนวใหม่ นับวันจะเป็นประเด็นที่ย่างยากซับซ้อนมากขึ้นทุกที

ประเด็นปัญหาที่สี่นี้จะกล่าวในรายละเอียดอันดับต่อไป

### ปัญหาที่ห้า

ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นที่น่าสังเกตว่าจำนวนเรือดำน้ำที่เพิ่มขึ้นทุกทีในภูมิภาคนี้ ได้กลายเป็นศักยภาพที่ทำให้สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ขาดความมั่นคง โดยเฉพาะเมื่อมีการนำเรือดำน้ำไปใช้ในภารกิจลับต่อพื้นที่ ซึ่งเป็นปัญหาความขัดแย้ง และในน่านน้ำอาณาเขตของชาติอื่น โดยเนื้อแท้ของธรรมชาติหลักของการปฏิบัติการของเรือดำน้ำสามารถก่อให้เกิดความตึงเครียดเพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มาตรา ๒๐ ของอนุสัญญาสหประชาชาติเกี่ยวกับกฎหมายทะเลแนวใหม่ (United Nations Convention on the Law of Sea – UNCLOS 1982) ได้กำหนดเงื่อนไขไว้ว่าเรือดำน้ำที่อ้างการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) ต่อน่านน้ำอาณาเขต หรือน่านน้ำหมู่เกาะ (Archipelagic Waters) ต้องโผล่ขึ้นมาเหนือน้ำ และแสดงธงประจำชาติของเรือลำนั้น ประเด็นนี้เคยเป็นสาเหตุแห่งความตึงเครียดระหว่างประเทศมาแล้วครั้งหนึ่ง ระหว่างอินโดนีเซียกับเรือดำน้ำของชาติอื่นที่ดำผ่านน่านน้ำของอินโดนีเซีย ดังปรากฏให้เห็นเป็นตัวอย่างที่ชัดเจน คือ อดีตประธานาธิบดีของอินโดนีเซีย Wahid ได้เตือนเมื่อเมษายน ค.ศ. ๒๐๐๐ ต่อประเทศสิงคโปร์ ที่ไม่อนุญาตให้เรือดำน้ำสิงคโปร์เร่ร่อน (Stray) ออกนอกช่องทางทางทะเลที่ได้กำหนดไว้ ขณะที่เดินทางตัดผ่าน (Transverse) น่านน้ำของอินโดนีเซีย

การปฏิบัติการของเรือดำน้ำเป็นเรื่องท้าทายต่อความปลอดภัยของขอบเขตทางทะเล (Maritime Domain) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หากมีการนำเรือดำน้ำ



ไปใช้ปฏิบัติการในน่านน้ำที่มีความขัดแย้งในช่วงเวลาที่เกิดภาวะตึงเครียด โอกาสที่ไม่ได้มีเจตนา หรือเกิดอุบัติเหตุจากการใช้อาวุธอาจเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเรือดำน้ำลำนั้นขาดการติดต่อกับหน่วยบัญชาการของตนที่อยู่ห่างไกล ความกดดันที่เกิดจากความพยายามโดยหน่วยปราบเรือดำน้ำของฝ่ายตรงกันข้าม ทำนองเดียวกันกับการตัดสินใจที่ผิดพลาดของสถานการณ์ของผู้บังคับการเรือดำน้ำ หรือแม้แต่ในยามสงบ ธรรมชาติ และตำบลที่การปฏิบัติการของเรือดำน้ำ ย่อมขัดขวางความร่วมมือในการจัดการกับความปลอดภัย อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากปัญหาของการใช้เรือดำน้ำยามสงบที่กล่าวมา บางประการ แสดงให้เห็นว่าขอบเขตทางทะเล (Maritime Domain) รวมทั้งอาณาเขตของใต้น้ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มความซับซ้อนมากขึ้น จำนวน และขีดความสามารถของเรือดำน้ำที่ปฏิบัติการในภูมิภาคนี้มากขึ้น

คุณค่าด้านการป้องปราบ (Deterrence) ของเรือดำน้ำ เป็นแรงจูงใจหลักที่อยู่เบื้องหลังการจัดหาเรือดำน้ำของทุกประเทศ ข้อได้เปรียบสำคัญด้านการซ่อนตัว (Stealth) ของเรือดำน้ำเป็นเครื่องประกันการตอบสนองที่ไม่สมน้ำสมเนื้อ (Unproportional) กับเรือผิวน้ำ เรือดำน้ำมักถูกนำมาอ้างว่าเป็นตัวคูณกำลัง (Force Multiplier) สำหรับกองทัพเรือขนาดเล็กที่อาจเผชิญกับกำลังรบทางเรือขนาดใหญ่ได้ คงมีแรงจูงใจอื่น ๆ เบื้องหลังการให้ได้มาซึ่งกำลังรบที่มีศักยภาพสูงนี้ เช่น ศักดิ์ศรี และหน้าตาของประเทศ เพื่อการมีศักยภาพทางทหาร โดยเฉพาะทางเรือที่ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ในยามสงบเรือดำน้ำยังสามารถนำไปใช้ในภารกิจที่หลากหลาย เช่น เรือดำน้ำสมัยใหม่ใช้ในด้านการหาข่าว การแสดงกำลัง การสอดส่อง หรือที่เรียกกันว่า การทูตทางเรือ (Naval Diplomacy) เป็นต้น

ความปลอดภัยเป็นประเด็นสำคัญที่เราจะละเลยไม่ได้เลย การทำให้มั่นใจต่อความปลอดภัยของเรือดำน้ำในน่านน้ำของภูมิภาคนี้เป็นสิ่งท้าทายสำคัญยิ่งสำหรับ

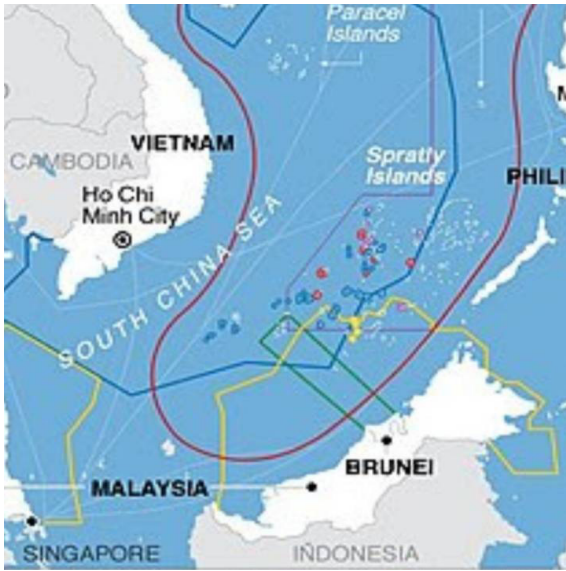
ประเทศที่มีเรือดำน้ำ ต้องยอมรับว่าในปัจจุบันยังไม่มีสนธิสัญญาเบื้องต้น (Protocol) ที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของเรือดำน้ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การขาดความไว้วางใจต่อกันเป็นปัจจัยสำคัญที่ขัดขวางอย่างชัดเจน แม้จะมีข้อขัดข้องอยู่บ้างก็ตาม แต่วิธีการ (Ways) และเครื่องมือ (Means) น่าจะมีพร้อมแล้ว ซึ่งสามารถนำมาปรับปรุงการสร้างความไว้วางใจและอำนวยความสะดวกต่อความก้าวหน้าของสนธิสัญญาเบื้องต้น สำหรับใช้ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นี้ เพื่อใช้กับการปฏิบัติการของบรรดาเรือดำน้ำ และความปลอดภัยของเรือเหล่านั้น

อย่างไรก็ตาม ในขณะที่ยังขาดสนธิสัญญาเบื้องต้นดังกล่าว ประเทศต่าง ๆ ที่มีเรือดำน้ำควรร่วมมือกันกำหนดมาตรการความปลอดภัยสำหรับเรือดำน้ำ เช่น

- ส่งเสริมความร่วมมือกันของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่น่านน้ำที่คาดว่าจะเกิดปัญหา และป้องกันการแทรกแซงกัน
- สร้างหน่วยงานเพื่อให้คำแนะนำการยatraของเรือดำน้ำในภูมิภาคนี้
- การปฏิบัติการของเรือดำน้ำในภูมิภาค ควรร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด ให้มีกิจกรรมหรือการปฏิบัติเพื่อสร้างความไว้วางใจเกี่ยวกับเรือดำน้ำ ตัวอย่างเช่น การประชุมร่วมมือกันด้านเรือดำน้ำของ Asia Pacific และการฝึกซ้อม Exercise Pacific Reach เป็นต้น
- สร้างเขต “No - Go” Zones สำหรับเรือดำน้ำเป็นการเฉพาะ เช่น พื้นที่ซึ่งมีความขัดแย้งเกี่ยวกับอาณาเขตในทะเลจีนใต้
- ริเริ่มทำสนธิสัญญาเบื้องต้นสำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อบริหารจัดการกับเรือดำน้ำที่หายหรือจม
- สร้าง Hotlines ของรัฐบาลขึ้นระหว่างบรรดาหน่วยงานของรัฐที่มีเรือดำน้ำออกปฏิบัติการ อย่างเช่นของโซเวียต - สหรัฐอเมริกา ในช่วงสงครามเย็น
- สร้างคณะทำงานด้านความปลอดภัยของเรือดำน้ำ



ขึ้นภายในสถาบันที่มีอยู่แล้วของภูมิภาคนี้ ตลอดจนขยายขอบเขตการประชุมทางทะเลของอาเซียน (ASEAN Maritime Forum)



ภาพที่ ๕ หมู่เกาะ Spratly อาจกำหนดเป็น “No - Go” Zones สำหรับเรือดำน้ำในยามวิกฤติ

ที่กล่าวข้างต้นนี้เป็นแนวความคิด เพื่อสร้างความร่วมมือกันในบรรดาประเทศที่มีเรือดำน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งถือว่าเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน (Common Interest) ส่วนจะเป็นจริงได้แค่ไหนเราต้องติดตามดูกันต่อไป ประเทศสิงคโปร์ดูเหมือนจะให้ความสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยของเรือดำน้ำเป็นพิเศษ อาจเป็นเพราะกำลังรบทางเรือ โดยเฉพาะเรือดำน้ำมีข้อจำกัดมากกว่าประเทศใดๆ ได้ร่วมมือกับบางประเทศในยุโรปที่มีข้อจำกัดคล้ายคลึงกัน คือ เผชิญกับน่านน้ำแคบ จำกัด และตื้น

คราวนี้เราย้อนมาดูปัญหาของกองทัพเรือไทยที่ต้องเตรียมรับมือในอนาคต

### ปัญหาพื้นที่ปฏิบัติการของเรือดำน้ำไทย

เป็นความโชคไม่ดีสำหรับที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย แม้เรามีชายฝั่งทะเลที่มีความยาวราว ๑,๕๐๐ ไมล์ก็ตาม แต่จุดอ่อนประการแรก คือ เรือยู่บน



ภาพที่ ๖ ประเทศไทยถูกปิดล้อมโดยธรรมชาติ จากประเทศเพื่อนบ้านถึง ๒ ชั้น

คาบสมุทรที่ทะเลสองด้าน คือ ทะเลอันดามันในมหาสมุทรอินเดีย และอ่าวไทย การวางกำลังทางเรือจำเป็นต้องกระจายกำลัง การเคลื่อนย้ายกำลังมีจุดอ่อนหลายประการ เช่น ต้องผ่านน่านน้ำของรัฐอื่น กำลังทางเรือซึ่งมีอยู่น้อยยิ่งทำให้อ่อนแอลงไปอีก การส่งกำลังบำรุงกระทำไม่ได้เต็มที่โดยเฉพาะด้านทะเลอันดามัน

จุดอ่อนประการต่อมา คือ เรือถูกปิดล้อม (Blockade) ตามธรรมชาติจากประเทศอื่น ซึ่งลักษณะดังกล่าวคล้ายคลึงกับประเทศเยอรมนีที่ถูกปิดล้อมตามธรรมชาติจากประเทศอังกฤษ หากดูแผนที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เห็นได้ชัดเจนว่าเราถูกปิดล้อมถึงสองชั้น ชั้นแรกอ่าวไทยถูกปิดล้อมโดยประเทศมาเลเซีย กัมพูชา และเวียดนาม ชั้นนอกถูกปิดล้อมโดยหมู่เกาะอันดามันของอินเดียทางมหาสมุทรอินเดีย ทางด้านใต้ถูกปิดล้อมโดยมาเลเซีย บรูไน และอินโดนีเซีย ส่วนทางตะวันออกที่จะออกไปสู่ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิกถูกปิดล้อมโดยฟิลิปปินส์

จุดอ่อนทางภูมิศาสตร์แน่นอนว่าเราแก้ไขได้ยาก



แม้ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านต่างก็เป็นมิตรประเทศ และในยามวิกฤต หรือมีข้อขัดแย้งกันจะเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการทางเรือแน่นอน จุดอ่อนที่สำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับเรือดำน้ำคือ เมื่อเดินทางผ่านน่านน้ำอาณาเขตของรัฐอื่น หรือผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ จำเป็นต้องเดินทางบนผิวน้ำตามที่กำหนดในกฎหมายระหว่างประเทศ

นอกจากนั้นทะเลในอ่าวไทย และบรรดาช่องแคบต่าง ๆ ที่เรือดำน้ำคาดว่าจะต้องเดินทางผ่านล้วนเป็นเขตน้ำตื้น เป็นน่านน้ำจำกัด ทำให้ขาดเสรีภาพในการเคลื่อนตัว หรือเดินทาง

ที่กล่าวมาโดยย่อถึงปัญหาของพื้นที่ปฏิบัติการของเรือดำน้ำ บางคนอาจตั้งคำถามในใจว่า แล้วทำไมเรายังตั้งใจที่จะจัดหาเรือดำน้ำมาใช้งานอีก อย่าเพิ่งด่วนสรุปครับ ปัญหาทุกปัญหามีทางออก ค่อย ๆ ช่วยกันคิดด้วยสติปัญญา คงต้องหวนกลับไปศึกษาประวัติศาสตร์ ศึกษาแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ และทางยุทธการเกี่ยวกับการใช้เรือดำน้ำ ศึกษาบางประเทศที่มีจุดอ่อนคล้ายประเทศไทยว่าเขาหาทางออกอย่างไร แล้วเราจะมองเห็นแสงสว่างที่ปลายอุโมงค์

ผู้เขียนได้เคยเขียนบทความเกี่ยวกับการใช้เรือดำน้ำตามที่กล่าวข้างต้นมาแล้วเมื่อต้นปีลงในนิตยสารนาวิกศาสตร์ แต่สำหรับบทความนี้จะนำเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาในเขตน่านน้ำจำกัด และต้นเฉพะในยามสงบเป็นหลัก ซึ่งคิดว่าน่าจะเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือบ้าง

### ความหมายของ “น่านน้ำจำกัดและน่านน้ำตื้น” (Confined and Shallow Waters – CSW)

ตามความเข้าใจในปัจจุบันของคำ CSW มีคำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหลายประการ อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีความคิดที่แตกต่างกันซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะ ประเภทเฉพาะของแต่ละการทำสงครามทางเรือ ดังนั้น จึงมีคำนิยามค่อนข้างหลากหลาย ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้วไม่จำเป็นต้องเหมือนกัน หรือสอดคล้องกัน แต่คำที่ใช้เรียก CSW ต่างก็เพื่อให้

ในแต่ละสาขาปฏิบัติการเข้าใจความหมายในทิศทางเดียวกัน

### Centre of Excellence for Confined and Shallow Water (COE CSW)

ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศเยอรมนี ได้กำหนดคำนิยามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่า : “พื้นที่ปฏิบัติการชายฝั่งซึ่งหนทางปฏิบัติ (Course of Actions) ทั้งของฝ่ายเดียวกัน และกำลังรบของฝ่ายตรงกันข้ามได้ถูกจำกัดอย่างน้อยที่สุดเกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้ น้ำตื้น ช่องแคบที่แคบ แนวชายฝั่งไม่เรียบ สภาพแวดล้อมที่คล้ายหมู่เกาะซึ่งเต็มไปด้วยเกาะเล็ก ๆ พื้นที่ซึ่งอยู่เหนือระดับน้ำต่ำและใต้น้ำ เมื่อน้ำขึ้น (Tidal Area) พื้นที่แบนราบขนาดใหญ่และน้ำตื้น มักเปลี่ยนแปลงตามขนาดและรูปร่างภายใต้อิทธิพลของกระแสน้ำ และ/หรือสภาพอากาศ”

### AAP - 6 (Nato Glossary of Terms and Definitions)

ได้กำหนดคำนิยาม น่านน้ำตื้น และตื้นมาก

Shallow Waters - น้ำที่มีความลึก ระหว่าง ๑๐ - ๒๐๐ เมตร

Very Shallow Waters - น้ำที่มีความลึกต่ำกว่า ๑๐ เมตร

Milan Vego อาจารย์ใน US Naval War College ให้นิยามคำว่าน่านน้ำจำกัดในหนังสือ Naval Strategy and Operation in Narrow Seas ว่า : Confined Waters “มวลของน้ำซึ่งจากความกว้างและความลึกได้จำกัดการดำเนินกลยุทธ์ของเรือผิวน้ำ และยานใต้น้ำ และในบางกรณียังจำกัดการใช้เครื่องมือตรวจจับและอาวุธของเรือ โดยทั่วไปแล้วเป็นน่านน้ำที่ห้อมล้อมไปด้วยหมู่เกาะ ช่องแคบ ช่องทางที่แคบ ที่ตื้น และคลองประดิษฐ์”

คำ CSW ถูกกำหนดไว้ในบรรณสารทางยุทธวิธีของ NATO หลายแห่ง แต่อย่างไรก็ดีทั้งหมดที่ยกมาเป็นตัวอย่างมีพื้นฐาน ที่สะท้อนถึงข้อจำกัดอันเกิดจากสภาพแวดล้อมที่ได้กล่าวมาแล้ว เมื่อเราพิจารณาสิกลงไปเห็นได้อย่างชัดเจนว่าเป็นข้อจำกัดทางยุทธการ การเดินเรือซึ่งเกิดจากผลกระทบของภูมิศาสตร์ สมุทรศาสตร์ และอุตุนิยมวิทยา



## ความสำคัญของ CSW ต่อทางพาณิชย์ทางทะเล และทางทหาร

ประมาณครึ่งหนึ่งของประชากรโลกอาศัยอยู่บริเวณที่ห่างจากฝั่งทะเลไม่เกิน ๒๐๐ กิโลเมตร และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ร้อยละ ๙๐ ของการค้าขายเป็นการค้าขายทางทะเล สามในสี่ของเส้นทางการค้าทางทะเลอย่างน้อยผ่านที่แคบหนึ่งแห่ง ซึ่งกลายเป็นจุดอ่อน เส้นทางการคมนาคมทางทะเล (Sea Lines of Communication - SLOC) ตลอดจนบรรดา Choke Points ท่าเรือ และโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน CSW ซึ่งเหล่านี้อาจทำให้เป็นสิ่งที่รบกวนที่เราไม่พึงประสงค์

ในทางทหาร CSW ถือว่าเป็นสภาพแวดล้อมทางยุทธการที่พิเศษมาก อันประกอบด้วย ความหลากหลายของผู้แสดง (Actors) ความเสี่ยง ภัยคุกคาม ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีผลกระทบ และทำลายอย่างมากต่อการปฏิบัติการทางทหาร โดยเฉพาะนักวางแผน และผู้บังคับบัญชาทางทหาร แต่อีกด้านหนึ่งเราไม่ควรมองว่า CSW เป็นพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยง และมีข้อจำกัด ควรมองว่าเป็นที่รวมของโอกาสซึ่งเราสามารถนำมาพิจารณาใช้ให้เป็นประโยชน์ได้

โดยสรุปแล้ว CSW เป็นสภาพแวดล้อมทางยุทธการที่คับแคบ แออัด แข่งขัน หรือต่อสู้กัน เป็นที่ซึ่งมีความสลับซับซ้อนมาก เป็นสิ่งที่ท้าทายต่อการปฏิบัติการทางทหาร บริเวณชายฝั่ง ซึ่งมีผลกระทบต่อการยাত্রากำลัง และการปฏิบัติอย่างเสรี

## ปัญหาที่คาดว่าเรือดำน้ำของไทยต้องเผชิญในอนาคต

ในสงครามโลกครั้งที่สอง เรือ U-Boats ของเยอรมันถูกจมโดยเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรคาที่ ประมาณ ๓๑๐ ลำ และในทะเลเป็นเหยื่อของเรือดำน้ำราว ๕๐ ลำ อีกราว ๑๕๐ ลำได้รับความเสียหายจากการโจมตีของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร ตัวเลขที่เห็นคิดเฉพาะในมหาสมุทรแอตแลนติก และอ่าวบิสเคย์เป็นหลัก และที่นำมาแสดงเพื่อชี้ให้เห็นว่าแม้ในเขตน้ำลึกศัตรูร้ายกาจอันดับหนึ่งของเรือดำน้ำในสงครามเกิดจากอากาศยาน หรือในสงครามฟอล์กแลนด์ ค.ศ.๑๙๘๒ เรือดำน้ำอาร์เจนตินาลำหนึ่ง

จมลงด้วยฝีมือของเฮลิคอปเตอร์ ดังนั้นในเขตน้ำตื้นในภูมิภาคนี้เรือดำน้ำย่อมถูกตรวจจับได้ง่ายจากอากาศยาน ในเขตน้ำตื้น เรือ U-Boat ของเยอรมันเมื่อดำดวนลึกเดิน (Crash Dive) เพื่อหลบหลีกการตรวจพบจากเครื่องบินข้าศึกที่กำลังมุ่งเข้าหาตน ความผิดพลาดที่แต่งทริมเรือให้สู่วาระปกติไม่ทันหัวเรือปักพื้น

ทั้งสองกรณีตัวอย่างแสดงให้เห็นว่า การปฏิบัติการของเรือดำน้ำในยามสงครามไม่ได้ง่ายอย่างที่คิด Motto ของกองทัพเรือที่กล่าวว่า รบอย่างไร ฝึกลอยนั้น ฟังดูง่ายสวยหรู แต่ในทางปฏิบัติอาจเป็นอีกเรื่องหนึ่งก็ได้ คงเป็นภาระหน้าที่ของคนในกองทัพเรือทั้งผู้ปฏิบัติและผู้วางแผนต้องกลับมาบังคับคิดอย่างจริงจัง บทความนี้ได้กล่าวตั้งแต่ตอนต้นว่าจะนำเสนอปัญหาเฉพาะในยามสงบเป็นหลัก

บางท่านอาจพอจำเหตุการณ์ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ.๒๐๐๑ ได้ เรือดำน้ำพลังนิวเคลียร์ของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา USS Greenville SSN-772 โดนกับเรือฝึกประมงของญี่ปุ่น The Ehime Maru ในทะเลลึก การเป่าลมเข้าถังอับเฉาแบบฉุกเฉินของ USS Greenville ทำให้เรือพุ่งพรวดไหลสู่ผิวน้ำอย่างรวดเร็วมาก และได้โดนกับเรือ The Ehime Maru ลูกเรือของเรือประมงจำนวน ๙ คนเสียชีวิต แล้วเรือจมลง หลังจากนั้นไม่ต้องสงสัยว่าผู้บังคับการเรือดำน้ำของสหรัฐอเมริการับผิดชอบไปเต็ม ๆ เขาออกจากราชการในเวลาต่อมา

ในเดือนมกราคม ค.ศ.๒๐๐๕ เรือดำน้ำพลังนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกาเช่นกัน USS San Francisco ชนภูเขาใต้ทะเล ขณะเดินทางจากเกาะกวมไปยังออสเตรเลีย เพื่อปฏิบัติการกิจเยี่ยมเมืองท่า (Port Visit) เรือใช้ความเร็วสูงทำให้เรือเกือบจมพร้อมกับทหารประจำเรือทั้งหมด หลายคนบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตหนึ่งคน แต่เรือก็ยังสามารถประคองตัวกลับเกาะกวมได้โดยลำพังตนเอง รายละเอียดดูได้จากนิตยสารนาวิกศาสตร์ฉบับเดือนตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๒

ตัวอย่างทั้งสองกรณีเป็นเหตุการณ์ยามสงบ และเกิดขึ้นในทะเลที่กว้างใหญ่และน้ำลึก สาเหตุหลักเกิดจากความบกพร่องด้านองค์บุคคล

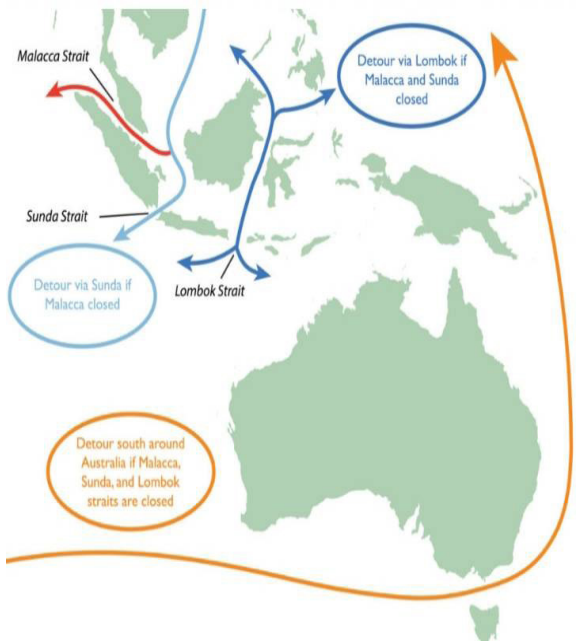




กลับมาพิจารณาปัญหาที่คาดว่าเรือดำน้ำไทยอาจต้องเผชิญในอนาคต ซึ่งเรามีพื้นที่ปฏิบัติการที่หลีกเลี่ยงได้ยาก คือ เป็นน่านน้ำจำกัดและตื้น (CSW)

### เรือดำน้ำเผชิญกับสิ่งทำทหายอะไรบ้างในน่านน้ำจำกัดและตื้น

กลางอ่าวไทยมีระดับน้ำลึกราว ๗๐ - ๘๐ เมตร อาจมีปัญหาไม่มากนักขณะดำ แต่บริเวณใกล้ชายฝั่งเข้ามาไม่สามารถดำได้ลึกเท่าที่คิดว่าปลอดภัย ความสูงจากท้องเรือพาณิชย์ถึงเส้นแนวน้ำ (Waterline) เราเรียกว่า ระยะกินน้ำลึก (Draft) สำหรับเรือขนาดใหญ่อาจกินน้ำลึก ๑๐ - ๑๕ เมตร โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ ดังนั้น ระยะที่ห่างจากฝั่งไม่มากนักคงเหลือความปลอดภัยที่ปลอดภัยจากการโดนกันของเรือดำน้ำกับเรือผิวน้ำไม่มากนัก นอกจากนั้นแล้วยังมีเรืออีกบางประเภทที่กินน้ำลึก เช่น เรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ เรือเดินสมุทร หรือแม้กระทั่งฐานขุดเจาะน้ำมัน หรือฐานขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ เรือดำน้ำจึงมีพื้นที่ไม่มากนักสำหรับการหลบหลีก (Room to Maneuver)

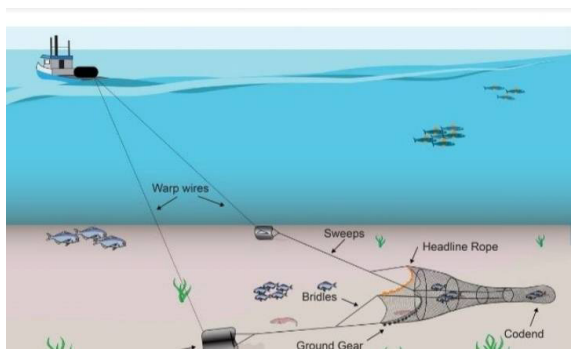


ภาพที่ ๗ ช่องแคบซุนดา และลอมบ็อกของอินโดนีเซีย

ในเขตจำกัดที่เป็นช่องแคบ โดยเฉพาะช่องแคบมะละกา หากเรือดำน้ำจำเป็นต้องเดินทางผ่าน โดยเฉพาะในเวลากลางคืนย่อมมีความเสี่ยงสูงด้านความปลอดภัย เพราะนับวันจะมีจำนวนเรือที่ผ่านมากขึ้นแล้ว ขนาดของเรือ และน้ำหนักบรรทุกเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทางเลือกอื่น เช่น ผ่านช่องแคบซุนดา หรือลอมบ็อกของอินโดนีเซีย แม้จะมีการจราจรที่เบาบางลงบ้าง แต่เรือพาณิชย์ที่เดินทางผ่านช่องแคบดังกล่าวมักเป็นเรือขนาดใหญ่ที่หลีกเลี่ยงการผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งคงไม่ต่างจากการหนีเสือปะจระเข้

ช่องทางเดินเรือในทะเลจีนใต้อยู่ในสภาพที่เบาบางกว่าช่องแคบมะละกาบ้าง ทั้ง ๆ ที่มีการจราจรคับคั่ง และผ่านเขตน้ำตื้นอีกด้วย เส้นทางผ่านทะเลจีนใต้ด้านทิศใต้ตามปกติลึกเพียง ๖๐ - ๗๐ เมตร เท่านั้น

โดยข้อเท็จจริงแล้วช่องทางเดินเรือที่จำกัด และเขตน้ำตื้นหาได้เป็นสิ่งที่ยับยั้ง กองทัพเรือของชาติต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการจัดหาเรือดำน้ำเพิ่มเติมสำหรับใช้ในภูมิภาคนี้ ดังนั้นพื้นที่ใต้น้ำจะมีกิจกรรมหนาแน่นมากขึ้นเมื่อมีจำนวนเรือดำน้ำเพิ่มขึ้นในช่องทางเดินเรือของภูมิภาค



ภาพที่ ๘ อวนลากของเรือประมงเป็นอุปสรรคต่อเรือดำน้ำในอ่าวไทย

อุปสรรคสำคัญอีกอย่างหนึ่ง ทั้งต่อเรือผิวน้ำ และเรือดำน้ำ คือ เรือประมงในอ่าวไทย โดยเฉพาะขณะทำการประมง ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างมาก ตามกฎการเดินเรือสากลแล้ว เรือเหล่านั้นได้รับสิทธิที่เรืออื่น ๆ ต้องหลีกเลี่ยงให้

ปัจจุบันในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศต่าง ๆ ที่มีเรือดำน้ำยังไม่ได้มีความร่วมมือกันกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่การปฏิบัติการของเรือดำน้ำ เช่น การป้องกันเรือโดนกันของเรือดำน้ำขณะทำการดำ หรือโดนกับเรือผิวน้ำ หรือวัตถุใต้น้ำ

สิ่งที่จะเป็นประโยชน์หรือเป็นรูปธรรม คือ การร่วมมือกันกำหนดแนวทางปฏิบัติ (Code of Conduct) โดยเน้นไปที่การปฏิบัติการใต้น้ำของกำลังรบเรือดำน้ำให้ปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งอาจรวมถึงเรือผิวน้ำด้วย แนวทางปฏิบัติที่กำหนดจะช่วยเติมเต็มสิ่งที่จำเป็น ทั้งนี้เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีแนวทางปฏิบัติสำหรับอุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ในทะเลโดยเฉพาะขอบเขตใต้น้ำ (Underwater Domain) แนวทางปฏิบัติที่กล่าวนี้เพื่อป้องกัน “การพบกันโดยไม่ได้ออกแบบมาก่อนในทะเล” ซึ่งใช้ควบคุมขอบเขตใต้น้ำ กำหนดชุดของกฎต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันกับยานใต้น้ำ (ทั้งเรือดำน้ำและยานใต้น้ำไร้คนขับ) รวมทั้งเรือผิวน้ำ

หากแนวทางปฏิบัติที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ร่วมกันกำหนดถูกนำไปใช้ ซึ่งปัจจุบันมีราว ๑๐ ประเทศเรือดำน้ำ ๑๐๐ กว่าลำ เชื่อว่านักเรือดำน้ำจะได้รับประโยชน์จากแนวทางปฏิบัติดังกล่าว โดยเฉพาะเมื่อเรือดำน้ำโดนกันโดยบังเอิญใต้น้ำ หรือแม้กระทั่งพบกันโดยไม่มีแผนมาก่อนหน้า แต่แต่ละลำควรนำเรืออย่างไรให้ปลอดภัย แนวทางปฏิบัติเหล่านี้จะช่วยเรือผิวน้ำ เช่น เรือสินค้าหรือเรือของเอกชนว่าต้องปฏิบัติอย่างไรเมื่อเห็นไฟสัญญาณ ควันสีแดง ยิ่งจากเรือดำน้ำที่กำลังจะโผล่ขึ้นสู่ผิวน้ำฉุกเฉิน แนวทางปฏิบัติช่วยแสดงให้เห็นว่ามีเรือดำน้ำกำลังเร่งโผล่สู่ผิวน้ำภายในเวลาไม่กี่นาที ในแง่ดังกล่าวนี้เป็นการเสริมความปลอดภัยในทะเลให้สูงขึ้น เนื่องจากเรือพาณิชย์ไม่มีโซนาร์และไม่ตระหนักว่ามีอะไรที่เป็นอันตรายซ่อนอยู่ใต้ท้องเรือ แนวทางปฏิบัติอื่น ๆ อาจเป็นการแลกเปลี่ยนข่าวสาร การทำความเข้าใจที่ดียิ่งขึ้น โดยมีความมาตรฐานเดียวกันสำหรับทำอะไรให้ใช้เรือดำน้ำได้อย่างปลอดภัย และอาจขยายไปถึงการต่อเรือดำน้ำให้สอดคล้องกับมาตรฐานดังกล่าว นี่เป็นเพียง

ตัวอย่างของแนวทางปฏิบัติ

การแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อาจเป็นเรื่องละเอียดอ่อน และอ่อนไหว โดยเฉพาะการยุทธศาสตร์ของเรือดำน้ำ โดยหลักการแล้วมักถือเป็นความลับดังที่นักเรือดำน้ำกล่าวว่า “Run Silent Run Deep” แต่สำหรับพื้นที่ปฏิบัติการที่มีข้อจำกัดดังกล่าวมาแล้ว อาจต้องปรับเพื่อความปลอดภัยเป็น “Run Silent Run Shallow” บรรดากองทัพเรือในภูมิภาคที่มีเรือดำน้ำสามารถร่วมมือกันได้ใน การให้ข่าวสารที่ไม่เป็นความลับ ไม่อ่อนไหว แต่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการเดินเรือใต้น้ำ อาจรวมถึงกิจกรรมอื่น ๆ เช่น กิจกรรมการประมง การเคลื่อนย้ายฐานขุดเจาะน้ำมัน หรือฐานขุดเจาะก๊าซธรรมชาติในทะเลลึก การเดินทางของเรือขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกมาก การเกิดแผ่นดินไหวซึ่งอาจรบกวนเครื่องโซนาร์ เป็นต้น

เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข่าวสารในประเด็นข้างต้นนี้ กองทัพเรือสิงคโปร์ได้ให้ความสำคัญ เป็นผู้ริเริ่มในภูมิภาคนี้ได้พัฒนา “ทางเข้าสำหรับข่าวสารด้านความปลอดภัยแก่เรือดำน้ำ (Submarine Safety Information Portal)” ที่ฐานทัพเรือ Changi เพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารแบบ “Live” เกี่ยวกับข่าวล่าสุดของเรือในทะเล ภาพใหญ่เช่นนี้เป็นประโยชน์มาก เพราะสามารถนำมาใช้ในการประสานสินทรัพย์ (Asset) สำหรับการช่วยเหลือเรือดำน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยานที่กำหนดไว้ล่วงหน้า พร้อมอุปกรณ์การช่วยเหลือเรือดำน้ำที่ประสบภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุในทะเล เพื่อเตรียมพร้อมตลอดเวลาแบบถาวรใช้สนับสนุนเรือดำน้ำอย่างรวดเร็วหรือที่เรียกว่า Swift Rescue แต่นั่นเป็นการดำเนินการสำหรับเรือดำน้ำของตนเอง แต่ปัญหาใหญ่กว่านั้น คือ การไม่รู้ข่าวบรรดาผู้ใช้ทะเลชาติอื่น ๆ จะรู้หรือไม่ ถึงการที่หลีกเลี่ยงการโดนกันของเรือดำน้ำ คือ เหตุผลสำคัญที่กองทัพเรือได้เสนอแนวทางปฏิบัติ (Code of Conduct) โดยมุ่งเน้นไปที่การปฏิบัติการใต้น้ำของกำลังรบเรือดำน้ำให้ปลอดภัยมากขึ้น (ทั้งเรือดำน้ำ และเรือผิวน้ำ)



แนวทางปฏิบัติของกองทัพเรือสิงคโปร์ได้นำเข้าเสนอในการประชุม Submarine Safety Conference ที่เกาหลีใต้ เมื่อปี ค.ศ.๒๐๑๖

ไม่น่าแปลกที่กองทัพเรือสิงคโปร์เป็นหัวหอกในประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ เพราะได้ส่งสมประสบการณ์การปฏิบัติการของเรือดำน้ำในภูมิภาคนี้มานานกว่า ๓๐ ปี ไม่เพียงเฉพาะในภูมิภาคนี้เท่านั้น กองทัพเรือสิงคโปร์ยังมีประสบการณ์ในทะเลบอลติกอีกด้วย เคยฝึกเรือดำน้ำในน่านน้ำของประเทศสวีเดนมาแล้ว



Meet the Experts –  
Get Access to Competence

ภาพที่ ๑๐ Logo ของ COE CSW



ภาพที่ ๙ ตึกสำนักงานใหญ่ของ COE CSW ที่เมือง Kiel

ในยุโรปโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ NATO มีประเทศเยอรมนีที่ได้ตั้งองค์กร Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Water (COE CSW) เพื่อศึกษา และพัฒนาวิธีการทางยุทธการใหม่ ทบทวนแนวความคิดเดิม และปรับให้เหมาะกับสภาพแวดล้อมในเขตน่านน้ำจำกัดเขตน้ำตื้นที่เปลี่ยนแปลงไป เป็น Think and do Tank สำหรับองค์กร NATO ปัจจุบันมีสมาชิกราว ๓๐ ประเทศ ส่วนใหญ่เป็นประเทศในทะเลบอลติก COE CSW มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมือง Kiel ในประเทศเยอรมนี ขอบเขตภารกิจของหน่วยงานนี้ แม้ก่อตั้งมาได้เพียง ๑๐ กว่าปี แต่ผลงานด้านการวิจัยเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือ (ทั้งผิวน้ำและใต้น้ำ) ในเขตน่านน้ำจำกัดและตื้น น่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง หน่วยงานของกองทัพเรือไทยที่เกี่ยวข้องกับผลงานของ COE CSW น่าจะติดตามต่อไป

### บทสรุปสุดท้าย

สภาพทางภูมิศาสตร์ของน่านน้ำรอบ ๆ ประเทศไทย มีข้อจำกัดหลายอย่างที่ได้กล่าวแล้ว เราไม่สามารถแก้ไขธรรมชาติที่ดำรงอยู่ได้ แต่ก็เชื่อว่าเป็นอุปสรรคต่อการใช้เรือดำน้ำจนไม่มีทางเลือกอื่น บทความข้างต้นได้นำเสนอ Model การแก้ไขปัญหาของประเทศสิงคโปร์ และกลุ่มประเทศนาโตบางประเทศ โดยเฉพาะที่อยู่ในทะเลบอลติก ซึ่งสมควรที่เราให้ความสนใจ ศึกษา และนำมาประยุกต์ใช้สำหรับกองทัพเรือไทยต่อไป

กระนั้นก็ตามปัญหาที่กล่าวนี้เป็นเพียงปัญหาพื้นฐานอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญ นอกจากนั้นยังต้องเตรียมการสำหรับการใช้เรือดำน้ำทางยุทธการ (Operational Deployment) การฝึก และซ่อมบำรุง เป็นต้น แม้ว่าอาจขาดประสบการณ์โดยตรง แต่โดยหลักการด้านบริหารจัดการ เชื่อว่ากองทัพเรือสามารถเผชิญกับสิ่งที่ท้าทายได้ไม่ยาก ตามที่กองทัพเรือได้แถลงในสารจากผู้บัญชาการทหารเรือ เนื่องในวันกองทัพเรือ วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๒ ตอนหนึ่งว่า **“...ส่งผลให้กองทัพเรือบรรลุ วิสัยทัศน์กองทัพเรือ พุทธศักราช ๒๕๖๗ ที่กำหนดว่า “จะเป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทนำในภูมิภาค และเป็นเลิศในการบริหารจัดการ” เรียบร้อยแล้ว...”** ๕

ภาพจาก : Masterpiece dasboot.waaches.com : Wikipedia  
World Atlas : Setfia.org.au : COE CSW

