

ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถ
ด้านการพาณิชย์ของประเทศไทย
ทางฝั่งทะเลอันดามัน

โดย

พลเรือตรี เฉลิมชัย สนวนแก้ว
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ
กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ กองทัพเรือ

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน” ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์ ของ พลเรือตรี เฉลิมชัย สนวนแก้ว เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕ ประจำปีการศึกษาพุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวี
ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

ผู้วิจัย พลเรือตรี เฉลิมชัย สวนแก้ว **หลักสูตร** วปอ. รุ่นที่ ๖๕

การวิจัยเรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญเพื่อช่วยในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันของไทย ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์นาวีของภูมิภาคและของโลก โดยอาศัยลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบ จากการที่มีชายฝั่งทะเลที่ติดกับ ๒ มหาสมุทรทั้ง มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญของโลก เช่น จีน อินเดีย และออสเตรเลีย นอกจากนี้สภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงของโลกยังมีการเปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะทะเลจีนใต้ที่มีข้อขัดแย้งอยู่หลายประการ ยิ่งจะทำให้ชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยมีความสำคัญต่อการคมนาคมทางทะเลมากยิ่งขึ้น เพื่อไม่ให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการแสวงประโยชน์ทางทะเล จึงจำเป็นต้องเสริมสร้างขีดความสามารถด้านพาณิชย์นาวีทางฝั่งทะเลอันดามัน รองรับ การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ผลการวิจัยพบว่าหัวใจหลักที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล ผ่านกิจการพาณิชย์นาวีคือการสร้างเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกใหม่ โดยกำหนดเป้าหมายหลักของยุทธศาสตร์ว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” และแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย การพัฒนากิจการท่าเรือ มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ รองรับปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านอย่างเพียงพอ” โดยการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ มีระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอย่างครบถ้วน และต้องมีการบริหารจัดการที่ดี การพัฒนากิจการอู่เรือ มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “สร้างอู่เรือที่สามารถซ่อมสร้างเรือขนาดกลางได้ทุกมิติ” โดยการสร้างอู่เรือแห่งใหม่ให้มีขีดความสามารถอย่างน้อยในการซ่อมตัวเรือได้แนวน้ำและสร้างเรือสินค้าขนาดกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงเรือสินค้าขนาดใหญ่ การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “ระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือไปทั่วไทย โยงใยทั่วภูมิภาค” โดยการสร้างเส้นทางขนส่งระบบรางเส้นทางใหม่จากท่าเรือ ไปต่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ และ การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “แลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลไทย ไปได้ทั่วโลก” โดยการสร้างแลนด์บริดจ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ทั้งระบบถนน ระบบรางและระบบท่อ บริหารจัดการโดยกำหนดให้พื้นที่ รอบเส้นทางเป็นเขตท่าเรือเดียวกัน เปรียบเสมือนท่าเรือขนาดใหญ่ ที่มีท่าเทียบเรืออยู่หลายท่า เพียงแต่ท่าเทียบเรืออยู่ห่างกัน

Abstract

Title Thailand strategy for the development and enhancement of merchant marine capabilities in the Andaman Sea

Filed Strategy

Name Rear Admiral Chalermchai Suankaew **Course** NDC **Class** 65

The research on “Thailand strategy for the development and enhancement of merchant marine capabilities in the Andaman Sea” aims to determine the developmental direction for Thailand's maritime operational areas, particularly those along the Andaman Sea. The goal is to transform the mentioned area into a maritime hub for the region and the world, leveraging their advantages in geographical location between two major oceans - the Pacific Ocean and the Indian Ocean. Additionally, Thailand is situated in a strategic position between influential countries such as Republic of China, India, and Australia. Moreover, the global security environment, especially the South China Sea, have undergone significant changes in which highlights the increasing importance of Thailand's maritime transportation and marine-related opportunities. Therefore, it is necessary to enhance the capabilities on the maritime economy sector in order to adapt for future changes.

The research findings indicate that the key to Thailand's pursuit of maritime benefits lies in establishing a new maritime transportation route between the Indian Ocean and the Pacific Ocean, with the main objective being **"To make an uninterrupted maritime transportation route from the Andaman Sea to the Gulf of Thailand."**, which can be further divided into four key strategic issues. First, **development of port operations** aims to construct large-scale ports capable of supporting cargo vessels with increasing in both quantity and volume. This involves building new ports that can handle large cargo ships, providing comprehensive transportation infrastructure, and ensuring effective management. Second, **development of shipbuilding industry** aims to construct shipyards capable of repairing and building medium-sized vessels. This entails constructing new shipyards with at least the capacity to repair vessels below the waterline, build medium-sized cargo ships, and support maintenance of large-sized cargo vessels. Next, **development of land-based transportation connectivity to maritime routes** aims to establish a railway system connecting ports throughout Thailand, linking all regions together. This involves creating new transportation routes by building railway connections to seaports and integrating them with the southern railway line. Last, **development of port connectivity between the Andaman Sea and the Gulf of Thailand** aims to have

land bridge connecting the Thai sea with the rest of the world. This includes constructing land bridge that connects both sides of maritime transportation, incorporating road, rail, pipeline systems, and managing the surrounding areas along the route as a unified port zone, resembling a large-scale port with multiple docking points spread apart.

คำนำ

การจัดทำเอกสารวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน มีมูลเหตุจากการที่ผู้วิจัยเคยไปปฏิบัติราชการในตำแหน่งผู้บังคับการเรือทางฝั่งทะเลอันดามันอยู่หลายลำ มีโอกาสนำเรือในอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันทุกพื้นที่ สังเกตเห็นว่าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย มีการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลค่อนข้างจำกัด โดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลเฉพาะในการใช้ทรัพยากรทางทะเลที่มีอยู่ตามธรรมชาติ ซึ่งเดิมจะเน้นการขุดแร่ดีบุกและการประมง ส่วนปัจจุบันก็จะใช้ศักยภาพของทะเลอันดามันในด้านการท่องเที่ยวเป็นหลัก ในส่วนการพาณิชย์ซึ่งเป็นกิจการที่สามารถนำผลประโยชน์ทางทะเลกลับเข้ามาเป็นรายได้ของประเทศมูลค่ามหาศาล กลับได้รับการส่งเสริมค่อนข้างจำกัด ทั้งที่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง สามารถสร้างรายได้จากกิจการพาณิชย์จนมีส่วนแบ่งการตลาดได้ในระดับต้น ๆ ของโลก ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันของไทย ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ของภูมิภาคและของโลก จะทำให้ประเทศไทยไม่สูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้จากทางทะเลกลับเข้าสู่ประเทศในอนาคต

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้รับความกรุณาเป็นอย่างมากจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยจนทำให้การวิจัยสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอบพระคุณอย่างสูงต่อทุกท่านที่กล่าวมาข้างต้น ณ โอกาสนี้ด้วย

พลเรือตรี

(เฉลิมชัย สวนแก้ว)

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญ (ต่อ)	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๔
คำจำกัดความ	๔
บทที่ ๒ ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเล	๖
กล่าวนำ	๖
ผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interests)	๗
ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (National Maritime Interests)	๘
ความหมายและความสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติ	๙
แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการแสวงประโยชน์จากทะเล	๑๐
การพาณิชย์นาวี	๑๘
กรอบแนวคิดการวิจัย	๒๒
สรุป	๒๒
บทที่ ๓ สภาวะแวดล้อมความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล	
ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน	๒๔
กล่าวนำ	๒๔
ภูมิศาสตร์และความสำคัญของทะเลอันดามัน	๒๔
นโยบายมหาอำนาจโลก มหาอำนาจขนาดกลาง อาเซียน	
และประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน	๒๗
ประเทศไทยกับผลประโยชน์แห่งชาติทางฝั่งทะเลอันดามัน	๓๗
สรุป	๔๗

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้าน	
การพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน	๔๙
กล่าวนำ	๔๙
เป้าหมายการพัฒนาด้านการพาณิชย์นาวี	๕๐
แนวทางการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวี	๕๓
กำลังอำนาจแห่งชาติที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้าง	
ขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวี	๕๕
ความเสี่ยงและอุปสรรคในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถ	
ด้านการพาณิชย์นาวี	๕๖
สรุป	๕๗
บทที่ ๕ สรุป และข้อเสนอแนะ	๕๘
สรุป	๕๘
สรุปผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย	๖๐
ข้อเสนอแนะ	๖๑
บรรณานุกรม	๖๒
ประวัติย่อผู้วิจัย	๖๔

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒ - ๑ Bartlett's Model	๗
๒ - ๒ องค์ประกอบการขนส่งทางทะเล	๒๐
๓ - ๑ แผนที่โบราณปโตเลมี	๒๕
๓ - ๒ เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทะเลอันดามัน	๒๗
๓ - ๓ แผนที่แสดงที่ตั้งประเทศในอ่าวเบงกอล	๓๒
๓ - ๔ แผนที่แสดงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศมาเลเซีย	๓๔
๓ - ๕ พื้นที่ช่องแคบมะละกาทอนบน	๓๘
๓ - ๖ เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งอันดามันของประเทศไทย	๓๙
๓ - ๗ พื้นที่สำรวจปิโตรเลียมฝั่งทะเลอันดามัน	๔๐
๓ - ๘ แสดงอาณาเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	๔๖

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มของประเทศที่มีที่ตั้งในดินแดนชายขอบทวีปหรือริมแลนด์ (RIMLAND) ตามแนวคิดทฤษฎีของ นิโคลัส จอห์น สปีกแมน (Nicholas John Spykman) คือมีที่ตั้งอยู่บริเวณชายขอบของโพลาร์ทวีปซึ่งถือเป็นบริเวณพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ระหว่างอำนาจทางบกและอำนาจทางทะเล และมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลที่เชื่อมต่อ ๒ มหาสมุทรเข้าด้วยกัน ซึ่งได้แก่ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย นอกจากนี้ยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญของโลก เช่น จีน อินเดีย และออสเตรเลีย ซึ่งประเทศเหล่านี้ล้วนมีความสามารถทางด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม ทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เห็นได้จากการค้าและขนส่งบนภาคพื้นทวีปจากทะเลอันดามันเข้าสู่ตอนใต้ของจีนผ่านอาณาจักรสุโขทัย การเป็นเมืองท่าลำเลียงสินค้าระหว่างฝั่งอันดามันกับอ่าวไทย และการเป็นตัวแทนการค้าให้กับจีนที่นำมาสู่ความมั่งคั่งมาสู่รัฐอยุธยาที่สืบทอดมา ปัจจุบันจากรายงานของคณะกรรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ระบุว่า ประเทศไทยยังคงพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายในการเสริมสร้างความร่วมมือที่มีความแข็งแกร่ง เพื่อให้สามารถสร้างโอกาสและรับมือสิ่งท้าทายทั้งด้านการเมืองระหว่างประเทศ ความมั่นคง เศรษฐกิจ และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ โดยมุ่งเน้นให้ประชาคมอาเซียน มีบทบาทในภูมิภาคในการคานอำนาจกับประเทศต่าง ๆ ได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้การรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน ส่งผลให้ทั้งภูมิภาคเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว สามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือได้อย่างเสรี ประกอบกับการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ความร่วมมือก่อสร้างรถไฟความเร็วปานกลางระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนในเส้นทางจากมณฑลยูนนาน – มาบตาพุด การก่อสร้างเส้นทางทางไปเมืองท่าทวายยังเป็นการส่งเสริมบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ (Logistic Hub) สำหรับตลาดการค้าระหว่างอาเซียนกับจีน ด้วยเหตุนี้ การขนส่งทางทะเลในภูมิภาคโดยเฉพาะอย่างยิ่งฝั่งทะเลอันดามัน จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคตอันใกล้ ทั้งนี้เนื่องจากทะเลอันดามันคือกุญแจไขไปสู่แหล่งทรัพยากร และตลาดในมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งรวมถึงตะวันออกกลางและยุโรป

ในสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะปัญหาทางทะเลที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค สะสมปัญหาไว้ โดยภัยคุกคามที่เกิดขึ้นนั้นมีทั้งภัยคุกคามรูปแบบเดิมและภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ เช่น การก่อการร้ายในทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด การลักลอบค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ และการกระทำอื่น ๆ ที่มีลักษณะเชื่อมโยงผ่านเส้นทางคมนาคมทางทะเล ความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ รวมทั้งปัญหาการเมืองและเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่งในภูมิภาคอ่าวเบงกอล เช่น ศรีลังกา เมียนมา และบังคลาเทศ ส่งผลให้ความ

ปลอดภัยในการใช้ประโยชน์จากทางทะเลของไทยในอนาคตกำลังเข้าสู่จุดที่เปราะบางทั้งสองฝั่งทะเล นอกจากนี้ การใช้นโยบายของสหรัฐที่แข่งกร้าวต่อจีนในกรณีทะเลจีนใต้และหมู่เกาะใต้หวัน ยิ่งส่งผลให้โอกาสในการกำหนดทิศทางในการพัฒนาขีดความสามารถการใช้ทะเลฝั่งอ่าวไทยเป็นไปได้ยากภายใต้กติกาของมหาอำนาจ ในทางกลับกันฝั่งทะเลอันดามันยังไม่ได้รับ การเข้ามามีอิทธิพลจากมหาอำนาจมากนัก จึงเป็นช่องว่างของโอกาสที่ประเทศไทยสามารถจะชิงปภุมุเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ รองรับการพัฒนาที่จะมีขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางจากภาคพื้นทวีปเข้าสู่ทะเลอันดามันจะเป็นเส้นทางที่จำเป็นสำหรับจีนมากยิ่งขึ้นในภาวะวิกฤติที่จีนไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลจีนใต้ได้อย่างเต็มที่ จึงเป็นโอกาสให้ภาคเอกชนของไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันด้านพาณิชย์นาวีกับประเทศในภูมิภาคเดียวกันบนการขนส่งที่ถูกกว่าโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

อย่างไรก็ตาม การที่ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมด้านการพาณิชย์นาวีทางฝั่งทะเลอันดามันสนับสนุนภาคเอกชน เพื่อให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคได้นั้น จำเป็นต้องพิจารณาดำเนินการโดยใช้การผสมผสานบูรณาการขีดความสามารถของพลังอำนาจแห่งชาติในทุก ๆ มิติ ไม่ว่าจะเป็นมิติด้านการเมือง (Diplomatic) เศรษฐกิจ (Economic) การทหาร (Military) และข้อมูลข่าวสาร (Informational) เข้าด้วยกัน โดยต้องดำเนินการให้สอดคล้องและเหมาะสมตามยุทธศาสตร์ชาติ สถานการณ์ด้านความมั่นคง และบริบทด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า การกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน จะมีส่วนช่วยในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันของไทย ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์นาวีของภูมิภาคและของโลกได้อย่างมั่นคงและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาความสำคัญของทะเล ภูมิศาสตร์และภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทยและประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน รวมทั้งสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลฝั่งอันดามัน ในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทย
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติในแต่ละด้านที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและของโลก
๓. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคง

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาวิเคราะห์การใช้กำลังอำนาจแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศในภาพรวม โดยใช้กรอบการพิจารณาตามแนวทางของทฤษฎีสุมุททานุภาพและการเปลี่ยนแปลงของโลกในยุคของโลกาภิวัตน์ ให้มีความสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมทางฝั่งทะเลอันดามันเท่านั้น มิได้ลงรายละเอียดถึงการจัดทำแผนงานและโครงการ

๒. ขอบเขตด้านการวิจัยเชิงพื้นที่

เอกสารวิจัยนี้ มุ่งศึกษาการพัฒนาศักยภาพด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยเฉพาะพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันเป็นหลัก

๓. ขอบเขตด้านเวลา

เริ่มการศึกษาวิจัยตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ จนถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ตามกรอบเวลาของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

วิธีดำเนินการวิจัย

ดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ร่วมกับการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ดังนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการรวบรวมข้อมูล จากเอกสาร วิทยานิพนธ์ บทความและบทวิเคราะห์ทางวิชาการจากวารสาร และข่าว จากหนังสือพิมพ์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งคำแถลง (Declaration) และ สุนทรพจน์ (Speech) ทั้งของผู้นำอาเซียนและชาติมหาอำนาจ รายงานการประชุมด้านความมั่นคงทางทะเล และปฏิญญาและข้อตกลงหรือสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับทะเลอันดามัน

๒. การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการวิเคราะห์เปรียบเทียบ และสังเคราะห์ข้อมูล ทฤษฎี หลักการต่าง ๆ

๓. การนำเสนอข้อมูล

นำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ รวมทั้งนำเสนอแนวคิดใหม่ ๆ ที่สังเคราะห์ได้จากการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบถึงความสำคัญของทะเล ภูมิศาสตร์และภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทยและประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน รวมทั้งสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลฝั่งอันดามันในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

๒. ทำให้ทราบถึงปัจจัยสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติในแต่ละด้านที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของไทยทางฝั่งทะเลอันดามันให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและของโลก

๓. สามารถกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคง

คำจำกัดความ

ความมั่นคงทางทะเล	หมายถึง	ความอยู่รอดปลอดภัยของรัฐจากการรุกรานทางทะเล รวมทั้งการละเมิดอำนาจอธิปไตย และสิทธิอธิปไตยทางทะเล ตลอดจนความมีเสถียรภาพและความปลอดภัยของประชาชน ในกิจกรรมการแสวงประโยชน์จากทะเลด้านต่าง ๆ เพื่อความมั่นคงด้วยความยั่งยืน
กิจการพาณิชย์นาวี	หมายถึง	การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการทำเรือ และหมายความรวมถึงกิจกรรมอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบของกิจกรรมดังกล่าว
ยุทธศาสตร์ชาติ	หมายถึง	ศิลป์และศาสตร์ในการพัฒนาและการใช้กำลังอำนาจของชาติทั้งในยามสงบและยามสงครามทำการสนับสนุนนโยบายของชาติ ให้ได้ผลดีที่สุด เพื่อส่งเสริมผลประโยชน์ของชาติ และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของชาติ
พลังอำนาจแห่งชาติ	หมายถึง	ความสามารถของรัฐหนึ่ง ในอันที่จะก่อให้เกิดอิทธิพลแก่รัฐอื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วย กำลังอำนาจด้านการเมือง กำลังอำนาจด้านเศรษฐกิจ กำลังอำนาจด้านการทหาร และกำลังอำนาจด้านข้อมูลข่าวสาร

ทะเลอันดามัน หมายถึง ทะเลที่อยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวเบงกอล เป็นส่วนหนึ่งของ มหาสมุทรอินเดีย ทางเหนือของทะเลติดกับปากแม่น้ำอิรวดีในประเทศพม่า ทางตะวันออกเป็นคาบสมุทรประเทศพม่า ประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย ทางตะวันตกเป็นหมู่เกาะอันดามัน และหมู่เกาะนิโคบาร์ ภายใต้การปกครองของอินเดีย ทางใต้ติดกับ เกาะสุมาตรา ของอินโดนีเซีย และช่องแคบมะละกา มีความยาวจากเหนือจรดใต้ประมาณ ๑,๒๐๐ กิโลเมตร กว้าง ๖๔๕ กิโลเมตร มีพื้นน้ำประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ ตร.กม. มีความลึกเฉลี่ย ๑,๐๙๖ เมตร จุดที่ลึกที่สุดมีระดับความลึก ๔,๑๙๘ เมตร

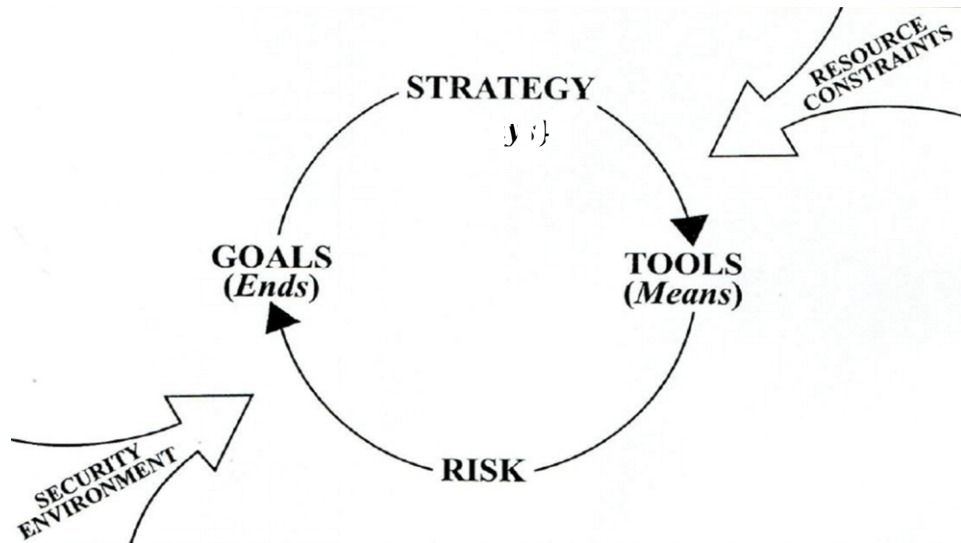
บทที่ ๒

ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเล

กล่าวนำ

แนวความคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเลนั้น มีผู้ให้ความเห็นไว้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงอยู่ของรัฐ ประเทศที่มองเห็นความสำคัญและมีขีดความสามารถหรือมีกำลังอำนาจมาก ก็จะสามารถแสวงหาประโยชน์จากทะเลได้มาก ส่งผลให้ประเทศเหล่านั้นมีความเจริญรุดหน้ามากกว่าประเทศอื่น ๆ และสามารถที่จะก้าวขึ้นมาเป็นประเทศมหาอำนาจในที่สุด ดังนั้น การศึกษาวิเคราะห์ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเลในบทนี้ จะมุ่งเน้นศึกษาให้มีความเข้าใจถึงความหมายและความสำคัญผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การกำหนดยุทธศาสตร์ในการใช้ประโยชน์จากทะเล และการใช้กำลังอำนาจของชาติด้านต่าง ๆ ให้เกื้อกูลต่อพัฒนาการด้านพาณิชย์นาวีของประเทศ โดยใช้ตัวแบบการจัดทำยุทธศาสตร์ของ Henry C. Bartlett (Bartlett's Model) (หลักนิยมทางทะเลของกองทัพเรือ, ๒๕๖๕ : ๔-๑ - ๔-๖) เป็นกรอบแนวทางในการวิเคราะห์ปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวีในฝั่งทะเลอันดามัน รวมทั้งพิจารณา กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย โดยตัวแบบ Bartlett's Model ได้แสดงถึงกระบวนการที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งตัวแบบนี้จะแสดงให้เห็นถึงการมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่าง สิ่งที่เราพิจารณาว่าเป็นตัวแปรที่สำคัญ (The Key Variables) อันประกอบไปด้วย **สถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง (Security Environment)** ซึ่งนักยุทธศาสตร์หรือผู้วางแผนต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและครอบคลุมในหลาย ๆ ด้าน **จุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ (Ends or Goals)** ที่จะต้องพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ในระดับต่าง ๆ กัน ทั้งในระดับสูงสุดคือผลประโยชน์แห่งชาติ และผลประโยชน์ของคนส่วนใหญ่ เช่น ประชาธิปไตยและสิทธิมนุษยชนด้วย **ยุทธศาสตร์ (Strategy or Ways)** คือการวางแผนเพื่อให้ได้มาซึ่งจุดมุ่งหมายที่ปรารถนาภายใต้เครื่องมือที่มีอยู่ **ทรัพยากรที่จำกัด (Resources Constrained)** คือทรัพยากรต่าง ๆ รวมถึงงบประมาณของประเทศ ซึ่งโดยปกติแล้วมักมีน้อยกว่าความต้องการ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดสรรทรัพยากรหรืองบประมาณให้มีความเหมาะสม ตลอดจนการกำหนดความเร่งด่วนตามลำดับก่อนหลัง (Setting Priorities) **เครื่องมือ (Means or Tools)** ซึ่งหมายถึงกำลังอำนาจของชาติด้านต่าง ๆ ที่ต้องใช้เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติ เช่น เครื่องมือด้านเศรษฐกิจ เครื่องมือทางการทูต เครื่องมือทางทหาร เป็นต้น **ความเสี่ยง (Risk)** ซึ่งมุ่งเน้นไปยังความไม่แน่นอนและผลลัพธ์ที่เป็นลบ อันเป็นผลมาจากความขัดแย้งกันระหว่างตัวแปรสำคัญ ๆ ดังนั้นนักยุทธศาสตร์ต้องชั่งน้ำหนักของความหวังในความสำเร็จกับความเป็นไปได้ ที่จะล้มเหลว โดยการตรวจสอบสถานะแวดล้อมทางด้านความมั่นคง จุดมุ่งทางยุทธศาสตร์ ทรัพยากรที่มีอยู่ และเครื่องมือที่จำเป็น

แผนภาพที่ ๒ - ๑ Bartlett's Model



ที่มา : หลักนิยมทางทะเลของกองทัพเรือ, ๒๕๖๕

ผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interests) (คู่มือการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๒๕๕๙ : ๑๗ - ๑๘)

๑. ความหมายของผลประโยชน์แห่งชาติ เป็นความต้องการสูงสุดของประชาชนในชาติ เป็นการดำรงสถานะของประเทศให้มั่นคงและยั่งยืนภายใต้สถานการณ์ความมั่นคงที่มีความซับซ้อน โดยเฉพาะการเผชิญกับปัญหาเอกภาพภายในชาติและภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ ทั้งนี้ได้กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติดังนี้

๑.๑ การมีเอกราช อธิปไตย ภายใต้การปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข

๑.๒ สังคมไทยร่มเย็นเป็นสุข การพัฒนาที่ยั่งยืน มีความมั่งคั่งและประชาชนอยู่ดีกินดี

๑.๓ การมีเกียรติและศักดิ์ศรีในสังคมโลก และอยู่ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสันติสุข

๒. ประเภทของผลประโยชน์แห่งชาติ ในการพิจารณาประเภทของผลประโยชน์แห่งชาติ หรือ “แนวความคิดที่ได้ไตร่ตรองอย่างรอบคอบที่สุดแล้วจากบรรดาองค์ประกอบต่าง ๆ ซึ่งประมวลขึ้นเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ชาติจะขาดเสียมิได้ทั้งนี้รวมถึงการคุ้มครองตนเอง ความ เป็นเอกราช บูรณภาพแห่งชาติความมั่นคงทางทหาร เสถียรภาพทางเศรษฐกิจกับบรรดาความมั่งคั่งทั้งหลายที่จะพึงมี” นอกจากนั้นสถาบันบรูกกิ้ง ให้คำจำกัดความไว้ว่า ผลประโยชน์แห่งชาติได้แก่ “จุดหมายปลายทางทั่วไปและต่อเนื่องที่ชาติมุ่งกระทำให้บรรลุผล และเป็นจุดหมายปลายทางที่ชาติรู้สึก

ว่ามีความสำคัญแก่ความมั่นคงและความมั่งคั่งแห่งชาติ” โดยผลประโยชน์แห่งชาติได้ถูกจำแนกออกเป็น ๓ ลักษณะ คือ

๒.๑ จำแนกตามลักษณะความสำคัญ (Degree of Primacy) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติที่มีความสำคัญสูงสุด (Vital Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติระดับรอง (Secondary Interests)

๒.๒ จำแนกตามลักษณะความยั่งยืน (Degree of Permanence) ได้แก่ผลประโยชน์แห่งชาติถาวร (Permanent Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติไม่ถาวร (Variable Interests)

๒.๓ จำแนกตามลักษณะความเจาะจง (Degree of Generality) ได้แก่ผลประโยชน์แห่งชาติทั่วไป (General Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติเฉพาะ (Specific Interests)

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ผลประโยชน์แห่งชาติเป็นความต้องการสูงสุดของประชาชนในชาติ เป็นการดำรงสถานะของประเทศให้มั่นคงและยั่งยืนภายใต้สถานการณ์ความมั่นคงที่มีความซับซ้อน การจำแนกผลประโยชน์แห่งชาติออกเป็นลักษณะต่าง ๆ ก็เพื่อประโยชน์ในการพิจารณากำหนดผลประโยชน์แห่งชาติให้มีความเหมาะสมตามช่วงเวลาและแผนการพัฒนาประเทศต่อไป

ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (National Maritime Interests) (หลักนิยมทางทะเลของกองทัพเรือ, ๒๕๖๕ : ๒๕)

ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล โดยทั่วไปหมายถึงผลประโยชน์ที่ได้จากทะเลในส่วนของทรัพยากรธรรมชาติทั้งสิ่งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ซึ่งสิ่งที่มีชีวิต ได้แก่ กุ้ง หอย ปู ปลา เป็นต้น และสิ่งที่ไม่ใช่ชีวิต ได้แก่ แร่ธาตุ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแหล่งพลังงานธรรมชาติอื่น ๆ เป็นต้น การขุดพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยได้เพิ่มความสำคัญของทะเลไทยให้สูงขึ้น ดังนั้นการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจึงมิได้หมายความถึงการรักษาทรัพยากรธรรมชาติเท่านั้น ยังหมายรวมถึงการรักษาเอกราชและอธิปไตยต่ออาณา ชายฝั่ง และหมู่เกาะต่าง ๆ ของประเทศอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเล การท่องเที่ยว การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้นสภาพความมั่นคงแห่งชาติ จึงได้กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลไว้ ๓ ประการ คือ

๑. เอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งดินแดนทางทะเล

๒. ความปลอดภัย ความเรียบร้อยและบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพของประชาชน และการประกอบการทางเศรษฐกิจ

๓. ผลประโยชน์สูงสุดทางด้านเศรษฐกิจจากทะเล ทั้งด้านทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และผลประโยชน์ต่อเนื่องในรูปแบบอื่นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีอยู่ในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นมิติความมั่นคง มิติเศรษฐกิจ และมิติด้านสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อกันและกันอย่างไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ดังนั้นเราจึงไม่สามารถแยกและมุ่งเน้นการพัฒนาไปในมิติใดมิติหนึ่งได้ จึงจำเป็นต้องจัดทำวิเคราะห์และการกำหนดแนวทางในการพัฒนาศักยภาพด้านพาณิชย์นาวีในภาพรวม และใช้พลังอำนาจของชาติเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าว

ในภาพรวมก่อน เพื่อเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนของไทยมีขีดความสามารถเพียงพอรองรับการแข่งขันในการพาณิชย์ต่อไป

ความหมายและความสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติ

คณะที่ปรึกษาด้านการข่าวกรอง สภาความมั่นคงแห่งชาติ (๒๕๖๔ : ๗ - ๑๑) ได้นิยามความหมายของกำลังอำนาจแห่งชาติ (National Power) ไว้ว่า กำลังอำนาจแห่งชาติเป็นขีดความสามารถของชาติ (National Capabilities) ซึ่งมีหลายรูปแบบที่สำคัญ ได้แก่ ความสามารถทางการเมือง – การทูต ข้อมูลข่าวสาร การทหาร เศรษฐกิจ (Diplomatic, Information, Military and Economic-DIME) อย่างไรก็ตามการเผชิญกับภัยคุกคามต่าง ๆ ตลอดจนการมีภารกิจหลักในการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ ทำให้ประเทศต่าง ๆ จำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถหลากหลายด้านเพื่อป้องปรามและต่อต้านภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้น โดยบางประเทศให้ความสำคัญทั้งด้านการทหาร ข้อมูลข่าวสาร การทูต กฎหมาย ข่าวกรอง การเงิน และ เศรษฐกิจ (Military, Information, Diplomacy, Legal, Intelligence, Financial and Economic-MIDLIFE)

คู่มือการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (๒๕๕๙ : ๑๙ - ๒๑) ได้อธิบายไว้ว่า “กำลังอำนาจแห่งชาติคือกำลังหรือขีดความสามารถของชาติ” หรือกล่าวได้อีกอย่างว่า “กำลังอำนาจแห่งชาติคือ ความสามารถของรัฐหนึ่งในอันที่จะก่อให้เกิดอิทธิพลแก่รัฐอื่น ๆ” เพราะเหตุว่าประเทศต่าง ๆ ย่อมมีพลังอำนาจแห่งชาติไม่เท่ากัน บรรดาประเทศที่มีพลังอำนาจมากอันได้แก่ ประเทศอภิมหาอำนาจและประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ย่อมจะมีอิทธิพลเหนือประเทศที่ยากจน และมีพลังอำนาจน้อยกว่าทั้งโดยทางตรงและโดยทางอ้อม

คู่มือยุทธศาสตร์กองทัพบก (๒๕๖๐ : ๒๑) ระบุว่า “กำลังอำนาจ” หรือ “พลังอำนาจ” มีความหมายเหมือนกัน และมาจากรากศัพท์ภาษาอังกฤษคำเดียวกันว่า “Power” โดย “พลังอำนาจ” จะใช้สำหรับชาติหรือประเทศเป็นส่วนรวม ส่วน “กำลังอำนาจ” จะใช้เมื่อกล่าวถึงองค์ประกอบของพลังอำนาจอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นการเฉพาะ โดยให้ความหมายของคำว่า “พลังอำนาจแห่งชาติ” คือ ความสามารถของรัฐหนึ่งในอันที่จะก่อให้เกิดอิทธิพลแก่รัฐอื่น ๆ หรือความสามารถในการชักจูงใจหรือกดดันให้ประเทศอื่นกระทำการตามที่ต้องการจนบรรลุวัตถุประสงค์ของประเทศตน โดยคู่มือยุทธศาสตร์กองทัพบกได้แบ่งกำลังอำนาจแห่งชาติออกเป็น ๕ ด้าน ได้แก่ กำลังอำนาจทางการเมือง กำลังอำนาจทางเศรษฐกิจ กำลังอำนาจทางสังคมจิตวิทยา กำลังอำนาจทางทหาร และกำลังอำนาจทางสารสนเทศ

จากนิยามความหมายของกำลังอำนาจแห่งชาติตามข้างต้น จะเห็นได้ว่าการแบ่งกำลังอำนาจแห่งชาติออกเป็นหลาย ๆ ด้านแตกต่างกัน สำหรับการศึกษาวเคราะห์พลังอำนาจแห่งชาติ ในเอกสารวิจัยฉบับนี้ จะทำการศึกษารายละเอียดขององค์ประกอบของกำลังอำนาจแห่งชาติ จำนวน ๔ ด้าน ได้แก่ กำลังอำนาจทางการเมือง กำลังอำนาจทางเศรษฐกิจ กำลังอำนาจทางทหาร และกำลังอำนาจทางสังคมจิตวิทยาและข้อมูลข่าวสาร ดังนี้

๑. กำลังอำนาจทางการเมือง ครอบคลุมทั้งการเมืองภายในและต่างประเทศ โดยการเมืองภายในเกี่ยวข้องกับหลายปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ ระบบการเมืองการปกครอง อุดมการณ์ทางการเมือง พรรคการเมืองหรือกลุ่มอิทธิพลกลุ่มผลประโยชน์ เสถียรภาพและเอกภาพทางการเมืองตลอดจนทัศนคติทางการเมืองของประชาชนในประเทศ ส่วนการเมืองต่างประเทศเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถทางการทูตและศักยภาพในการดำเนินนโยบายต่างประเทศ ทั้งเพื่อโน้มน้าว ชักจูง บีบบังคับหรือต่อต้านการดำเนินการของประเทศอื่น เพื่อให้ตอบสนองต่อนโยบายหรือเป้าหมายของประเทศตนเอง รวมทั้งเสริมสร้างเกียรติภูมิของประเทศในเวทีการเมืองระหว่างประเทศ

๒. กำลังอำนาจทางเศรษฐกิจ เกี่ยวข้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจทั้งหมด เช่น ขีดความสามารถในการผลิต การบริการ การค้า การขนส่ง การสร้างรายได้ จำนวนและทักษะแรงงาน เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะมีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ การมีกำลังอำนาจทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งจะเป็นปัจจัยเสริมกำลังอำนาจด้านอื่น ๆ เช่น การทหาร การศึกษา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ขณะที่ความพร้อมด้านปัจจัยการผลิตทั้งแรงงาน เทคโนโลยี ทรัพยากรธรรมชาติ

๓. กำลังอำนาจทางทหาร ที่สำคัญได้แก่ ขนาดและคุณภาพของกำลังรบ อาวุธยุทโธปกรณ์ ทั้งในแง่ประสิทธิภาพของอาวุธ จำนวน และประเภท ยุทธศาสตร์ ยุทธวิธี ผู้นำทางทหาร การส่งกำลังบำรุง ทักษะการปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพ ขวัญกำลังใจของกำลังพล ความสามารถในการเคลื่อนที่ และการเตรียมการทางทหาร นอกจากนี้ ต้องมีขีดความสามารถในการจัดเตรียมกองกำลังให้มีความพร้อมสำหรับภารกิจต่าง ๆ ทั้งยามสงบและยามสงคราม

๔. กำลังอำนาจทางสังคมจิตวิทยาและข้อมูลข่าวสาร โดยทางสังคมจิตวิทยาจะพิจารณาถึงลักษณะและความเข้มแข็งของพลเมือง ทั้งในแง่จำนวน คุณภาพ และความสามารถ ทั้งทางร่างกายและจิตใจและลักษณะความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม ครอบครัว ศาสนา และการศึกษา สำหรับทางด้านข้อมูลข่าวสารนั้น จะพิจารณาถึงขีดความสามารถทางด้านข้อมูลข่าวสาร ทั้งในการรับข้อมูลข่าวสาร การให้ข้อมูลข่าวสาร การนำข้อมูลข่าวสารมาใช้ประโยชน์

จากที่กล่าวมาแล้วนั้นสรุปได้ว่า กำลังอำนาจแห่งชาติในทุกมิติส่งเสริมซึ่งกันและกัน การพัฒนาประเทศจึงไม่สามารถละเลยมิติใดมิติหนึ่งไปได้ จำเป็นต้องพัฒนาควบคู่กันไป การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ จะต้องรองรับกับแนวทางตามยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ มิติ โดยการใช้พลังอำนาจของชาติทั้ง ๔ มิติ ในการขับเคลื่อนและพัฒนาขีดความสามารถของชาติในการแสวงหาประโยชน์จากทะเล

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการแสวงหาประโยชน์จากทะเล

๑. ความสำคัญและอิทธิพลของสมุทรภาพของมาฮาน (สำเภา พลธร, ผู้แปล, ๒๕๔๘ : ๒๗ - ๓๔)

ทะเลคืออะไร? และทะเลมีความเชื่อมโยงกับมิติอื่นอย่างไร? ในความเข้าใจของคนทั่วไปนั้น ทะเลอาจเป็นเพียงผืนน้ำที่กว้างใหญ่เท่านั้น และเพราะเหตุใดความขัดแย้งของชาติบ่อยครั้งจึงเกิด

เพราะการแย่งชิงพื้นที่ทางทะเลที่มีแต่พื้นน้ำ เช่น สงครามพอล์คแลนด์ สงครามยิบรอลต้า ดังนั้นความพิเศษของทะเลคืออะไร

๑.๑ ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล จากประวัติศาสตร์การใช้ทะเลของมนุษย์ มาหาได้สรุปว่าทะเลมีความสำคัญ ดังนี้

๑.๑.๑ เป็นแหล่งทรัพยากร

๑.๑.๒ เส้นทางคมนาคม

๑.๑.๓ แหล่งขยายอิทธิพล

๑.๑.๔ แหล่งแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร

๑.๒ มาหาได้กล่าวถึงปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการสร้างสมุทธานุภาพของประเทศ ดังนี้

๑.๒.๑ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ประเทศใดก็ตามที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อันถูกต้องเหมาะสมแล้ว ประเทศนั้นจะไม่ถูกจำกัดว่าจะต้องปกป้องประเทศของตนโดยอาศัยทางภาคพื้นดิน แต่เพียงอย่างเดียว หรือต้องแสวงหาอาณาเขตทางภาคพื้นดินแล้ว ย่อมถือว่าประเทศดังกล่าวมีความได้เปรียบเมื่อเทียบกับพลเมืองของประเทศที่อยู่ภายในทวีป ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศหนึ่ง ๆ อาจจะไม่เพียงแต่ส่งเสริมการรวมกำลังเพียงอย่างเดียว หากแต่ยังนำมาซึ่งความได้เปรียบในเชิงยุทธศาสตร์ในการมีฐานกำลังที่ดี และตั้งอยู่ในตำแหน่งใจกลางเพื่อเตรียมปฏิบัติการตอบโต้ศัตรูหากมีการเกิดขึ้นในอนาคต ข้อได้เปรียบในการมีภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับศัตรูหรือเป้าหมายในการโจมตีนั้นเป็นรูปแบบการทำสงครามรูปแบบหนึ่งที่รู้จักกันในชื่อว่า “การทำลายทางการค้า”(COMMERCE – DESTROYING) การปฏิบัติการทางสงครามเช่นนี้ มีขึ้นเพื่อจัดการกับเรือสินค้าที่ไม่มีทางต่อสู้และมักเกิดขึ้นกับหมู่เรือขนาดเล็ก ซึ่งมีอำนาจในการคุ้มกันตนเองเพียงเล็กน้อย ทั้งยังต้องการที่หลบภัยหรือคอยให้ความช่วยเหลือเรือที่อยู่ใกล้เคียง ที่หลบภัยเหล่านี้จะพบได้ในบางพื้นที่ของทะเลที่มีเรือรบของประเทศนั้น ๆ คอยคุ้มกันอยู่หรืออาจพบได้ในท่าเรือที่อยู่ใกล้เคียง ท่าเรือที่อยู่ใกล้เคียงนี้ มีส่วนช่วยสนับสนุนที่สำคัญที่สุดเพราะเรือและท่าเรือจะอยู่ ณ ที่เดียวกันเสมอ และประเทศที่ต้องการทำลายการค้าต่างมีความคุ้นเคยที่จะแล่นเรือไปยังท่าเรือเหล่านี้มากกว่าที่จะแล่นเรือไปเทียบท่าเรือของฝ่ายศัตรู นอกเหนือจากความสะดวกในการรุกคืบแล้ว ธรรมชาตินี้ยังมีส่วนเอื้ออำนวยให้ประเทศหนึ่ง ๆ มีทางออกไปสู่ทะเลได้โดยง่าย และในขณะเดียวกันประเทศดังกล่าวยังมีส่วนควบคุมเส้นทางสัญจรสายสำคัญของโลกอีกด้วย จึงเป็นที่แน่ชัดว่าคุณประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์นี้มีผลต่อยุทธศาสตร์ของประเทศหนึ่ง ๆ เป็นอันมาก มีผลกระทบที่สำคัญต่อการค้าขายทางทะเล โดยมีข้อสังเกตสองประการดังนี้ ข้อสังเกตประการแรกก็คือสถานการณ์หลายครั้งเป็นสาเหตุที่ทำให้ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนมีบทบาทสำคัญในประวัติศาสตร์โลก ไม่ว่าจะเป็นในมุมมองด้านการค้าหรือด้านการทหาร เมื่อเทียบกับทะเลอื่น ๆ ที่มีขนาดทัดเทียมกัน ประเทศต่าง ๆ จึงได้พยายามเข้าครอบครองดินแดนในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และข้อสังเกตประการที่สองเกี่ยวกับที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับคลองในอเมริกากลาง หากมีการสร้างคลองขึ้นคลองหนึ่งและทุกอย่างก็เป็นไปตามที่ผู้สร้างคาดการณ์เอาไว้ ทะเลแคริบเบียนจะเปลี่ยนจากจุดหมายปลายทางและสถานที่ที่มีการสัญจรไปมาไปเป็นเส้นทางหลักสายสำคัญสายหนึ่งของโลกเลยทีเดียว

๑.๒.๒ ลักษณะรูปร่างของขอบฝั่งของประเทศ คุณลักษณะ ชายฝั่งทะเลของประเทศหนึ่ง ๆ ก็คือพรมแดนของประเทศนั้น ๆ นั่นเอง หากพรมแดนดังกล่าวเอื้อต่อการเข้าถึงพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปมากยิ่งขึ้นเท่าไร ก็จะมีความเป็นไปได้สูงที่ผู้คนของประเทศดังกล่าวจะมีปฏิสัมพันธ์กับผู้คนจากดินแดนอื่น ๆ ของโลก หากประเทศ ๆ หนึ่งมีชายฝั่งที่ทอดเหยียดยาว แต่ปราศจากอ่าว ประเทศดังกล่าวก็ไม่อาจทำการค้าทางทะเลด้วยตนเองได้ รวมทั้งไม่อาจมีการขนส่งทางทะเลและไม่อาจจัดตั้งกองทัพเรือได้อีกด้วย ท่าเทียบเรือที่มีอยู่มากมายและกินอาณาเขตลึกเข้าไปนั้นเป็นแหล่งที่มาของความแข็งแกร่งและความมั่งคั่งของประเทศ และเป็นการดียิ่งขึ้นไปอีกหากท่าเรือเหล่านั้นเป็นทางออกของกระแสน้ำที่สามารถใช้เดินเรือได้ ซึ่งช่วยให้การค้าภายในของประเทศนั้น ๆ เป็นไปโดยสะดวกมากยิ่งขึ้น หากแต่การมีทางน้ำที่ทำให้เข้าถึงภายในประเทศได้โดยง่ายนั้นก็กลับเป็นสาเหตุให้เกิดข้อเสียเปรียบในยามสงคราม หากประเทศนั้นไม่รู้จักปกป้องประเทศของตนให้ดี หากการเดินทางเรือกลับมามีบทบาทและให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และประเทศที่มีพรมแดนติดกับมหาสมุทรพบว่าตนเองไม่เพียงแต่มีกำลังทหารที่อ่อนแอ หากแต่ยังขาดประสิทธิภาพในการเดินเรือระหว่างประเทศอีกด้วย ประเทศเหล่านั้นก็อาจจะผนึกกำลังเพื่อช่วยกันวางรากฐานที่มั่นคงในการเป็นมหาอำนาจทางทะเลให้กลับคืนสู่ความยิ่งใหญ่ได้อีกครั้งหนึ่ง ในบรรดาประเทศที่มีลักษณะรูปร่างขอบฝั่งของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปนี้เอง ซึ่งลักษณะภูมิประเทศเป็นคาบสมุทรเหยียดยาว มีเทือกเขาทอดเป็นแนวยาวอยู่ตรงกลางกันแบ่งประเทศออกเป็นสองฝั่งแคบ ๆ และยังมีถนนที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือต่าง ๆ อีกด้วย มีเพียงอำนาจในการควบคุมทะเลที่เด็ดขาดแน่นอนเท่านั้นที่สามารถรักษาไว้ซึ่งการเดินทางติดต่อระหว่างส่วนต่าง ๆ ของประเทศ ทะเลไม่เพียงแต่เป็นพรมแดนหรืออยู่ล้อมรอบประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นแบ่งแยกประเทศออกเป็นสองส่วนหรือมากกว่านั้น อำนาจในการควบคุมทะเลบริเวณดังกล่าว ไม่เพียงแต่จะเป็นที่ปรารถนา แต่ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งยวด ปัจจัยทางกายภาพเช่นนี้อาจจะเป็นบ่อเกิดและความแข็งแกร่งของความเป็นมหาอำนาจทางทะเล หรือไม่ก็ทำให้ประเทศไร้ซึ่งอำนาจ

๑.๒.๓ การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาของประเทศหนึ่ง ๆ เพื่อก้าวขึ้นมาเป็นประเทศที่มีสมุทธานุภาพซึ่งไม่ได้หมายรวมถึงพลเมืองที่อาศัยอยู่ในประเทศดังกล่าวก็คือ การขยายอาณาเขต และขอบเขตของดินแดน หากจะพิจารณาถึงการพัฒนาสมุทธานุภาพแล้ว ไม่ได้เป็นเรื่องของจำนวนตารางไมล์ของประเทศ ๆ หนึ่ง แต่เป็นความยาวของแนวชายฝั่งและลักษณะของท่าเรือมากกว่าจะต้องนำมาประกอบการพิจารณา ถ้าหากประเทศใด ๆ มีปัจจัยทางกายภาพและสภาพภูมิศาสตร์ที่คล้ายคลึงกันแล้ว ความยาวของชายฝั่งจะเป็นตัวบ่งชี้จุดแข็งและจุดอ่อนไม่ว่าจะมีจำนวนประชากรมากหรือน้อยเพียงใดก็ตาม ประเทศเปรียบได้กับป้อมปราการ กองทหารที่มีหน้าที่คุ้มกันป้อมจะต้องมีสัดส่วนเท่ากับความยาวของกำแพงที่อยู่ล้อมรอบป้อมปราการนั้น

๑.๒.๔ จำนวนประชากร หลังจากพิจารณาถึงปัจจัยทางธรรมชาติของประเทศหนึ่ง ๆ แล้ว เราควรพิจารณาถึงคุณลักษณะของประชากรที่อาศัยอยู่ในประเทศนั้น ๆ ซึ่งมีอิทธิพลต่อการพัฒนาสมุทธานุภาพด้วยเช่นกัน และสิ่งที่จะต้องกล่าวถึงเป็นประการแรกก็คือจำนวนประชากร ที่อาศัยอยู่ในประเทศนั้น เนื่องจากปัจจัยนี้มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับพื้นที่ของดินแดนในปกครอง ที่ได้อธิบายไปก่อนหน้านี้เคยมีคำกล่าวที่ว่าในแง่ของขนาดแล้วมันไม่ใช่เป็นเพียงแต่จำนวนตารางไมล์เท่านั้น หากแต่ยังหมายรวมถึงอาณาเขตและลักษณะของชายฝั่งทะเลที่จะต้องนำมาพิจารณาควบคู่กันไปด้วย ฉะนั้นใน

ประเด็นที่เกี่ยวกับประชากรแล้วจึงไม่ได้หมายความเพียงแค่ว่าจำนวนประชากรทั้งหมด แต่หมายถึงจำนวนประชากรที่พร้อมออกสู่ทะเล หรืออย่างน้อยก็พร้อมที่จะไปทำงานบนเรือและสร้างอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๒.๕ อุปนิสัยประจำชาติ อิทธิพลของอุปนิสัยประจำชาติที่มีต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ หากสมุททานุภาพโดยแท้จริงแล้วขึ้นอยู่กับการค้าอันสันติสุขและมีอาณาเขตครอบคลุมเป็นวงกว้างแล้ว ทักษะคนชาติที่ประเทศนั้น ๆ มีต่อการดำเนินการค้าขายก็คงจะเป็นคุณลักษณะที่โดดเด่น คุณลักษณะหนึ่งที่มีส่วนทำให้ประเทศนั้น ๆ มีอำนาจยิ่งใหญ่ในท้องทะเล

๑.๒.๖ คุณลักษณะของรัฐบาล รูปแบบของรัฐบาลและสถาบันการเมืองที่มีคุณลักษณะพิเศษ รวมถึงคุณลักษณะขององค์ประมุขในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งจะมีอิทธิพลเป็นอันมากต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ คุณสมบัติเฉพาะของประเทศและพลเมืองที่อาศัยอยู่ในประเทศนั้น ๆ มีส่วนกำหนดทิศทางให้กับชาติในทางเดียวกัน การกระทำใด ๆ ของรัฐบาลที่มาจากอำนาจอันชอบธรรม อีกทั้งยังเป็นการกระทำที่ชาญฉลาดและเพียรพยายามจะนำมาซึ่งความสำเร็จ หรือหากเป็นไปในทางกลับกันก็จะนำมาซึ่งความล้มเหลวในช่วงชีวิตของคน ๆ หนึ่งหรือในประวัติศาสตร์ของชาติใดชาติหนึ่งเลยที่เดียว เป็นไปได้ว่ารัฐบาลที่มีความคิดเห็นสอดคล้องกับประชาชนจะสร้างความรุ่งเรืองและความก้าวหน้าได้เป็นผลสำเร็จในทุก ๆ ด้าน และในประเด็นของอำนาจทางทะเลแล้ว ความสำเร็จอันงดงามที่สุดจะมาพร้อมกับการบริหารงานที่ชาญฉลาดของรัฐบาลซึ่งช่วยกระตุ้นจิตสำนึกของประชาชนให้ไปในทิศทางเดียวกัน รัฐบาลที่สามารถทำได้ดังนี้ จะมีเสถียรภาพทางการเมืองที่มั่นคงมากที่สุดก็ต่อเมื่อประชาชนหรือตัวแทนของพวกเขามีส่วนสำคัญในการกำหนดแนวทางของประเทศ หากแต่รัฐบาลที่ให้อิสระเสรีกับประชาชน เช่นนั้น บางทีก็ไม่อาจบริหารงานให้เป็นผลสำเร็จได้ดีเท่าที่ควร ในทางกลับกันหากรัฐบาลมีอำนาจเด็ดขาดแต่เพียงผู้เดียวในการตัดสินใจใด ๆ รัฐบาลก็จะสามารถสร้างการค้าให้เจริญรุ่งเรือง

๑.๓ องค์ประกอบของสมุททานุภาพ (Components of Sea power) คำยืนยันของมาฮานตั้งแต่ต้นที่ว่าสมุททานุภาพเกิดจากปัจจัยเสริมสร้าง ๕ ประการอันเป็นสิ่งที่รัฐหรือประเทศมีมาตั้งแต่เริ่มแรก บวกกับคุณลักษณะของรัฐบาลหรือผู้ปกครองประเทศ (ปัจจัยที่ ๖) ที่เล็งเห็นความสำคัญของการใช้ประโยชน์จากทะเลและมุ่งที่จะเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศตนอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยทั้ง ๖ ประการนี้ ก็เปรียบเสมือนแต่เพียงต้นทุนหรือวัตถุดิบที่ประเทศหรือรัฐใดมีอยู่ในมือเท่านั้น ศักยภาพหรือขนาดความยิ่งใหญ่ของสมุททานุภาพของประเทศที่แท้จริง ก็คือเครื่องมือหรือกลไกที่จะขับเคลื่อนปัจจัยทั้งหมดดังกล่าวไปสู่การแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างสมบูรณ์ ได้แก่

๑.๓.๑ นาวิกานุภาพ (Naval Power) หรือกำลังรบทางเรือ เป็นส่วนหนึ่งขององค์ประกอบของสมุททานุภาพ (Components of Sea power) มีไว้เพื่อใ้การคุ้มครองกองเรือสินค้าของตน รักษาเส้นทางการคมนาคมทางทะเลที่เป็นผลประโยชน์ของประเทศ ปกป้องทะเลอาณาเขตและเส้นกำลังที่จะส่งไปแก่ปัญหาวิกฤตในทุก ๆ ที่ในโลก กำลังทางเรือนี้ยังหมายรวมถึง กำลังอากาศยานาวี และนาวิกโยธิน มิได้มีเพียงเรือรบผิวน้ำดังเช่นในยุคของมาฮานเท่านั้น

๑.๓.๒ กองเรือสินค้า (Merchant Fleet) เครื่องมือสำคัญในการสร้างความเจริญให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อความเจริญและเพื่อรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมั่นคงและมั่งคั่งของประเทศตน พบว่าประเทศที่ไม่มีกองเรือสินค้าที่เข้มแข็งก็จะตกอยู่ในสถานะ

เสียเปรียบทางการค้า และในยามสงครามพาณิชย์นาวีก็จะเป็นกำลังสำคัญอีกเช่นกันที่จะสนับสนุน นาวิกานภาพและการปฏิบัติการทางทหาร

๑.๓.๓ ฐานทัพและท่าเรือ (Naval Bases and Harbors) เพื่อเป็นที่จอดพัก ฐานที่มั่นในการรับการส่งกำลังบำรุง (สำหรับกองเรือรบ) และการขนถ่ายสินค้า (สำหรับเรือสินค้า) สำหรับรองรับระบบเศรษฐกิจของประเทศที่จะนำมาซึ่งความมั่งคั่งร่ำรวยได้

๑.๓.๔ อยู่ต่อเรือ/ซ่อมเรือ (Shipyards/Dockyards) เพื่อเป็นฐานของอุตสาหกรรมหนักทางทะเลของประเทศในการสร้างและซ่อมบำรุงเรือพาณิชย์และเรือรบสำหรับบำรุงรักษากองเรือสินค้าและกองเรือรบของประเทศ รวมทั้งการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งปวงที่ทำให้เรือมีความคงทนทะเล (Seaworthiness) และสามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี

๑.๓.๕ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ (Commercial Establishments and Contacts) มีพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็งยังไม่เพียงพอที่จะทำให้การค้าขายร่ำรวยและเจริญรุ่งเรืองได้ การค้าขายจึงจำเป็นต้องมีสถาบันทางพาณิชย์การหรือสถาบันการค้าที่จะกำหนดนโยบายกำกับ ดูแลการค้าขาย และตลาดที่จะนำสินค้าไปขายหรือไปซื้อสินค้ากับประเทศต่าง ๆ

๑.๓.๖ องค์กรบุคคล (Personnel) องค์กรบุคคลหรือคน เป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอื่น ๆ ทั้งหมด อาทิ คนเป็นผู้ใช้และบำรุงรักษาเรือทั้งเรือรบและเรือพาณิชย์ เรือประมง เป็นต้น คนเป็นผู้บริหารและดำเนินกิจการท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งปวง คนเป็นผู้สร้างและซ่อมเรือ รวมทั้งคนเป็นผู้บริหารและดำเนินกิจการสถาบันการค้าต่างๆ ดังนั้นการที่จะได้ องค์กรบุคคลที่ดีที่จะเป็นกำลังในการพัฒนาและการใช้สมุททานุภาพนั้น

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า การที่ประเทศใดประเทศหนึ่งจะสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่จะต้องมีสมุททานุภาพที่เพียงพอ ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการสร้างสมุททานุภาพของประเทศ ประกอบด้วย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน จำนวนประชากร ลักษณะนิสัยประจำชาติ และคุณลักษณะของรัฐบาล เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าปัจจัยที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ง่ายจำเป็นต้องใช้การลงทุนในภาพรวมจากภาครัฐ ได้แก่ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน โดยอาศัยพลังอำนาจของชาติ ด้านการทูต การเศรษฐกิจ และการทหาร ส่วนปัจจัยที่เหลือสามารถพัฒนาได้ผ่านการปรับเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและสังคมโดยพัฒนาผ่านระบบการศึกษาและสารสนเทศได้ซึ่งเป็นพลังอำนาจของชาติด้านข้อมูล และข่าวสาร โดยองค์ประกอบของสมุททานุภาพ มีความจำเป็นที่ต้องมีความเข้มแข็งสามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน ได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือโพ้นทะเล อยู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ และองค์กรบุคคล หากวิเคราะห์ประเด็นเหล่านี้ในมุมมองของมาฮานจะพบว่า มาฮานต้องการให้รัฐต้องดำเนินการจัดหาสิ่งเหล่านี้ทั้งหมด เพื่อการครอบครองทะเล กำจัดคู่แข่ง และแสวงประโยชน์จากทะเลเพียงผู้เดียว ซึ่งเมื่อมองในบริบทของโลกาภิวัตน์ในปัจจุบัน สถาบันทะเลนับเป็นสถาบันที่ทุกประเทศต้องมีส่วนร่วมกัน มีภัยคุกคามข้ามชาติใหม่ ๆ ที่ไม่มีชาติใดชาติหนึ่งแก้ไขได้เพียงลำพัง รวมทั้งระบบทะเลเป็นระบบที่มีความกว้างใหญ่ การครอบครองทะเลเพียงผู้เดียวย่อมถูกต่อต้านและใช้การลงทุนที่สูงจนไม่มีความคุ้มค่า การร่วมมือกันของรัฐต่าง ๆ ผ่านสถาบันทางทะเลเพื่อให้ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมที่ปลอดภัยย่อมเป็นไปได้ง่ายและมีราคาถูกกว่า ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า แนวความคิด

เรื่องปัจจัยและองค์ประกอบของสมุททานุภาพของมาฮานยังมีความถูกต้องในปัจจุบัน แต่รูปแบบการนำไปใช้ประโยชน์ ในการพัฒนาสมุททานุภาพของชาติจะต้องถูกทบทวน เพื่อพิจารณาปรับเปลี่ยนแนวทางการบรรลุเป้าหมายให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมในยุคโลกาภิวัตน์

๒. แนวความคิดในการใช้ประโยชน์จากทะเล ของ Geoffrey Till (Sea Power: A Guide for the Twenty-First Century. 2nd ed., Routledge, London, 2009)

จากการเล็งเห็นผลประโยชน์และคุณค่าของทะเล นักยุทธศาสตร์ทะเลและนักวิชาการหลายท่านได้เสนอแนวความคิดที่เกี่ยวกับการเสริมสร้างความสามารถของชาติในการแสวงหาประโยชน์และรักษาความมั่นคงทางทะเล โดยที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศและนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพทางทะเลของหลายประเทศ ตัวอย่างเช่น Geoffrey Till เป็นศาสตราจารย์ในสาขาวิชา Maritime Studies ของ Defence Studies Department และเป็นผู้อำนวยการของ The Corbett Centre for Maritime Policy King's College London ณ UK Joint Services Command and Staff College ได้เขียนหนังสือชื่อ Sea Power: A Guide for the Twenty-First Century 2nd ed. ซึ่งได้รับการตีพิมพ์เป็นเอกสารตำรา และได้รับการยอมรับจากมหาวิทยาลัยทั่วโลกให้ใช้เป็นเอกสารประกอบการศึกษาในสาขาวิชาที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลตั้งแต่ปี ค.ศ.๒๐๐๙ ซึ่งตามแนวคิดของ Geoffrey Till ความมั่นคงทางทะเล หมายถึงการดำรงอยู่ของคุณค่าของทะเลซึ่งประกอบไปด้วย

๒.๑ เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ (The sea as a resource) เป็นที่ทราบกันดีว่าทะเลนั้นเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของโลกที่สำคัญ ได้แก่ แร่ธาตุ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ปลา และสิ่งมีชีวิตในทะเลที่เป็นแหล่งโปรตีนที่จำเป็นของมนุษย์ ซึ่งปัจจุบันประเทศต่าง ๆ พยายามแย่งชิงทรัพยากรดังกล่าวมาเป็นของตนให้มากที่สุด ก่อให้เกิดความขัดแย้งทั้งในระดับประเทศ และภูมิภาค

๒.๒ เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่ง (The sea as a medium of transportation) มนุษย์ได้ใช้ทะเลเป็นเส้นทางในการติดต่อค้าขายมาตั้งแต่สมัยโบราณ ในบทบาทนี้ทะเลจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจโลก เนื่องจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร้อยละ ๙๐ ใช้การขนส่งทางทะเล และในปัจจุบันก็ยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ เพราะการขนส่งทางทะเลมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ตามการพัฒนาของเศรษฐกิจโลก และการเพิ่มจำนวนของประชากรโลก ในขณะเดียวกันการคุกคามต่อความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือก็ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับเช่นกันทั้งจากการกระทำของมนุษย์และธรรมชาติ เช่น การทำสงครามระหว่างรัฐ การก่อการร้าย โจรสลัด ภัยธรรมชาติ และอุบัติเหตุ นอกจากนี้การใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมายก็มีมากขึ้น เช่น การขนส่งสนับสนุนกลุ่มก่อการร้าย ยาเสพติด และการค้ำมนุษย์ เป็นต้น

๒.๓ เป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร (The sea as the means of exchanging information) ทะเลนอกจากจะเป็นเส้นทางในการคมนาคม การติดต่อค้าขายดังกล่าวแล้วเดิมยังเป็นช่องทางของการถ่ายทอด และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร วิทยาการ เทคโนโลยีระหว่างประเทศและภูมิภาคที่สำคัญ แต่ในยุคปัจจุบันความสำคัญดังกล่าวลดลงไปจากการที่เทคโนโลยีการสื่อสาร ได้พัฒนาไปมาก ทั้งในด้านความเร็วและปริมาณการรับส่งข้อมูล

๒.๔ เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดการใช้อำนาจและการครอบครอง (The sea as an area of dominion) การใช้เส้นทางทางทะเลในการแพร่อิทธิพลทางด้านการเมืองการปกครองของประเทศต่าง ๆ มีมาช้านาน การล่าอาณานิคมของมหาอำนาจในอดีตส่วนใหญ่มักใช้เส้นทางทางทะเลเป็นหลัก และในปัจจุบัน

ประเทศต่าง ๆ ยังคงมีความพยายามขยายอำนาจรัฐของตนไปสู่ทะเลเพื่อที่จะมีสิทธิครอบครองพื้นที่ในทะเลที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งในกรณีนี้เห็นได้ชัดเจนจากประเทศต่าง ๆ ผลักดันให้กฎหมายทะเลปี ค.ศ. ๑๙๘๒ ให้สิทธิรัฐชายฝั่งในการประกาศสิทธิเหนือทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพื่อให้สามารถแสวงหาและใช้ประโยชน์พื้นที่ทางทะเลดังกล่าวโดยชอบธรรม อย่างไรก็ตาม การประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งของรัฐชายฝั่งเป็นจำนวนมาก จากการประกาศอาณาเขตทางทะเลทับซ้อนกัน และเป็นปัญหาที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลในภาพรวมในปัจจุบัน

๒.๕ เป็นแหล่งรักษาสมดุลธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (The sea as an environment) ที่กล่าวมาแล้ว ๔ ประการข้างต้น เป็นเรื่องของคุณประโยชน์ของทะเลที่มีควมคุ้มกันกับสังคมโลกในอดีต แต่ปัจจุบันคุณประโยชน์ของทะเลยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะในด้านสิ่งแวดล้อมของโลกที่นับวันจะเลวร้ายลงทุกขณะ เช่น ภาวะโลกร้อน เป็นต้น Geoffrey Till เห็นว่าควรที่จะพิจารณาใช้ประโยชน์ของทะเลในด้านการช่วยรักษาสภาวะแวดล้อมให้เอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตของมวลมนุษยชน เนื่องจากทะเลเป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ที่เป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาสสมดุลของธรรมชาติของโลก มีผลต่อฤดูกาลในแต่ละภูมิภาค รวมทั้งอุณหภูมิของโลกโดยส่วนรวม

๓. แนวความคิดในการบริหารกิจการทางทะเล (Geoffrey Till, *Sea Power: A Guide for the Twenty-First Century*. 2nd ed., Routledge, London, 2009)

การเสริมสร้างบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการใช้ประโยชน์จากทะเล จะต้องมีการพัฒนาองค์ประกอบที่สำคัญซึ่งเป็นความต้องการพื้นฐานที่จะทำให้เกิดระบบระเบียบที่ดีในทะเล (General requirements of Good order at sea) ดังนี้

๓.๑ จิตสำนึกทางทะเล (Maritime awareness) ประการแรก Geoffrey Till ให้ความสำคัญกับจิตสำนึกที่มีต่อความสำคัญของทะเล ด้วยคุณประโยชน์อันสำคัญของทะเลต่อประเทศและ มวลมนุษยชาติ เราควรจะต้องให้ความสำคัญและสร้างจิตสำนึกเหล่านี้ให้กับคนในชาติและประชากรโลกได้เข้าใจและร่วมเอาใจใส่ดูแลทะเลให้เอื้ออำนวยต่อการใช้ประโยชน์อยู่เสมอ ที่ผ่านมาการให้ความสำคัญต่อทะเลมีน้อย เรามักจะสนใจกับสิ่งที่อยู่บนบกเป็นส่วนใหญ่ จึงควรที่จะให้ความสำคัญในการเสริมสร้างจิตสำนึกที่มีต่อความสำคัญของทะเลให้มากขึ้น รวมทั้งวางโครงสร้างที่ดีที่จะรวบรวมข้อมูลให้เป็นระบบเพื่อนำมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นที่มาของการพัฒนาระบบ Maritime Domain Awareness ในหลาย ๆ ประเทศที่ตื่นตัวในการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากทะเลในปัจจุบัน

๓.๒ นโยบายทางทะเล (Maritime policy) การบริหารจัดการที่ดีเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการจัดระบบระเบียบในทะเล เนื่องจากผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลมีจำนวนมากหลากหลายสาขาอาชีพ ซึ่งอาจทำให้เกิดการขัดแย้งกันเป็นเหตุให้การใช้ประโยชน์จากทะเลไม่สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่น ในปัจจุบันหลายประเทศได้พัฒนานโยบายในการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากทะเลไปมากโดย ส่วนใหญ่เน้นการบริหารเป็นเชิงบูรณาการ (integrated) จากเดิมที่เน้นให้ความสำคัญในแต่ละภาคส่วน (sectoral) ของการประกอบอาชีพในทะเล ขณะเดียวกันก็ยังมีหลายประเทศที่ไม่มีนโยบายทางทะเลเป็นการเฉพาะซึ่งทำให้การบริหารจัดการทางทะเลไม่มีทิศทางที่ชัดเจน และไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

๓.๓ การควบคุมและรักษากฎระเบียบทางทะเลเชิงบูรณาการ (Integrated maritime governance) กฎระเบียบและการรักษากฎหมายเป็นสิ่งที่สำคัญซึ่งถูกใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม ให้การใช้ประโยชน์จากทะเลเป็นไปอย่างสันติและยุติธรรมจากการใช้ในทุกสาขาอาชีพ ซึ่งประกอบไปด้วยกฎระเบียบในระดับนานาชาติ เช่น กฎหมายทะเล และกฎระเบียบของรัฐชายฝั่งที่มีสิทธิเหนืออาณาเขตทางทะเลของตน สำหรับในปัจจุบันผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลมีเพิ่มขึ้นทั้งในเชิงปริมาณและความหลากหลายในสาขาอาชีพ ทำให้ต้องมีการบูรณาการการควบคุมและรักษากฎระเบียบทางทะเลทั้งในด้านนโยบาย กฎหมาย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษากฎระเบียบด้านต่าง ๆ ในทะเลเพื่อให้การรักษากฎหมายในทะเลในภาพรวม เป็นไปในทิศทางเดียวกันซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยในการประกอบกิจกรรมในทะเลของมนุษย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. สมุททานุภาพในยุคโลกาภิวัตน์

เมื่อสิ้นยุคสงครามเย็น แรก ๔ T อันประกอบด้วย การขนส่ง (Transportation) การสื่อสาร โทรคมนาคม (Telecommunication) โทรทัศน์ (Television) และการค้าขาย (Trade) ได้ผลักดันให้โลกก้าวเข้าสู่กระแสแห่งระบบโลกใหม่อย่างรวดเร็ว เรียกได้ว่าเป็นยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่มีอิทธิพลเหนือแรงบังคับอื่น ผลสำคัญที่สุดประการหนึ่งของระบบโลกใหม่นี้ คือทำให้ตลาดโลกเชื่อมต่อกันเป็นตลาดเดียวกันโดยสิ้นเชิง และผู้ใดที่มองเห็นโอกาสจากความเป็นหนึ่งเดียวกันนี้ จะสามารถตัดทวงเอาความมั่งคั่งจากตลาดโลกไปได้อย่างมหาศาล ข้อสรุปสำคัญที่ได้คือ ใครก็ตามที่คิดจะวางยุทธศาสตร์ในการตัดทวงผลประโยชน์จากระบบโลกใหม่ จะจำกัดตนเองอยู่แต่เพียงเส้นเขตแดนของประเทศไม่ได้อีกต่อไป จะต้องมีความวิสัยทัศน์มองโลกในลักษณะองค์รวมและต้องมีสมุททานุภาพที่เข้มแข็ง ซึ่งลักษณะสำคัญของระบบโลกใหม่ก็คือ การกำจัดพรมแดนระหว่างประเทศออกไป และรวมตลาดของโลกเข้าเป็นหนึ่งเดียว เศรษฐกิจโลกจะกลายเป็นเรื่องธรรมดาสามัญที่ประชาคมโลก (Global Citizen) สามารถสัมผัสได้โดยไม่ยาก ธุรกรรมต่าง ๆ จะถูกเชื่อมเข้าหากัน เสริมแรงกัน ทุกแวดวงธุรกิจไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ ต่างก็มุ่งหน้าเข้าสู่เวทีโลกเกือบหมดสิ้น ปรากฎการณ์นี้ ทำให้เกิด ทั้งโอกาสและสิ่งท้าทายมากมายต่อประชาชนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกที่ทุกมิติสังคมของตนจะถูกกลืนเข้าหากันอย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยงได้ ไม่ว่าจะเป็นค่านิยม ความรู้ ความเชื่อ ทรัพยากร ตลาดเงินและตลาดทุน การกลืนกินเข้าหากันนี้ย่อมส่งผลให้เกิดทั้งแรงผลักดันและแรงเสียดทานในเวลาเดียวกัน ถึงแม้ระบบโลกจะเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วอย่างไร แต่สมุททานุภาพก็ยังคงเป็นเครื่องมือที่สำคัญยิ่งสำหรับมนุษย์ในการค้าขายทางทะเลอยู่จนถึงปัจจุบัน เมื่อพิจารณาในแง่เศรษฐกิจแล้วโลกาภิวัตน์ทำให้ตลาดโลกกลายเป็นตลาดเดียว ส่งผลให้ปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากการศึกษาของสถาบัน Hamburg International Economics (HWWI) พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นต้นมา ประเทศชั้นนำได้แสวงหาความมั่งคั่งจากการค้าขายระหว่างประเทศมีมูลค่าสูงถึง ๘.๙๗๕ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในจำนวนนี้เป็นมูลค่าในการขนส่งทางทะเลร้อยละ ๖ ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลต่อปีมีสูงถึง ๖.๗๘ พันล้านตัน ด้วยอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๓.๗ ต่อปี เพื่อตัดทวงผลประโยชน์อันมหาศาลจากโอกาสทางเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ชาติชั้นนำต่าง ๆ ได้เตรียมการเสริมสร้างสมุททานุภาพของตนเองเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในยุค โลกาภิวัตน์ และหนึ่งในสมุททานุภาพนั้น คือ “ท่าเรือ” ซึ่งเป็นที่รับและขนส่งสินค้ากิจการท่าเรือที่มีความสำคัญและเชื่อมโยง

ต่อการขนส่งสินค้าในระบบเศรษฐกิจโลกนั้น ปัจจุบันมีท่าเรือระดับโลกที่สำคัญอยู่ ๒ ท่า ตั้งอยู่ในทะเลเหนือ คือ ฮัมบวร์ค และ ร็อตเตอร์ดัม ซึ่งสองเมืองท่านี้ ติดระดับหนึ่งในสิบของท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมี ๖ ท่าเรือสำคัญอยู่ในเอเชียประกอบด้วย สิงคโปร์ ฮองกง เซี่ยงไฮ้ เซ็นเจิ้น ปูซาน และ เกาซิง ในตะวันออกกลาง มี ๑ ท่าเรือ คือ ดูไบ และในสหรัฐอเมริกา อีก ๑ ท่าคือ ลอสแอนเจลิส และเมื่อพิจารณาถึงความได้เปรียบของท่าเรือ สิงคโปร์ แล้วพบว่าได้เปรียบทางตำแหน่งทางภูมิศาสตร์มากที่สุด เพราะอยู่ในช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นช่องแคบที่มีเส้นทางการเดินเรือผ่านมากที่สุดในโลก คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของการขนส่งทางทะเลทั้งโลก มีเรือผ่านช่องแคบนี้มากกว่า ๒,๐๐๐ ลำต่อวัน ในขณะที่ท่าเรือฮองกงเป็นศูนย์กลางสินค้าของเอเชียแปซิฟิกได้ ทำหน้าที่ในการรวบรวมสินค้าที่จะส่ง ทางเรือจากท่าเรือเล็กในภูมิภาคแล้ว ทำการส่งผ่านสายการเดินทางเรือขนาดใหญ่ไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ด้วยวิธีการนี้จะสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณที่มากด้วยค่าใช้จ่ายที่น้อยลง ในขณะเดียวกันระยะเวลาในการขนส่งของเรือใหญ่ก็ลดลงด้วย เพราะเรือใหญ่ประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องเข้าจอดทุกท่า นอกจากนี้แล้วการขยายตัวของท่าเรือเซินเจิ้น ซึ่งมีภูมิศาสตร์ที่ใกล้เคียงกับฮองกง ยิ่งจะทำให้ท่าเรือสองแห่งนี้สามารถตั้งตัวเองเป็นศูนย์กลางท่าเรือนานาชาติในภูมิภาคนี้ได้ไม่ยาก สำหรับท่าเรือดูไบ เป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างยุโรปกับเอเชีย มีอัตราการขยายตัวในลำดับ ๓ และกำลังตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจากการพยากรณ์ของธนาคารโลก อัตราการขยายตัวของท่าเรือของโลกจะมีแนวโน้มมุ่งไปทางการขยายตัวเพื่อรับมือกับสินค้าประเภทบรรจุคอนเทนเนอร์ โดยคาดว่าจะสูงถึงร้อยละ ๖๒๐ นับจากปี พ.ศ.๒๕๔๖ ไปจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ในขณะที่การรับมือกับสินค้าประเภทเทกองมีอัตราการขยายตัวร้อยละ ๘๕ ส่วนสินค้าประเภทของเหลวมีอัตราการขยายตัวในราร้อยละ ๑๐ ยิ่งไปกว่านั้น ชาติที่ประสบความสำเร็จในการ ตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลต่างก็หันมาเสริมสร้างกองเรือพาณิชย์ของตนทั้งสิ้น

เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของเรือสินค้า เมื่อปี พ.ศ.๒๕๔๕ พบว่าเรือสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์มีอัตราการขยายตัวในปริมาณบรรทุกสูงมาก อยู่ในราร้อยละ ๙ มีระวางบรรทุกรวมทั้งสิ้น ๕๙ ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่เรือสินค้าประเภทแท็งเกอร์ มีอัตราการขยายตัวในปริมาณบรรทุกร้อยละ ๒.๓ มีระวางบรรทุกรวมทั้งสิ้น ๒๗๒ ล้านเดทเวทตัน และเรือสินค้าประเภทเทกองอยู่ในราร้อยละ ๒.๓ มีระวางบรรทุกรวมทั้งสิ้น ๒๓๐ ล้านเดทเวทตัน

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ยุคโลกาภิวัตน์เป็นยุคที่มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เป็นอย่างมาก ประชาคมโลกหันมาสนใจกิจการทางทะเลเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญ ความต้องการในการขนส่งทางทะเลมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการดำเนินอุตสาหกรรมใด ๆ ในปัจจุบัน มักจะต้องอาศัยทรัพยากร หรือ การผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ กระจายไปตามแต่ละประเทศ แล้วนำมาประกอบที่ส่วนกลางผูกพันเป็นวงจรลูกโซ่ ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงได้พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทางด้านพาณิชย์นาวี เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลกลับเข้าสู่ประเทศ

การพาณิชย์นาวี

๑. ความหมายของ “การพาณิชย์นาวี” พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.๒๕๒๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๕๔๘ ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “การพาณิชย์นาวี” ไว้ในมาตรา ๔ ว่า “การพาณิชย์นาวี” หมายถึง การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง

หรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวโดย “การขนส่งทางทะเล” หมายความว่า การขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไปด้วย นอกจากนี้ยังได้บัญญัติความหมายของคำอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทางทะเล ที่สำคัญมีดังนี้

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

“เรือไทย” หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

“ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล” หมายความว่า ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งอยู่ในประเทศไทยและรับทำการขนส่งทางทะเล และหมายความรวมถึงสาขาและตัวแทนของผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศและประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหาของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า เจ้าของของหรือตัวแทนซึ่งส่งของไปยังหรือส่งหรือนำของมาจากต่างประเทศโดยทางทะเล

“ของ” หมายความว่า สินค้า สิ่งของ หรือสัตว์มีชีวิต

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบ บรรทุกหรือขนถ่ายของ

“กิจการท่าเรือ” หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และหมายความรวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“กิจการอยู่เรือ” หมายความว่า ธุรกิจต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือ หรือให้บริการติดตั้งหรือซ่อมเครื่องเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือของเรือ

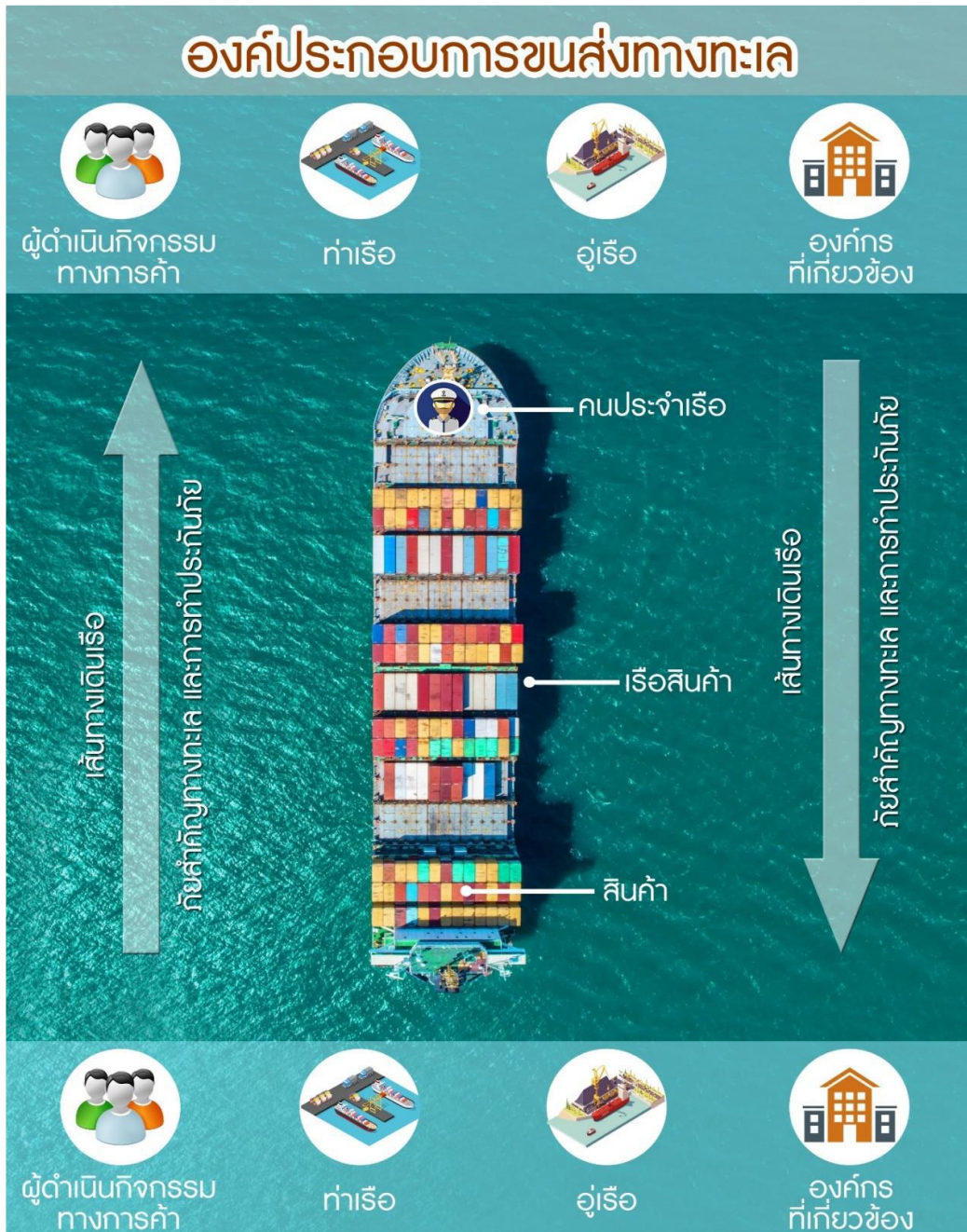
๒. การขนส่งทางทะเล สราวุธ ลักษณะโศ (๒๕๖๔ : ๒๖๐) ได้กล่าวไว้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญยิ่งในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นรูปแบบการขนส่งหลักในการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก โดยสามารถขนส่งสินค้าที่มีความหลากหลายทางกายภาพทั้งขนาดและน้ำหนัก ทั้งสินค้าที่เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในกระบวนการผลิต สินค้าสำเร็จรูป สินค้าพลังงาน หรือแม้แต่สินค้ามีชีวิต และสินค้าอื่น ๆ และได้แบ่งองค์ประกอบของการขนส่งทางทะเลออกเป็น ๒ ด้าน ดังนี้

๒.๑ องค์ประกอบของการขนส่งทางทะเลด้านกายภาพ เป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างทางด้านกายภาพของการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีรายละเอียดของแต่ละภาคส่วน ที่ดำเนินกิจกรรมอย่างมีความสัมพันธ์กันในการเดินเรือสินค้าทางทะเลตั้งแต่ท่าเรือต้นทางจนถึงท่าเรือปลายทาง ซึ่งประกอบด้วย ได้แก่ เรือสินค้า สินค้า ท่าเรือ อยู่เรือ คนประจำเรือ และเส้นทางเดินเรือ

๒.๒ องค์ประกอบของการขนส่งทางทะเลด้านการดำเนินงานและบริการ เป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างทางการดำเนินงานและบริการ รวมทั้งแนวคิดของแต่ละภาคส่วนที่ส่งผลต่อการดำเนินกิจกรรมการขนส่งทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้ดำเนินกิจกรรมทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล รูปแบบการให้บริการการขนส่งทางทะเล การเดินทะเล

ได้อย่างปลอดภัย ภัยสำคัญทางทะเลและการทำประกันภัย องค์กรและหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล และแนวคิดสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินกิจกรรมการขนส่งทางทะเล

แผนภาพที่ ๒ - ๒ องค์กรประกอบการขนส่งทางทะเล

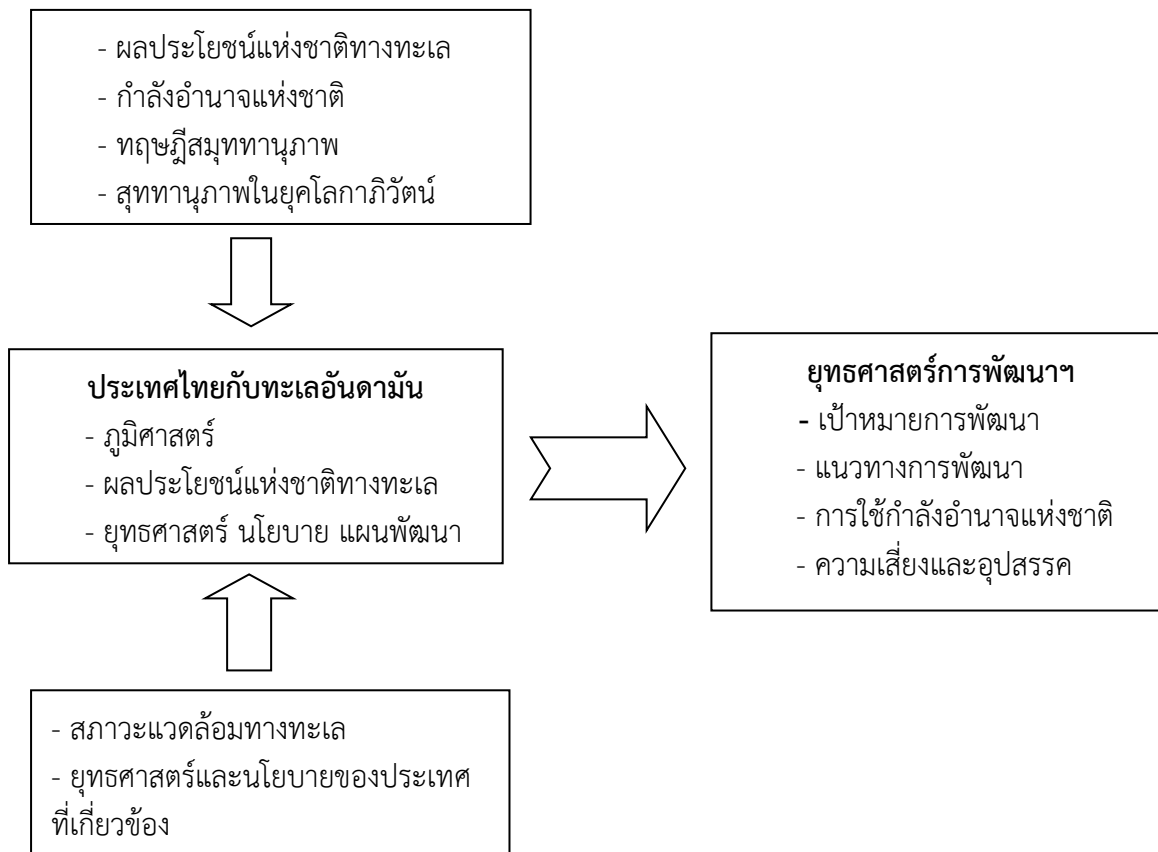


ที่มา : การขนส่งทางทะเล, ๒๕๖๔

๓. การพาณิชย์กับโลกโลกาภิวัตน์

ปัจจุบันโลกได้ก้าวสู่ยุคที่เรียกว่ายุคโลกาภิวัตน์ เป็นยุคที่มีความเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตที่ส่งผลกระทบต่อสำคัญในมิติต่าง ๆ ได้แก่ มิติทางเศรษฐกิจ ที่ทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางการค้าทั่วทั้งโลก มิติทางการเมือง ที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ มีความร่วมมือและสร้างบรรทัดฐานในหลาย ๆ ด้านให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และมิติทางสังคมและวัฒนธรรม ที่มีการแลกเปลี่ยนรูปแบบ ทางสังคมและวัฒนธรรมไปทั่วทั้งโลก การใช้ชีวิตที่มีความทันสมัยขึ้นและแตกต่างจากอดีต นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมส่งผลต่อการขนส่งทางทะเล และมีแนวคิดที่สำคัญต่าง ๆ ที่ต้องเรียนรู้และเข้าใจ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญในการดำเนินกิจกรรมในปัจจุบัน โลจิสติกส์เป็นแนวคิดสำคัญที่มุ่งเน้นการดำเนินกิจกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำโดยเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้า ข้อมูลข่าวสาร ไปยังสถานที่ส่งมอบด้วยความถูกต้องอย่างทันเวลา และมีต้นทุนรวมที่สามารถแข่งขันได้ เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าและบริการ โดยเป็นที่พอใจของลูกค้า ในขณะที่โซ่อุปทานจะขยายขอบเขตการดำเนินการที่กว้างและครอบคลุมไปทั่วทั้งอุตสาหกรรม จากองค์กรแต่ละองค์กรที่มีความเป็นอิสระที่จะดำเนินการในกิจกรรมโลจิสติกส์ของตนเอง มีนโยบายมีกฎกติกาเป็นของตนเอง แต่ในระดับโซ่อุปทานจะมีข้อตกลงร่วมกันเพื่อให้การไหลของสินค้า บริการ และข้อมูลข่าวสารเป็นไปอย่างรวดเร็วอย่างประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยอยู่บนพื้นฐานของการได้ประโยชน์ร่วมกันและการสร้างคุณค่าในการเชื่อมต่อระหว่างกัน เพื่อยกระดับสู่ความสามารถทางการแข่งขัน ส่วนโลจิสติกส์ทางทะเลเป็นการขนส่งที่ได้นำแนวคิดโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารจัดการ โดยประกอบด้วย ๓ ส่วนสำคัญ ได้แก่ สายเรือ ท่าเรือ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินการเกี่ยวข้องกับการไหลหรือเคลื่อนย้ายสินค้า และข้อมูลข่าวสารที่ถูกขนส่งทางทะเล ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเชื่อมโยงไปยังการนำระบบ Hub and Spoke มาประยุกต์ใช้ในการขนส่งทางทะเล โดยท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางจะช่วยสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ทางทะเล ได้แก่ การเป็นจุดเชื่อมต่อเพื่อการถ่ายลำ การแบ่งพื้นที่ระวางเรือร่วมกัน การรวบรวมและกระจายสินค้าทางทะเลและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการที่จะสามารถยกระดับสู่การเป็นศูนย์กลางท่าเรือ (Hub Port) ได้นั้น ต้องมีปัจจัยสนับสนุนร่วมกันในหลายด้านประกอบกัน

กรอบแนวคิดการวิจัย



สรุป

ในการนำ Bartlett's Model ซึ่งเป็นโมเดลที่ไม่มีความซับซ้อนแต่มีประสิทธิภาพสำหรับนำไปเป็นกรอบแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย “การเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศ” นั้น จะต้องเริ่มจากการศึกษาวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมที่มีผลต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดเป้าหมายของยุทธศาสตร์ในระยะยาวซึ่งครอบคลุมอย่างน้อยจาก ๑๑ – ๒๐ ปีข้างหน้า ก่อนการพิจารณาแนวทางการใช้กำลังอำนาจของชาติเข้าสนับสนุน ได้แก่ ด้านการเมือง การทหาร การเศรษฐกิจ และด้านข้อมูลข่าวสาร ซึ่งกำลังอำนาจแห่งชาติในทุกมิติจะต้องส่งเสริมซึ่งกันและกัน และไม่สามารถละเลยการพัฒนามิติใดมิติหนึ่งไปได้ จำเป็นต้องพัฒนาควบคู่กันไป นอกจากนี้ ผลประโยชน์แห่งชาติที่เป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่นำประเทศสู่ความมั่นคง ความมั่งคั่ง และความยั่งยืน ถือเป็นเป้าหมายสูงสุด ดังนั้น การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ จะต้องรองรับกับแนวทางตามยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว ซึ่งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ มิติ โดยการใช้พลังอำนาจของชาติทั้ง ๔ มิติ ในการขับเคลื่อนและพัฒนาขีดความสามารถของชาติในการแสวงหาประโยชน์จากทะเล โดยการจัดทำแผนการพัฒนาขีดความสามารถ

ด้านการพาณิชย์นาวี จึงมีความจำเป็นต้องทำความเข้าใจต่อผลประโยชน์ทางทะเลและสอดคล้องกับผลประโยชน์ของชาติ ก่อนนำไปสู่การพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ด้านสมุทรทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแนวทางการเสริมสร้างสมุทรทฤษฎี ที่มีผลต่อขีดความสามารถในการได้มาซึ่งผลประโยชน์ทางทะเลต่อไป

การสร้างสมุทรทฤษฎี เพื่อให้ประเทศสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ โดย อัลเฟรด เทเลอย์ มาฮาน ได้กล่าวถึงปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างสมุทรทฤษฎีของประเทศ ประกอบด้วย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขต และขอบเขตของดินแดน จำนวนประชากร ลักษณะนิสัยประจำชาติ และคุณลักษณะของรัฐบาล เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าปัจจัยที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ง่ายจำเป็นต้องใช้การลงทุนในภาพรวมจากภาครัฐ ได้แก่ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน โดยอาศัยพลังอำนาจของชาติ ด้านการทูต การเศรษฐกิจ และการทหาร ส่วนปัจจัยที่เหลืสามารถพัฒนาได้ผ่านการปรับเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและสังคมโดยพัฒนาผ่านระบบการศึกษาและสารสนเทศได้ซึ่งเป็นพลังอำนาจของชาติด้านสังคมจิตวิทยาและข้อมูลข่าวสาร โดยองค์ประกอบของสมุทรทฤษฎี ที่จำเป็นต้องมีความเข้มแข็งสามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน ได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือโพ้นทะเล อู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ และองค์บุคคลหากวิเคราะห์ประเด็นเหล่านี้ในมุมมองของมาฮานจะพบว่า มาฮานต้องการให้รัฐต้องดำเนินการจัดหาสิ่งเหล่านี้ทั้งหมด เพื่อการครอบครองทะเล ลดทอนขีดความสามารถจนถึงการกำจัดคู่แข่ง และแสวงประโยชน์จากทะเลเพียงผู้เดียว ซึ่งเป็นมุมมองแบบลัทธินิยม ซึ่งเมื่อมองในบริบทของโลกาภิวัตน์ในปัจจุบัน สามารถอธิบายได้ในมุมมองของเสรีนิยม โดยสถาบันทะเลนับเป็นสถาบันที่ทุกประเทศต้องใช้ร่วมกัน มีภัยคุกคามข้ามชาติใหม่ ๆ ที่ไม่มีชาติใดชาติหนึ่งแก้ไขได้เพียงลำพัง รวมทั้งระบบทะเลเป็นระบบที่มีความกว้างใหญ่การครอบครองทะเลเพียงผู้เดียวย่อมถูกต่อต้านและใช้การลงทุนที่สูงจนไม่มีความคุ้มค่า การร่วมมือกันของรัฐต่าง ๆ ผ่านสถาบันทางทะเลเพื่อให้ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมที่ปลอดภัยย่อมเป็นไปได้ง่ายและมีราคาถูกกว่า ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าแนวความคิดเรื่องปัจจัยและองค์ประกอบของสมุทรทฤษฎีของมาฮานยังมีความถูกต้องในปัจจุบัน แต่รูปแบบการนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาสมุทรทฤษฎีของชาติจะต้องถูกทบทวน เพื่อพิจารณาปรับเปลี่ยนแนวทางการบรรลุเป้าหมายให้สอดคล้องกับสถานะแวดล้อมในยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่ง เจฟฟรีย์ ทิลส์ ได้นำเสนอการสร้างสมุทรทฤษฎีในยุคของโลกโลกาภิวัตน์ ในเรื่องของปัจจัยและองค์ประกอบของสมุทรทฤษฎีนั้น เจฟฟรีย์ ทิลส์ ไม่ได้มีข้อโต้แย้งใด ๆ ยังคงสนับสนุนแนวทางการเสริมสร้างขีดความสามารถของกองทัพเรือในการคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ทางทะเลและพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันทางด้านการค้าทางทะเลของมาฮาน แต่ภายใต้โลกโลกาภิวัตน์ การได้มาซึ่งปัจจัยและองค์ประกอบของสมุทรทฤษฎีต่าง ๆ ก็ต้องมีแนวทางการดำเนินการที่แตกต่างกันไปจากเดิม ซึ่งจะส่งผลให้การเตรียมการด้านการพาณิชย์นาวีมีการกำหนดยุทธศาสตร์ให้รองรับตามด้วย

บทที่ ๓

สภาวะแวดล้อมความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน

กล่าวนำ

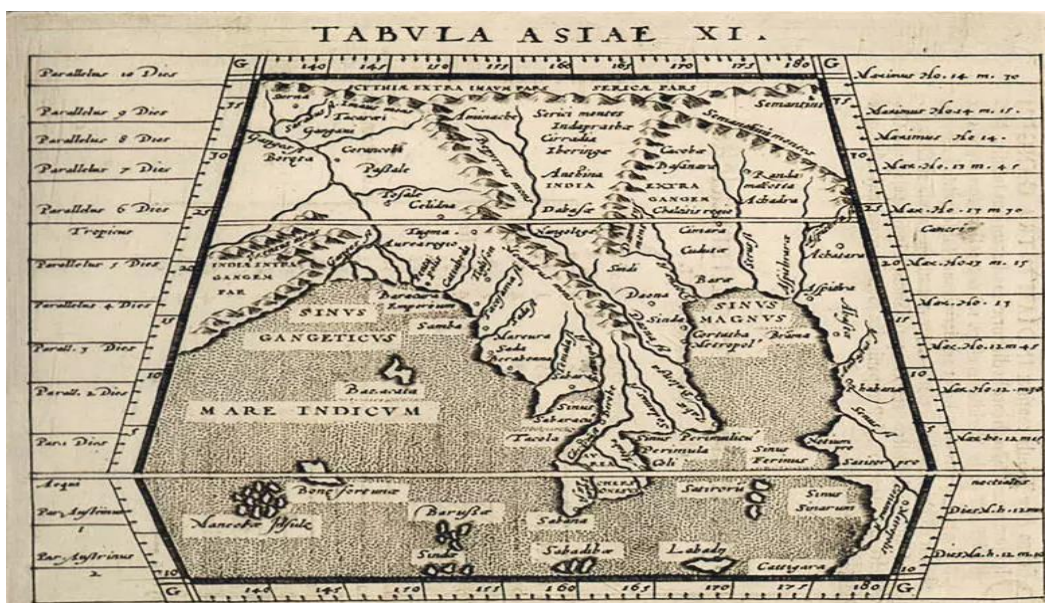
จากการศึกษาในบทที่ ๒ เกี่ยวกับทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล ทำให้ทราบถึงผลประโยชน์ทางทะเลที่มีมูลค่ามหาศาล ปัจจัยและองค์ประกอบใดบ้างที่จะส่งเสริมศักยภาพของแต่ละประเทศในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล และในยุคโลกาภิวัตน์ทะเลยังมีความสำคัญเพียงใด ยังมีความจำเป็นที่ประเทศต่าง ๆ จะต้องมีการดำเนินกิจการพาณิชย์นาวีหรือไม่ และหากมีความต้องการที่จะสร้างความได้เปรียบในกิจการพาณิชย์นาวี ควรจะสร้างศักยภาพในเรื่องใดบ้าง ส่วนในบทนี้จะเป็นการศึกษา ภูมิรัฐศาสตร์ สภาวะแวดล้อม และขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดของการดำเนินกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน จากนั้นนำข้อจำกัดดังกล่าวไปวิเคราะห์กับบทสรุปที่ได้จากบทที่ ๒ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีทางทะเลฝั่งอันดามันของประเทศไทยในบทที่ ๔ ต่อไป

ภูมิศาสตร์และความสำคัญของทะเลอันดามัน

๑. ประวัติศาสตร์ (พัชรพร เงินเกิด และ กิริติยา อุดมปัญญากุล, ๒๕๖๕)

ในประวัติศาสตร์เป้าหมายการเดินทางของนักเดินเรือ คือ ดินแดนตะวันออกที่เต็มไปด้วยความมั่งคั่ง โดยมีจุดหมายแรกเริ่มอยู่ที่ “อินเดีย” นับเป็นชุมทางสำคัญของการเดินทางที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าเดินทางไปยังจีน โดยจำเป็นต้องผ่านกลุ่มบ้านเมืองในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านทะเลอันดามัน ในช่วงเวลานั้นเรียกว่า “สุวรรณภูมิ” ซึ่งแปลว่า ดินแดนทองคำ เคยปรากฏชื่อเรียกในภาษากรีกโบราณว่า ‘Chrysé Chersónēsos’ อยู่บนแผนที่การเดินทางของปโตเลมี (Ptolemy) นักปราชญ์ชาวกรีกผู้พำนักอยู่ที่เมืองอเล็กซานเดรีย (Alexandria) เมื่อประมาณ พ.ศ.๗๐๐ ทำหน้าที่เป็นสถานีการค้าทางทะเล ในการเดินทางติดต่อกันระหว่างชาวโรมัน-อินเดีย-จีน เชื่อมผ่านมาทางเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนที่และหลั่งไหลของผู้คนต่างถิ่นที่มาพร้อมกับวัฒนธรรมเข้ามายังดินแดนสุวรรณภูมิ ทำให้สุวรรณภูมิเป็นดินแดนแห่งความหลากหลายของผู้คนและวัฒนธรรมที่ได้รับอิทธิพลมาจากการเติบโตของเส้นทางการค้าทางทะเล ทำให้เกิดการเข้ามาของวัฒนธรรมทั้งจากโลกตะวันตกและตะวันออก จนถูกหล่อหลอมและพัฒนาปรับเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของตนเองในที่สุด

แผนภาพที่ ๓ - ๑ แผนที่โบราณปโตเลมี



ที่มา : The-maritime-silk-road, online , 2023.

การเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาในฤดูมรสุมในยุคที่เทคโนโลยีการเดินทางยังไม่สูงนัก นับเป็นความอันตรายอย่างยิ่ง จึงเกิดการชนและอับปางลงจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีการปล้นเรือเพื่อยึดสินค้าและเรียกเก็บค่าผ่านทางจากรัฐชายฝั่งที่สูงในช่องแคบมะละกา ส่งผลให้ภูมิภาคดังกล่าวเกิดเส้นทางการค้าทางบกสู่ประเทศจีน โดยมีรัฐตัวแทนเช่น สุโขทัย อโยธยา ล้านช้าง เป็นสถานีการค้าทางบก ซึ่งเป็นเส้นทางที่ปลอดภัยกว่า โดยรัฐเหล่านี้ได้ขยายอำนาจลงไปตลอดแหลมมลายูโดยใช้เครือข่ายดี พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พ่อค้าไทยกับต่างประเทศได้นำสินค้าเข้ามาและออกจากอาณาจักรได้โดยไม่ต้องเสียภาษีอากรใด ๆ ทั้งสิ้น เช่น การปรับปรุงแก้ไขการเขียนอักษรไทยขึ้นใหม่ในสมัยพ่อขุนรามคำแหง ได้ช่วยให้การติดต่อกับชาวสะตวมกมากขึ้นแก่ภายในและภายนอกประเทศ เปิดทางให้มีการค้าขายอย่างเสรีแบบที่เรียกว่า Free Trade พร้อมทั้งได้ขยายการค้าควบคู่ไปกับการขยายอาณาเขต ทำให้เกิดเส้นทางการค้าสู่ทะเลที่สำคัญดังนี้

๑.๑ เส้นทางระหว่างกรุงสุโขทัยกับเมืองมะละกา มะริดและตะนาวศรี เป็นเส้นทางเชื่อมกรุงสุโขทัยกับมอญ พม่า อินเดีย เปอร์เซีย อาหรับ และแอฟริกา พ่อค้าไทยนำสินค้า อาทิ เครื่องสังคโลกจากสุโขทัยผ่านแม่สอดไปเมืองมะละกา อันเป็นปลายทางและเป็นเมืองท่าสำหรับขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศดังกล่าวอีกทอดหนึ่ง

๑.๒ เส้นทางสุโขทัยกับหัวเมืองฝ่ายใต้ ตั้งแต่เพชรบุรี ลงไป นครศรีธรรมราช ปัตตานี ตลอดแหลมมลายู

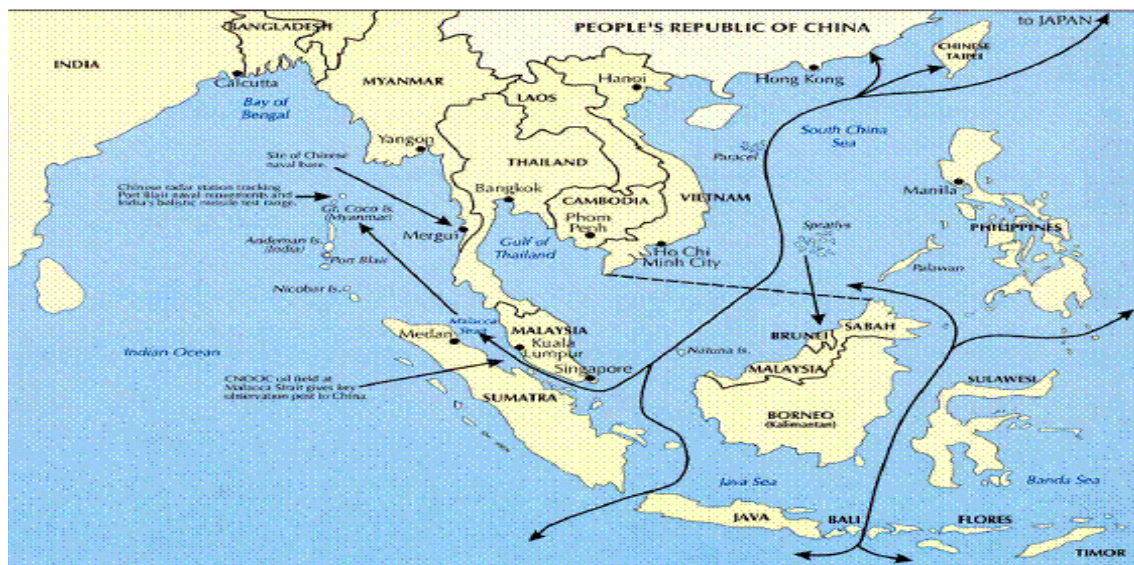
๑.๓ เส้นทางสุโขทัย กับ จีน เขมร สุมาตรา ซาบา ฟิลิปปีนส์ เกาหลี ลังกา (ศรีลังกา) และอินเดีย

๒. ภูมิศาสตร์ทะเลอันดามัน

ทะเลอันดามัน มีลักษณะเป็นทะเลเปิดซึ่งมีพื้นที่อยู่ระหว่างแนวหมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์ของประเทศอินเดียกับชายฝั่งทะเลของเมียนมา ตั้งแต่ Cape Nagrais (แลตติจูด ๑๖ องศา ๐๒.๕ ลิปดาเหนือ ลองติจูด ๙๔ องศา ๑๑.๖ ลิปดา ตะวันออก) ต่อชายฝั่งทะเลไทยไปจนถึงแหลมพรหมเทพของเกาะภูเก็ต (แลตติจูด ๗ องศา ๔๕.๕ ลิปดา เหนือ ลองติจูด ๙๘ องศา ๑๘.๕ ลิปดา ตะวันออก) และมีแนวด้านใต้จากปลายแหลมพรหมเทพต่อไปจนถึงจุดเหนือสุด ที่มีชื่อว่า Tedropunt ของเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย (แลตติจูด ๕ องศา ๓๙.๓ ลิปดาเหนือ ลองติจูด ๙๕ องศา ๒๖.๐ ลิปดา ตะวันออก) แล้วต่อตามแนวชายฝั่งเกาะสุมาตราจนถึง Cape Mastem Muka (แลตติจูด ๕ องศา ๓๔.๔ ลิปดา เหนือ ลองติจูด ๙๕ องศา ๑๓.๕ ลิปดา ตะวันออก) ต่อเลยไปบรรจบแนวหมู่เกาะนิโคบาร์ที่เกาะ Great Nicobar ของอินเดีย และเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดียทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่ ๓๐๘,๐๐๐ ตารางไมล์ หรือ ๗๙๘,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร มีความยาวตามแนวทิศเหนือ – ใต้ ประมาณ ๗๕๐ ไมล์ทะเล และกว้างประมาณ ๕๐๐ ไมล์ทะเล ตามแนวตะวันออก – ตก (Andaman Sea , Encyclopedia Britannia, 14thed. Vol.1) โดยพื้นที่น่านน้ำที่อยู่ตอนล่างกับทะเลอันดามัน จะเป็นพื้นที่ช่องแคบมะละกา ซึ่งมีขอบเขตด้านตะวันออกตามแนวชายฝั่งของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย และด้านตะวันตกตามขอบเขตแนวชายฝั่งของเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย มีแนวต่อทางด้านใต้จาก Cape Piai ทางฝั่งประเทศมาเลเซีย ถึง Lyu Kecil Islet (แลตติจูด ๑ องศา ๑๑.๕ ลิปดา เหนือ ลองติจูด ๑๐๓ องศา ๒๑.๒ ลิปดา ตะวันออก) และเกาะ Kelimun Kecil Island ของประเทศอินโดนีเซีย จนถึงแหลม Cape Kedabu ของเกาะสุมาตรา (แลตติจูด ๑ องศา ๐๕.๖ ลิปดา เหนือ ลองติจูด ๑๐๒ องศา ๕๙.๐ ลิปดา ตะวันออก) ช่องแคบมะละกามีพื้นที่ ๒๕,๐๐๐ ตารางไมล์ หรือ ๖๕,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร มีความยาว ประมาณ ๕๐๐ ไมล์ทะเล และกว้างระหว่าง ๔๐ – ๑๔๕ ไมล์ทะเล (IHO Publication S-23 Limits of Oceans and Seas, 2002 : 6-13)

ตามที่กล่าวมาในข้างต้นสรุปได้ว่า ทะเลอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลมาตั้งแต่อดีต โดยที่ตั้งมีความเกี่ยวข้องกับช่องแคบมะละกาและมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้นจึงถือว่าเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของโลกพื้นที่หนึ่ง เนื่องจากมหาสมุทรอินเดียเป็นเส้นทางการค้าทางทะเลของโลกในสัดส่วนถึงครึ่งหนึ่งของการค้าทางทะเลทั้งหมด ทำให้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก เมื่อคำนึงถึงความจริงที่ว่า ร้อยละ ๙๐ ของมูลค่าการค้าของโลกเป็นการค้าทางทะเล ในจำนวนนี้ ร้อยละ ๔๐ ของการค้าโลกทั้งหมดเป็นการค้าผ่านช่องแคบมะละกา ในขณะที่ร้อยละ ๗๐ ของการขนส่งน้ำมันทั้งโลกเป็นการขนส่งผ่านมหาสมุทรอินเดีย (ร่างยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล : ๓๓) ดังแสดงในแผนภาพที่ ๓.๒ เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทะเลอันดามัน ทั้งนี้ในส่วนของทะเลของประเทศไทยด้านฝั่งตะวันตก จะเห็นว่ามีพื้นที่ทางทะเลทั้งในพื้นที่ในส่วนของทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกา

แผนภาพที่ ๓ - ๒ เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทะเลอันดามัน



ที่มา : การสัมมนาการตรวจสอบสถานะแวดล้อม ณ วิทยาลัยการทัพเรือ, ๒๕๖๕

นโยบายมหาอำนาจโลก มหาอำนาจขนาดกลาง เอเชีย และประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน

๑. ยุทธศาสตร์/นโยบายของสหรัฐอเมริกา

๑.๑ Free and Open Indo-Pacific Strategy (FOIP)

มหายุทธศาสตร์อินโด - แปซิฟิก (ปติ ศรีแสงนาม, ๒๐๒๒) คือหนึ่งในมาตรการหลักภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะยาวของสหรัฐฯ (National Security Strategy of the United States of America – NSS) ที่ถูกประกาศในปี ๒๐๑๗ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างความเข้มแข็งของภูมิภาคอินโด - แปซิฟิกและส่งเสริมความมีเสรีและเปิดกว้าง เชื่อมโยงความมั่นคงมั่งคั่งของประเทศในภูมิภาคอินโด - แปซิฟิก โดยมีแนวทางในการดึงประเทศต่าง ๆ มาเป็นพันธมิตร ภายใต้ความเชื่อตามแนวคิดของญี่ปุ่นที่มองว่า วิสัยทัศน์ต่อภูมิภาคอินโด - แปซิฟิกที่จะสัมฤทธิ์ผลนั้นต้องส่งเสริมเสรีภาพและการเปิดกว้าง ตลอดจนให้ “อัตตาณัติและทางเลือก” นอกจากนี้ สหรัฐฯ ยังสนับสนุนอินเดียในฐานะหุ้นส่วนในวิสัยทัศน์เชิงบวกระดับภูมิภาคนี้ เช่นเดียวกับการสนับสนุนออสเตรเลียและเกาหลีใต้เพื่อมุ่งรักษาเสถียรภาพและปฏิเสธการใช้อำนาจบีบบังคับ โดยมองว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นศูนย์กลางของโครงสร้างระดับภูมิภาค โดยยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ จะอยู่บนพื้นฐานแห่งหลักการ เป็นแผนระยะยาวและยึดมั่นในความเข้มแข็งแห่งระบอบประชาธิปไตย ทั้งนี้ สหรัฐฯ มีวัตถุประสงค์การดำเนินการ ๕ ประการ ได้แก่ ยกระดับภูมิภาคอินโด - แปซิฟิก ที่เสรีและเปิดกว้าง พัฒนาสัมพันธภาพทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค ขับเคลื่อนความมั่งคั่งของภูมิภาค เสริมสร้างความมั่นคงของภูมิภาคอินโด - แปซิฟิก และสร้างความพร้อมรับมือระดับภูมิภาคต่อภัยคุกคามข้ามชาติ

๑.๒ ข้อตกลงความร่วมมือโครงการไตรภาคี AUKUS (การรับฟังการบรรยายสรุปการพัฒนาขีดความสามารถเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ ของ ทร.เครือรัฐออสเตรเลีย” เมื่อ ๗ มี.ค.๖๖, ณ โรงแรมสุโกศล ถ.ศรีอยุธยา) AUKUS เป็นข้อตกลงที่ประกาศเมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ ภายใต้ข้อตกลงนี้ สหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักร จะช่วยออสเตรเลียในการพัฒนาและปรับปรุงเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ และเพิ่มการประจำการของกองกำลังด้านตะวันตกของภูมิภาคแปซิฟิก มีสาระสำคัญดังนี้

๑.๒.๑ วัตถุประสงค์การจัดตั้ง เพื่อเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่าง ออสเตรเลีย อังกฤษ และสหรัฐฯ ในการแบ่งปันข้อมูลเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางทหารที่มีความก้าวหน้า โดยมีเป้าหมายยกระดับขีดความสามารถด้านการทหารของออสเตรเลีย ให้สามารถปกป้องอธิปไตยและผลประโยชน์แห่งชาติ ตลอดจนตอบสนองต่อความท้าทายด้านความมั่นคงในปัจจุบันทั้งจากความขัดแย้งทางทหารระดับสูง (High Intensity Military Conflict) และการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมพื้นที่สีเทา (Grey Zone Activities) อาทิ การปฏิบัติการโดยใช้กองกำลังกึ่งทหาร (Paramilitary Forces) และการปฏิบัติการทางไซเบอร์

๑.๒.๒ โครงการสร้างเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ มีเป้าหมายเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการป้องปรามทางยุทธศาสตร์ และตอบสนองต่อการรักษาดุลอำนาจทางทหารในภูมิภาค ตลอดจนการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติของออสเตรเลีย โดยเฉพาะการปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเล

๑.๒.๓ การสร้างความโปร่งใสและการเสริมสร้างความไว้วางใจ ออสเตรเลีย ยืนยันความโปร่งใสของการดำเนินการภายใต้หุ้นส่วนความร่วมมือ AUKUS ว่าเป็นไปเพื่อการรักษาดุลอำนาจทางทหารและการป้องปรามทางยุทธศาสตร์ โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมสันติภาพ เสรีภาพและความมั่นคงของภูมิภาค สำหรับโครงการพัฒนาเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ ออสเตรเลียยืนยันที่จะยึดมั่นในการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด และไม่มีแผนที่จะพัฒนาอาวุธนิวเคลียร์

๑.๒.๔ ความสัมพันธ์ระหว่างออสเตรเลียกับจีน ออสเตรเลียเห็นว่าการพัฒนาขีดความสามารถทางทหาร และท่าทีที่แข็งกร้าวเพิ่มขึ้นของจีน เป็นความท้าทายต่อบรรทัดฐานระหว่างประเทศและเป็นภัยคุกคามต่อเสรีภาพและความมั่นคงของภูมิภาค ออสเตรเลียจึงจำเป็นที่จะต้องปรับสมดุลทางยุทธศาสตร์ของภูมิภาค โดยยกระดับขีดความสามารถทางทหารเพื่อการป้องปราม

สรุปได้ว่านโยบายของสหรัฐอเมริกาที่มีความเกี่ยวข้องต่อภูมิภาคอาเซียนและไทย มีสาระสำคัญ คือ แนวทางการดำเนินนโยบายต่างประเทศของสหรัฐอเมริกาที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงใหม่ (new reality) การให้ความสำคัญแก่การดำเนินกลยุทธ์ผ่าน ภูมิรัฐศาสตร์ เช่น การใช้ยุทธศาสตร์ Free and Open Indo-Pacific (FOIP) การเข้าไปมีส่วนร่วมต่อความขัดแย้งกับจีนกรณีเกาะไต้หวัน ซึ่งอเมริกาต้องการแสดงบทบาทนำผ่านความเป็นผู้นำของโลก โดยจะต้องกลับมาเป็นผู้นำโลกอีกครั้ง (America must lead again) ด้วยการส่งเสริมคุณค่าประชาธิปไตย สิทธิมนุษยชน และความเท่าเทียม ซึ่งเป็นรากฐานของสังคมระหว่างประเทศด้วยการสร้างความร่วมมือกับกลุ่มประเทศ “แนวร่วมประชาธิปไตย (Coalition of Democracies)” และพันธมิตรเดิมในภูมิภาค ทั้งนี้ สหรัฐมองว่า

จีนเป็นความท้าทายและภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกา ดังนั้นสหรัฐอเมริกาจะมุ่งเน้นการฟื้นฟูและแสวงหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ในการปิดล้อมจีนเพื่อจำกัดการเติบโตของจีนในทุกมิติที่จะมาท้าทายความเป็นผู้นำโลกและระเบียบโลกของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมิติทางทะเล ซึ่งสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อภูมิภาคทะเลจีนใต้เป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตามหากพื้นที่ดังกล่าวสหรัฐอเมริกาไม่สามารถควบคุมได้ พื้นที่ทะเลอันดามันจะเป็นพื้นที่ทางยุทธศาสตร์ต่อไปในการปิดล้อมจีนของสหรัฐอเมริกา และจากการร่วมมือในโครงการ AUKUS ทำให้เห็นแนวโน้มว่านโยบายของฝ่ายสหรัฐฯ จะส่งผลให้สถานการณ์ความตึงเครียดในภูมิภาคมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะช่องแคบมะละกาและทะเลอันดามันที่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ และอาจทำให้เกิดสภาพแวดล้อมของการแข่งขันสะสมอาวุธ รวมถึงมีแนวโน้มที่จะทำให้การเผชิญหน้าและความไม่ไว้วางใจระหว่างสหรัฐฯ และชาติพันธมิตร กับสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความรุนแรงยิ่งขึ้น ส่งผลให้อาเซียนต้องตกอยู่ท่ามกลางการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจ และเกิดความท้าทายเป็นอย่างยิ่งต่อความเป็นเอกภาพของอาเซียน

๒. นโยบายของสาธารณรัฐประชาชนจีน

๒.๑ จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีอย่างต่อเนื่องกว่า ๓๐ ปี รวมทั้งข้อจำกัดทางทะเลที่จีนมีทางออกสู่ทะเลเพียงด้านเดียว โดยมีพันธมิตรที่เหนียวแน่นของสหรัฐอเมริกา เช่น ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ปิดล้อมทางออกทางทะเลด้านตะวันออก ส่งผลให้พื้นที่ทางทะเลที่จำเป็น ต่อการขนส่งทางทะเลของจีนไปยังตลาดส่งออกสินค้าและแหล่งทรัพยากรที่มาหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจของประเทศ จะต้องผ่านทางทะเลจีนใต้เท่านั้น พื้นที่ทางทะเลในทะเลจีนใต้และหมู่เกาะใต้หวัน จึงกลายเป็นพื้นที่ผลประโยชน์ทางทะเลที่จีนไม่สามารถยอมได้ นอกจากนี้ความต้องการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตอนใต้ของประเทศยังมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีเส้นทางคมนาคมออกสู่ทะเลผ่านกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อระบายและนำเข้าสินค้าออกสู่ทะเลอันดามัน ทั้งนี้เพื่อให้ราคาสินค้าสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ สิ่งเหล่านี้สามารถเห็นได้จากการที่จีนได้ประกาศนโยบายข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative - BRI) โดยประธานาธิบดี Xi Jinping ในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ ประกอบด้วยเส้นทางทางบก ๓ เส้นทาง เชื่อมโยง จีน - เอเชียกลาง - รัสเซีย - ยุโรป จีน - อ่าวเปอร์เซีย - ตะวันออกกลาง และ จีน - เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - เอเชียใต้ กับเส้นทางทางทะเล จำนวน ๑ เส้นทาง เชื่อมต่อจีนกับยุโรป เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของจีนจากทะเลจีนใต้และพื้นที่ทางภาคใต้ของจีนได้มาบรรจบกันในทะเลอันดามัน และส่งผ่านมหาสมุทรอินเดียไปยังแอฟริกาและยุโรป โดยจีนได้วางเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่จะสร้างสรรค์สังคมจีนให้เป็นประเทศสังคมนิยมที่เข้มแข็ง มีคุณภาพสูง ทันสมัย มีความอุดมสมบูรณ์มีประชาธิปไตยตามแบบของจีน มีอารยธรรม มีความกลมกลืน และมีความสุขงาม ทั้งนี้ หากแผนการฟื้นฟูอันยิ่งใหญ่ของจีนสำเร็จได้ ภาพอนาคตทางยุทธศาสตร์นี้สามารถกลายเป็นจริง จีนจะกลายเป็นประเทศที่เข้มแข็งและทันสมัยอันดับหนึ่งของโลกในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าความมั่นคงของจีนนั้นตั้งอยู่บนความมั่นคงของเส้นทางคมนาคมทางทะเลซึ่งมีผลต่อความอยู่รอดของจีนอย่างยิ่ง โดยพื้นที่ทะเลอันดามันจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีนในอนาคต หากจีนสามารถจัดการความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ได้เรียบร้อย

๓. นโยบาย ACT EAST ของสาธารณรัฐอินเดีย

การก้าวขึ้นมาของจีนและความวุ่นวายของระเบียบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศภายใต้ความขัดแย้งและแข่งขันระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน ถือเป็นหนึ่งในตัวแปรสำคัญที่ส่งผลให้อินเดียต้องปรับเปลี่ยนท่าทีด้านการต่างประเทศและความมั่นคงของตนเอง โดยให้ความสำคัญอย่างมากแก่นโยบายต่างประเทศในเวทีโลก โดยมีนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์เพื่อนบ้านมาก่อน (Neighborhood First Policy) ถือเป็นหัวใจและแกนกลางสำคัญของการต่างประเทศของอินเดีย โดยเฉพาะความพยายามในการปรับความสัมพันธ์กับปากีสถาน การเปลี่ยนทิวทัศน์นโยบายการคว่ำบาตรศรีลังกา ตลอดจนการตกลงสนธิสัญญาแบ่งปันการใช้แม่น้ำและแลกดินแดนกับบังคลาเทศ สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้บทบาทของอินเดียในสายตาเพื่อนบ้านกลับมาโดดเด่นอีกครั้ง นอกจากนี้ การต่างประเทศของอินเดียยังให้ความสำคัญอย่างมากต่อประเทศในฝั่งตะวันออกของอินเดีย โดยเฉพาะการปรับยุทธศาสตร์ “มองตะวันออก (Look East Policy)” เป็น “ปฏิบัติการตะวันออก (Act East Policy)” ซึ่งอินเดียได้มีการรื้อฟื้นกรอบความร่วมมือเก่า ๆ มากมายที่เคยมีร่วมกับประเทศในพื้นที่แถบนี้กลับมาใหม่ ไม่ว่าจะเป็น BIMSTEC หรือการให้ความสำคัญแก่อาเซียนมากยิ่งขึ้น ซึ่งนี่เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศขนาดกลางและเล็กของอินเดีย เพื่อแสวงหาพันธมิตรใหม่ ๆ เพิ่มมากยิ่งขึ้น ยุทธศาสตร์นี้ยังหมายรวมถึงการสร้างความร่วมมือเพิ่มเติมกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ด้วย ในขณะเดียวกันการต่างประเทศอินเดียยังมีการวางยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางทะเลภายใต้ชื่อ “ความปลอดภัยและการเติบโตสำหรับทุกคนในภูมิภาค (Security and Growth for All in the Region: SAGAR)” โดยมุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ ในมหาสมุทรอินเดีย ในการรักษาสันติภาพในพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย ตลอดจนแลกเปลี่ยนข้อมูลทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อคงอิทธิพลในพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย ในด้าน “ยุทธศาสตร์อินโด - แปซิฟิก” อินเดียมีความเห็นสอดคล้องกับประเทศในกลุ่ม QUAD (สหรัฐ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และอินเดีย) ว่าการเปิดพื้นที่และการเดินเรือเสรีในพื้นที่อินโด - แปซิฟิกถือเป็นเรื่องสำคัญ มูลค่าทางเศรษฐกิจของอินเดียนับว่ามากมาจากช่องทางการค้าผ่านทั้งสองมหาสมุทรนี้ อินเดียจึงให้ความสำคัญอย่างมากแก่เรื่องนี้ และเป็นที่แน่นอนว่ายุทธศาสตร์การต่างประเทศที่มุ่งเน้นเอเชียอย่างชัดเจนของอินเดียย่อมหมายถึง การต้องการมีส่วนร่วมในพื้นที่ทะเลอันดามันด้วย ฉะนั้นถือเป็นโอกาสสำคัญสำหรับประเทศไทยในการสร้างความร่วมมือในด้านต่าง ๆ เพื่อรักษาสมดุล และกระจายความเสี่ยงทางการต่างประเทศภายใต้การแข่งขันทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนที่นับวันจะทวีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้นในอนาคต โดยความร่วมมือกับมหาอำนาจขนาดกลางอย่างอินเดียจึงอาจเป็นทางเลือกให้แก่ประเทศไทยในการแสวงหาประโยชน์ทางทะเลในพื้นที่ทะเลอันดามันได้

๔. ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(Association of South East Asian Nations : ASEAN หรือ อาเซียน)

อาเซียนก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๑๐ ณ กรุงเทพฯ เป็นองค์การความร่วมมือระดับภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางการเมือง การเจริญเติบโตทางการค้าและทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาทางสังคมของประเทศสมาชิก อาเซียนมีพัฒนาการต่อเนื่องมาเป็นลำดับ โดยเริ่มต้นจากความร่วมมือด้านความมั่นคงเป็นส่วนใหญ่

แต่หลังจากภูมิภาคอาเซียนมีความมั่นคงทางการเมืองมากขึ้น จึงเปลี่ยนความสนใจมาเน้นที่เรื่องเศรษฐกิจ และเป็นที่มาของการจัดตั้ง "ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน" (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี ๒๕๖๐ มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศในอาเซียนมีความมั่นคง มั่งคั่ง และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้ ประกอบด้วย ๓ วัตถุประสงค์หลักคือ มุ่งให้เกิดการไหลเวียนอย่างเสรีของสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการลดปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางสังคม มุ่งที่จะจัดตั้งให้อาเซียนเป็นตลาดเดียวและเป็นฐานการผลิต โดยจะริเริ่มกลไกและมาตรการใหม่ ๆ และมุ่งส่งเสริมความร่วมมือในนโยบายการเงินและเศรษฐกิจมหภาค ตลาดการเงิน และตลาดเงินทุน การประกันภัยและภาษีอากร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม ครอบคลุมความร่วมมือด้านกฎหมาย การพัฒนาความร่วมมือด้านการเกษตร พลังงาน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยการยกระดับการศึกษาและการพัฒนาฝีมือ ทั้งนี้ ขนาดเศรษฐกิจของอาเซียนรวมกันใหญ่เป็นอันดับที่ ๕ ของโลก มีประชากร ๖๔๒.๑ ล้านคน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะช่วยให้การทำธุรกิจและการลงทุนร่วมกันภายในอาเซียนสะดวกมากขึ้นด้วยต้นทุนที่ถูกกลง ขณะที่การนำจุดแข็งด้านเศรษฐกิจของแต่ละประเทศมาส่งเสริมซึ่งกันและกันจะทำให้ผลิตภาพ (Productivity) ของทุกประเทศสมาชิกอาเซียนดีขึ้น (ฝ่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ ธนาคารแห่งประเทศไทย <https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/ASEAN.aspx>) นอกจากนี้ ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๒๘ ในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่เวียงจันทน์ ได้รับรองแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันภายในอาเซียน ฉบับที่สอง ค.ศ.๒๐๑๖ - ๒๐๒๕ (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025: MPAC 2025) โดย MPAC 2025 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๕ ด้าน (กองเศรษฐกิจ กรมอาเซียน, ๒๕๖๑) สรุปดังนี้

๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน มีวัตถุประสงค์เพื่อ เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชนในแต่ละประเทศสมาชิก ส่งเสริมการประเมินผลและการแบ่งปันแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศด้านผลิตภาพของโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียน และเพิ่มการใช้ต้นแบบของการพัฒนาเมืองอย่างชาญฉลาดในอาเซียน

๔.๒ นวัตกรรมดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อ สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีของ MSMEs สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนผ่านนวัตกรรมดิจิทัล พัฒนาข้อมูลแบบเปิดในประเทศสมาชิก และสนับสนุนการบริหารข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิก

๔.๓ โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ มีวัตถุประสงค์เพื่อ ลดค่าใช้จ่ายของห่วงโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก และพัฒนาความรวดเร็วและความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก

๔.๔ ความเป็นเลิศด้านกฎระเบียบ มีวัตถุประสงค์เพื่อ สร้างความสอดคล้องหรือการยอมรับร่วมกันของมาตรฐาน ความสอดคล้อง และกฎระเบียบข้อบังคับทางเทคนิคสำหรับผลิตภัณฑ์ในกลุ่มหลัก และลดมาตรการที่มีใช้ภาษีซึ่งปิดเปื้อนการค้าในประเทศสมาชิก

๔.๕ การเคลื่อนย้ายของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อ ส่งเสริมให้สามารถเดินทางระหว่างกันภายในอาเซียนได้ง่ายขึ้น ปรับสมดุลงของอุปสงค์และอุปทานของทักษะในอาเซียน และเพิ่มการเคลื่อนย้ายนักศึกษาอาเซียน

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า วัตถุประสงค์เริ่มแรกของการก่อตั้งอาเซียนคือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางการเมือง การเจริญเติบโตทางการค้าและทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาทางสังคมของประเทศสมาชิก โดยเริ่มต้นจากความร่วมมือด้านความมั่นคงเป็นส่วนใหญ่ แต่หลังจากภูมิภาคอาเซียนมีความมั่นคงทางการเมืองมากขึ้น จึงปรับเปลี่ยนนโยบายมามุ่งเน้นการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและเป็นที่มาของการจัดตั้ง AEC ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ ซึ่งจะทำให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจของอาเซียนเป็นไปอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการรับรองแผนแม่บทฯ MPAC 2025 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๕ ด้านของอาเซียน จึงถือเป็นโอกาสของประเทศไทยซึ่งมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของอาเซียน ที่จะพัฒนาศักยภาพของประเทศในด้านต่าง ๆ ให้เป็นศูนย์กลางการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของอาเซียน เช่น การเป็นศูนย์กลางการผลิต ศูนย์กระจายและขนส่งสินค้า เป็นต้น

๕. บทบาทของรัฐชายฝั่งอื่น ๆ รอบทะเลอันดามัน

เนื่องจากทะเลอันดามันซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดียมีพื้นที่กว้างใหญ่มากต่อเนื่องจากอ่าวเบงกอล ดังนั้นเพื่อความสะดวกในการพิจารณาจึงแบ่งพื้นที่ออกเป็น ๓ ส่วนหลัก ๆ คือ ช่องแคบมะละกา ทะเลอันดามัน และอ่าวเบงกอล โดยบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลอันดามันนั้นมีรัฐชายฝั่งคือ ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และอินเดีย สำหรับบริเวณอ่าวเบงกอลนั้นมีรัฐชายฝั่งคือ เมียนมา บังคลาเทศ และอินเดีย ซึ่งรัฐชายฝั่งแต่ละประเทศต่างพยายามรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้มั่นคง โดยในส่วนของประเทศอินเดียนั้น ได้มีการกล่าวมาแล้วในข้างต้น ในลำดับต่อไปจะได้กล่าวถึงบทบาทของรัฐชายฝั่งอื่นรอบอ่าวเบงกอลที่ยังไม่ได้กล่าวถึงคือ บังคลาเทศ เมียนมา มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์

แผนภาพที่ ๓ - ๓ แผนที่แสดงที่ตั้งประเทศในอ่าวเบงกอล



ที่มา : Wikipedia , online, ๒๕๖๔

๕.๑ บังคลาเทศ มีชายฝั่งทะเลยาวรวมกัน ๕๘๐ กิโลเมตรและเป็นรัฐที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุดในโลกกล่าวคือ มีประชากร ๑๖๑ ล้านคน อาศัยรวมกันอยู่ในพื้นที่ประมาณ ๑๔๓,๙๙๘ ตารางกิโลเมตรเท่านั้น ดังนั้น ผืนแผ่นดินของบังคลาเทศจึงไม่เพียงพอที่จะเป็นแหล่งอาหารและสร้างความอยู่ดีกินดีให้กับชาวบังคลาเทศได้ ทำให้ชาวบังคลาเทศต้องพึ่งพาทะเลเพื่อเป็นแหล่งอาหารและทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ รวมทั้งเป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งหลักเชื่อมโยงกับรัฐอื่น ๆ ทั่วโลก โดยอาณาเขตทางทะเลของบังคลาเทศรวมเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีพื้นที่รวมกันประมาณ ๑๖๓,๗๔๙ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น ๑.๑ เท่าของพื้นที่ทางบก บังคลาเทศต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเพื่อหล่อเลี้ยงเศรษฐกิจของประเทศถึงร้อยละ ๙๐ และเพื่อลำเลียงน้ำมันดิบจากภูมิภาคตะวันออกกลางเข้าประเทศเกือบทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่สำคัญของบังคลาเทศ คือ ความมั่นคงปลอดภัยจากภัยคุกคามทางทะเลทุกรูปแบบ การค้าและความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการแสวงผลประโยชน์จากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล

๕.๒ เมียนมา มีชายฝั่งทะเลรวมกัน ๑,๙๓๐ กิโลเมตร โดยเป็นชายฝั่งทะเลที่ยาวต่อเนื่องกันตั้งแต่อ่าวเบงกอลทางทิศตะวันตกไปจนถึงทะเลอันดามันทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ ด้วยเหตุที่เมียนมาปกครองด้วยระบบเผด็จการทหารมาตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๐๕ ภายหลังจากการปฏิวัติโค่นอำนาจรัฐบาลประชาธิปไตย ซึ่งปกครองประเทศมาตั้งแต่การได้รับเอกราชจากอังกฤษใน พ.ศ.๒๔๙๑ จึงทำให้เมียนมาถูกคว่ำบาตรจากประเทศตะวันตกอย่างต่อเนื่อง การเป็นสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๔๐ ได้ทำให้เมียนมามีโอกาสติดต่อกับรัฐสมาชิกในอาเซียนรวมทั้งรัฐคู่เจรจาของอาเซียนคือ จีน มากขึ้น แต่เมื่อรัฐบาลทหารเมียนมาได้ยึดอำนาจการปกครองประเทศเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๔ ที่ผ่านมา และได้กวาดล้างพรรคการเมืองฝ่ายตรงข้ามและชนกลุ่มน้อยจำนวนมาก จึงส่งผลให้ประเทศตะวันตกคว่ำบาตรต่อเมียนมาอีกครั้ง การค้าและการลงทุนจากต่างประเทศก็เกิดการชะงัก สุ่มเสี่ยงต่อการเป็นรัฐที่ล้มเหลว จากสถานะแวดล้อมดังกล่าวนี้จึงทำให้การแสวงหาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของเมียนมาในอดีตที่เคยวางแผนไว้ถูกจำกัดด้วยสงครามภายในกับชนกลุ่มน้อย ส่งผลให้เสถียรภาพของประเทศมีความอ่อนแอมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เมียนมาได้สนับสนุนการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในอาณาเขตทางทะเลของเมียนมา ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และสัตว์น้ำ ตลอดจนการขนส่งและเส้นทางการคมนาคมทางทะเล ซึ่งในปัจจุบันเมียนมามีท่าเรือพาณิชย์ตามชายฝั่งทะเลรวมทั้งสิ้น ๕ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพะสิม ท่าเรือมะละแหม่ง ท่าเรือสีถั่วย ท่าเรือทิลาวา และท่าเรือย่างกุ้ง อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมบริหารทะเล (Department of Marine Administration) ของเมียนมา และได้มีการพัฒนาท่าเรือพื้นที่ที่ขยายเพิ่มเติมโดยการลงทุนจากจีนแต่ก็มีความล่าช้า และการที่เมียนมาถูกคว่ำบาตรจากประเทศตะวันตกได้ทำให้เมียนมาขาดกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่สำหรับการขนส่งสินค้ากับประเทศตะวันตก

๕.๓ มาเลเซีย มีพื้นที่ทางทะเลขนาด ๖๑๔,๑๕๙ ตารางกิโลเมตร พื้นที่ทางบกขนาด ๓๒๙,๘๔๗ ตารางกิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นพื้นที่ทางทะเลมากกว่าพื้นที่ทางบกถึง ๑.๘๖ เท่า อีกทั้งพื้นที่ทางบกยังถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนด้วยทะเลจีนใต้ โดยมีพื้นที่ในบริเวณคาบสมุทรมาเลย์ประมาณร้อยละ ๔๐ และมีพื้นที่ในบริเวณตอนบนของเกาะบอร์เนียวอีกประมาณร้อยละ ๖๐ ของพื้นที่ประเทศ โดยชายฝั่งทะเลของคาบสมุทรมาเลย์มีความยาวรวมกันประมาณ ๑,๙๓๑ กิโลเมตร และชายฝั่งทะเลตอนบนของเกาะ

บอร์เนียวในส่วนที่เป็นของมาเลเซียมีความยาวรวมกันประมาณ ๒,๖๐๗ กิโลเมตร ลักษณะทางภูมิศาสตร์เช่นนี้ ทำให้มาเลเซียต้องอาศัยทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลัก และทำให้มาเลเซียมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่สามารถเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ของประเทศได้อย่างมหาศาล ได้แก่ แหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเลจีนใต้ ทรัพยากรประมงและชายหาดทั้งในบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ รวมทั้งอุทยานแห่งชาติทางทะเลต่าง ๆ โดยมาเลเซียได้ใช้อุตสาหกรรมปิโตรเลียมเป็นพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเศรษฐกิจทางทะเล ได้แก่ การพัฒนาท่องเที่ยว การพัฒนาอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ทางฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมาเลย์ซึ่งอยู่ในช่องแคบมะละกา จนมีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก เมื่อพิจารณาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่สำคัญของมาเลเซีย ในมหาสมุทรอินเดียแล้วพบว่ามี ๓ ประการ คือ การใช้สิทธิเพื่อแสวงผลประโยชน์ในทะเล ความปลอดภัยของการคมนาคมทางทะเลจากอาชญากรรมข้ามชาติในทะเลและการก่อการร้ายทางทะเล ตลอดจนการแผ่ขยายกำลังอำนาจทางทะเลเพื่อถ่วงดุลกับมหาอำนาจที่เข้าไปมีบทบาทในมหาสมุทรอินเดีย

แผนภาพที่ ๓ - ๔ แผนที่แสดงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศมาเลเซีย



ที่มา : ทัฟเรือภาคที่ ๓, ๒๕๖๔

๕.๔ อินโดนีเซีย เป็นรัฐหมู่เกาะที่ใหญ่ที่สุดในโลก กล่าวคือมีเกาะน้อยใหญ่รวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๗,๕๐๐ เกาะ กระจายตัวอยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๓,๐๐๐

ไมล์ และเป็นรัฐชายฝั่งที่มีชายฝั่งทะเลยาวเป็นอันดับสองของโลก นอกจากนี้ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของอินโดนีเซียยังเชื่อมต่อระหว่างทวีปเอเชียกับทวีปออสเตรเลีย และคั่นระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นทางผ่านของเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่สำคัญมากแห่งหนึ่งของโลก ด้วยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และการพึ่งพาทะเลของชาวอินโดนีเซีย จึงทำให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีอิทธิพลต่อนโยบายแห่งชาติและยุทธศาสตร์ทะเลของอินโดนีเซียเป็นอย่างยิ่ง โดยผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของอินโดนีเซียในปัจจุบันมี ๕ ประการ คือ ประการแรก การมีความมั่นคงและปลอดภัยจากภัยคุกคามทางทะเลรูปแบบต่าง ๆ เนื่องจากอินโดนีเซียเป็นรัฐหมู่เกาะที่ประกอบด้วยเกาะใหญ่น้อยเป็นจำนวนมากจึงง่ายต่อการที่ภัยคุกคามเหล่านั้นจะแทรกซึมเข้าคุกคามอินโดนีเซีย ประการที่สอง ความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมทางทะเลของอินโดนีเซีย เนื่องจากอินโดนีเซียมีรายได้จากการส่งออกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนมากไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมทางทะเลในช่องแคบมะละกา จากการคุกคามของโจรสลัด หรือความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุในช่องแคบมะละกา เช่น เรือโดนกัน หรือความปลอดภัยของสิ่งแวดล้อมในช่องแคบมะละกา เช่น การปราศจากคราบน้ำมัน การทำประมงที่ถูกกฎหมาย ซึ่งอินโดนีเซียมีส่วนรับผิดชอบร่วมกับ มาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศไทย ประการที่สาม การมีความมั่นคงจากการนำทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเลขึ้นมาใช้ ซึ่งอินโดนีเซียจำเป็นต้องร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ ที่มีเทคโนโลยีก้าวหน้าในเรื่องดังกล่าว ประการที่สี่ การมีส่วนแบ่งของกองเรือพาณิชย์ในกิจการขนส่งทางทะเลมากขึ้น เนื่องจากอินโดนีเซียมีขนาดของกองเรือพาณิชย์ที่เล็กกว่าสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยมีสัดส่วนของกองเรือพาณิชย์ในโลกอยู่ที่ร้อยละ ๐.๗๗ หรือมีขนาดอยู่ในอันดับที่ ๒๔ ของโลก (สิงคโปร์มีสัดส่วนของกองเรือพาณิชย์ในโลกอยู่ที่ร้อยละ ๒.๘๐ หรือมีขนาดอยู่ในอันดับที่ ๑๐ ของโลก และมาเลเซียมีสัดส่วนของกองเรือพาณิชย์ในโลกอยู่ที่ร้อยละ ๑.๐๗ หรือมีขนาดอยู่ในอันดับที่ ๒๒ ของโลก) ซึ่งส่วนแบ่งของกองเรือพาณิชย์อินโดนีเซีย ในการขนส่งกับต่างประเทศมีเพียงร้อยละ ๕ เท่านั้น อีกทั้งส่วนแบ่งในการขนส่งภายในประเทศก็มีเพียงร้อยละ ๕๐ ทั้งที่อินโดนีเซียมีอาณาเขตทางทะเลที่กว้างใหญ่ไพศาลกว่ามาเลเซียและสิงคโปร์มาก

๕.๕ สิงคโปร์ ได้พัฒนาประเทศด้วยการใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศ ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรมาเลย์ และเป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกที่สั้นที่สุด จนสามารถเป็นศูนย์กลางของการค้าและการขนส่งทางทะเลที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลกในปัจจุบัน ด้วยการบริหารจัดการที่มีความทันสมัย รวดเร็ว และโปร่งใส ทั้งนี้ สิงคโปร์ได้พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ให้เป็นที่ท่าเรือที่มีความหนาแน่นของการขนถ่ายสินค้าคิดเป็นจำนวนน้ำหนักที่มากที่สุดในโลก และเป็นท่าเรือตู้สินค้า (Container Port) ที่มีความหนาแน่นมากที่สุดในโลก ซึ่งขนถ่ายตู้สินค้าเป็นปริมาณ ๑ ใน ๕ ของจำนวนตู้สินค้าทั่วโลก นอกจากนี้สิงคโปร์ยังสามารถพัฒนากองเรือพาณิชย์ของตนจนเป็นกองเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกใหญ่เป็นอันดับที่ ๑๐ ของโลกอีกด้วย กล่าวคือมีขนาดระวางบรรทุกทุกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒.๘๐ ของกองเรือพาณิชย์โลก ดังนั้นผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของสิงคโปร์ คือ ความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมทางทะเลของสิงคโปร์ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีโจรสลัด หรือกลุ่มโจรติดอาวุธซุกซุ่ม ได้แก่ บริเวณช่องแคบมะละกา ทะเลจีนใต้ ทะเลอันดามัน และ บริเวณอ่าวเอเดนนอกชายฝั่งโซมาเลีย ด้วยเหตุนี้สิงคโปร์จึงได้กำหนดและดำเนินยุทธศาสตร์ทะเลไว้ ๔ ประการดังต่อไปนี้คือ

ประการแรก การเป็นเมืองท่าที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าชั้นนำของโลก (Premier Hub Port) โดยสิงคโปร์ได้พัฒนาระบบการขนถ่ายสินค้าให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูง และได้ให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงแก่เรือสินค้าที่อยู่ภายในรัศมี ๑๕ กิโลเมตรจากท่าเรือทางทิศใต้ของสิงคโปร์โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ เป็นท่าเรือแรกของโลกตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๑ เป็นต้นมา นอกจากนี้ยังได้จัดเตรียมบั้นจั่นซึ่งควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์สำหรับบริการขนถ่ายสินค้าให้แก่เรือซูเปอร์โพสต์ปานามาแมกซ์ (Super-Post Panamax) ซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้ตั้งแต่ ๑๐,๐๐๑ ทีอียูถึง ๑๔,๕๐๐ ทีอียูอีกด้วย

ประการที่สอง การเป็นศูนย์กลางกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Center) โดยสิงคโปร์กำลังพัฒนาการให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลอย่างกว้างขวาง เพื่อให้สามารถบริการต่าง ๆ แก่ธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้อย่าง ครบวงจร ได้แก่ การจัดการเรือสินค้า การบริการด้านการเงิน การบริการประกันภัย การรับส่งสินค้า การบริการให้คำปรึกษาทางกฎหมาย การบริการวิศวกรรมเครื่องกลเรือและวิศวกรรมชายฝั่ง ตลอดจน การให้การศึกษาสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนากำลังคนเข้าสู่ธุรกิจการขนส่งทางทะเล และเพื่อดึงดูดบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลไปตั้งสำนักงานอยู่ที่สิงคโปร์แล้วมากกว่า ๑๐๐ บริษัท ซึ่งเป็นรากฐานที่สำคัญต่อการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในอนาคต

ประการที่สาม การให้ความสำคัญต่อความมั่นคงปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety and Security) การที่สิงคโปร์มีเรือเดินทางเข้าและออกจากท่าเรือนาทีละ ๒ - ๓ ลำ และมีเรืออยู่ในบริเวณท่าเรือของสิงคโปร์พร้อมกันประมาณ ๑,๐๐๐ ลำ ตลอดเวลา ทำให้สิงคโปร์ดำเนินนโยบายรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางทะเลอย่างเข้มงวดด้วยการจัดตั้ง “ศูนย์ควบคุมการจราจรเข้าและออกจากท่าเรือ (Port Operations Control Center)” โดยติดตั้งระบบสารสนเทศด้านการจราจรทางเรือ (Vessel Traffic Information System; VTIS) เพื่อเฝ้าตรวจความเคลื่อนไหวของเรือทุกลำในน่านน้ำสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับรัฐชายฝั่งใกล้เคียงในการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดในช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ด้วยการลาดตระเวนร่วมกับรัฐชายฝั่งใกล้เคียงทั้งทางอากาศและทางทะเล อีกทั้งยังร่วมมือกับรัฐชายฝั่งอื่น ๆ ในภูมิภาคในข้อตกลงความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement Against Piracy and Armed robbery Against Ship in Asia; ReCAAP) โดยให้มีการจัดตั้งศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับรัฐสมาชิก ในข้อตกลงนี้ (ReCAAP Information sharing Center: ISC) ที่สิงคโปร์เพื่อร่วมมือกันต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นระดมเรือ

ประการที่สี่ การให้ความสำคัญต่อสมดุลระหว่างการขนส่งทางทะเลกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Shipping and the Environment) ด้วยเหตุที่การเจริญเติบโตของท่าเรือและอุตสาหกรรม การขนส่งทางทะเลมักส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล ประกอบกับการที่สิงคโปร์เป็นรัฐสมาชิกของ องค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) สิงคโปร์จึงได้มีนโยบายสนับสนุนความพยายามขององค์การธุรกิจเดินเรือในการออกกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมการปล่อยมลพิษจากเรือ นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่างจริงจัง ก่อนที่จะเริ่มต้นโครงการพัฒนาท่าเรือ และดำเนินการแก้ไขผลกระทบนั้นในขณะที่กำลังพัฒนาท่าเรือ เช่น การเคลื่อนย้ายปะการัง

ให้พ้นจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือ และสร้างระบบนิเวศบริเวณชายฝั่งทะเลใหม่หลังจากการก่อสร้างท่าเรือเสร็จสิ้นแล้วเป็นต้น

จากการดำเนินยุทธศาสตร์ของสิงคโปร์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่า สิงคโปร์ให้ความสำคัญกับการรักษาความมั่นคงและความปลอดภัยทางทะเลเป็นอย่างมากเนื่องจากทะเลและกิจกรรมทางทะเลเป็นหัวใจสำคัญต่อความอยู่รอดของประเทศ ดังนั้น จึงมีการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวด รวมทั้งแสวงหาความร่วมมือทั้งในระดับภูมิภาคและกับประเทศมหาอำนาจ

ประเทศไทยกับผลประโยชน์แห่งชาติทางฝั่งทะเลอันดามัน

๑. อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยด้านทะเลอันดามัน

ทะเลอันดามันเฉพาะในพื้นที่ส่วนที่เป็นอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย จะมีพื้นที่ตั้งแต่ด้านเหนือสุดบริเวณพื้นที่จังหวัดระนองติดกับเขตแดนไทย - เมียนมา ถึงด้านใต้สุดพื้นที่จังหวัดสตูลติดกับเขตแดนไทย - มาเลเซีย มีพื้นที่ทางทะเลติดต่อกับพื้นที่ทางบกทางภาคใต้ของประเทศไทยฝั่งตะวันตก รวม ๖ จังหวัด คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล รวมความยาวชายฝั่งทะเลประมาณ ๓๐๐ ไมล์ทะเล และลักษณะทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทยด้านทะเลอันดามัน นับตั้งแต่น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง จรดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเกาะแก่งต่าง ๆ อีกประมาณ ๒๓๐ เกาะ มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ ๓๐,๐๐๐ ตารางไมล์ หรือประมาณ ๑๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร สามารถแบ่งได้เป็นสองส่วน คือส่วนที่เป็นพื้นที่ทะเลอันดามันมีพื้นที่ประมาณ ๘๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร และส่วนที่กำหนดว่าเป็นช่องแคบมะละกา จากปลายแหลมพรหมเทพ จังหวัดภูเก็ต ถึงทิศตะวันตกของ เกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย มีพื้นที่ประมาณ ๔๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร (แผนภาพที่ ๓.๓ พื้นที่ช่องแคบมะละกาตอนบน) ทำให้องค์การอุทกศาสตร์สากลถือว่าไทยเป็นส่วนหนึ่งในรัฐชายฝั่งของช่องแคบมะละกาตอนเหนือ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป โดยมีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ๔ ประเทศ ได้แก่ ทิศเหนือติดต่อกับประเทศเมียนมา ทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศอินเดีย และทิศใต้ติดต่อกับประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย

แผนภาพที่ ๓ - ๕ พื้นที่ช่องแคบมะละกาตอนบน



ที่มา : ท้าเรือภาคที่ ๓, ๒๕๖๔

๒. ผลประโยชน์ของชาติทางด้านทะเลอันดามัน จากการประเมินพบว่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีไม่ต่ำกว่า ๒๔ ล้านล้านบาทต่อปี (ตัวเลข ณ ปี พ.ศ.๒๕๕๗) ซึ่งในจำนวนดังกล่าวมูลค่าที่ตกอยู่ในมือคนไทยไม่ถึงร้อยละ ๓๐ โดยจากการประเมินผลประโยชน์ทางทะเลสามารถแบ่งได้เป็น ๒ ส่วน คือ มูลค่าทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จำนวน ๐.๗๓ ล้านล้านบาทต่อปี ประกอบด้วยทรัพยากรในส่วนที่มีชีวิตมูลค่าประมาณ ๐.๒๓ ล้านล้านบาท และทรัพยากรไม่มีชีวิตมูลค่าประมาณ ๐.๕๐ ล้านล้านบาท และ มูลค่าของกิจกรรมการใช้ทะเล มีสูงถึง ๒๔ ล้านล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ ๙๐ ของมูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลทั้งหมด โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล และในท้วง ๑๐ ปีข้างหน้า ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มมูลค่ามากขึ้นอย่างต่อเนื่อง (คณะกรรมการด้านการให้ความรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล : ๓) ทั้งนี้ในพื้นที่ทะเลอันดามัน มีผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ การขนส่งทางทะเล เป็นภารกิจกรมทางทะเลที่สำคัญในการลำเลียงสินค้า เข้า - ออกของประเทศ เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการลำเลียงโดยวิธีอื่น ๆ เมื่อพิจารณาในพื้นที่ทะเลอันดามันที่มีความเกี่ยวเนื่องกับมหาสมุทรอินเดียและช่องแคบมะละกา รวมทั้งเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ในอ่าวเบงกอล จึงทำให้มีความสำคัญต่อประเทศไทยในการลำเลียงขนส่งทางเศรษฐกิจกับ รัฐชายฝั่งทะเลที่อยู่ใกล้เคียงกันมากขึ้นเรื่อย ๆ ด้วยเหตุที่ประเทศไทยมีท่าเรือที่สำคัญทางฝั่งทะเล อันดามัน ๔ แห่ง คือ ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตังในจังหวัดตรัง ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และท่าเรือปากบาราในจังหวัดสตูล โดยท่าเรือ

เหล่านี้แม้จะเป็นท่าเรือขนาดเล็ก แต่ก็มีศักยภาพเพียงพอที่จะได้รับการพัฒนาต่อไป กล่าวคือท่าเรือระนองเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับรัฐชายฝั่งรอบอ่าวเบงกอล ได้แก่ เมียนมา บังคลาเทศ อินเดีย และศรีลังกา อีกทั้งยังเป็นท่าเรือ ที่สนับสนุนเรือบริการฐานชุดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวมาละตมาด้วย แต่ท่าเรือระนองยังขาดปัจจัยสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางรถไฟ และระบบถนนที่ลดความโค้งและความลาดชัน จึงสามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ ตันเท่าตัวเท่านั้น ส่วนท่าเรือกันตังในจังหวัดตรังเป็นท่าเรือที่เชื่อมโยงการขนส่งกับมาเลเซียและอินโดนีเซีย เพื่อส่งเสริมสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle - GT) เพื่อพัฒนาการส่งออกสินค้าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา ปูนซีเมนต์ และแร่ปิโตรเลียมที่กำลังขยายตัวต่อเนื่อง แต่ท่าเรือกันตังยังมีข้อจำกัดของควมลึกหน้าท่าที่ลึกเพียง ๔ เมตร ทำให้สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตันเท่าตัวเท่านั้น (ข้าวสด ปีที่ ๒๑ (ฉบับที่ ๗๗๗๓), ๒๕๕๕ : ๙) สำหรับท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตแม้ว่าจะเป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าออกไปยังมหาสมุทรอินเดีย แต่ด้วยข้อจำกัดที่ไม่มีสินค้าผ่านเข้าออกมากนัก เพราะจังหวัดภูเก็ตไม่มีอุตสาหกรรมหนักแต่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวระดับโลก ดังนั้นท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตจึงกลายเป็นท่าเรือสำหรับเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี (เอกสารบรรยายสรุปในโอกาสที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมเข้ารับฟังการพัฒนาขีดความสามารถท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต , ๒๕๕๖) ในส่วนของท่าเรือปากบาราในจังหวัดสตูลนั้นเป็นเพียงท่าเรือท่องเที่ยวขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวเกาะตะรุเตาและเกาะใกล้เคียง แต่ก็มีศักยภาพพอเพียงที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ในอนาคตที่เชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกสงขลาทางฝั่งอ่าวไทยได้โดยสะดวก เพราะอยู่ห่างจากเส้นทางคมนาคมทางทะเลในช่องแคบมะละกาเพียง ๑๐๐ ไมล์ทะเลเท่านั้น (ท่าเรือปากบารา, ออนไลน์ : ๒๕๕๗)

แผนภาพที่ ๓ - ๖ เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งอันดามันของประเทศไทย



ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ๒๕๖๕

๒.๒ เป็นแหล่งทรัพยากรที่สำคัญ พื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยถือว่าเป็นแหล่งทรัพยากรที่สำคัญของประเทศทั้งทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ทั้งนี้ในส่วนของทรัพยากรไม่มีชีวิตที่ได้มีการสำรวจแล้ว พบว่าทะเลอันดามันมีความลึกเฉลี่ยประมาณ ๑,๒๐๐ เมตร โดยกรมทรัพยากรธรณีได้ร่วมกับศูนย์วิจัยชีววิทยาและประมงทะเลจังหวัดภูเก็ต ได้สำรวจและเก็บตัวอย่างพื้นดินใต้ท้องทะเลฝั่งทะเลอันดามันที่ระดับความลึก ๑๐๐ - ๕๐๐ เมตร ห่างจากฝั่ง ๔๐ - ๒๕๐ กิโลเมตร โดยได้ทำการวิเคราะห์ทางเคมีพบว่า มีแร่ฟอสเฟต และคาดว่าจะเป็แหล่งแร่ฟอสเฟตขนาดใหญ่ นอกจากนี้แล้ว การสำรวจแหล่งพลังงานน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในพื้นที่ทะเลอันดามันนั้น บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) หรือ ปตท.สผ. ได้มีการดำเนินการสำรวจและวิเคราะห์ว่ามีความคุ้มค่าหรือไม่ เนื่องจากพื้นที่กำหนดในการสำรวจมีระดับความลึกค่อนข้างมาก ต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง โดยก่อนหน้านี้ได้เคยมีบริษัทน้ำมันรายใหญ่ของโลกเคยเข้ามาสำรวจและพบว่ามีปริมาณน้ำมันที่ยังไม่คุ้มกับการลงทุน อย่างไรก็ตาม ปตท.สผ. มีแผนที่จะทำการสำรวจต่อไปเพื่อหาแหล่งพลังงานทดแทนของประเทศ (ปตท.สผ. ทุ่ม ๖ ล้านเหรียญการสำรวจก๊าซ น้ำมันในทะเลอันดามัน, ออนไลน์, ๒๕๕๗). สำหรับในส่วนของทรัพยากรที่มีชีวิตที่สำคัญ ได้แก่ สัตว์น้ำประเภทต่าง ๆ เช่น ปลา กุ้ง หอย ปู หมึก เป็นต้น ในพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันยังคงมีปริมาณที่มีความสมบูรณ์ และสามารถสร้างรายได้และมีผลต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ของประเทศ ทั้งนี้การทำการประมงในพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันมีมูลค่าประมาณร้อยละ ๑๙ เมื่อเทียบกับการทำประมงในพื้นที่อ่าวไทย และประมงนอกน่านน้ำ (สุวลักษณ์ สารุมนิสพันธ์ , “ระบบนิเวศน์ทางทะเลของไทย”, บทความทางวิชาการ พ.ศ.๒๕๕๓ หน้า ๑.)

แผนภาพที่ ๓ - ๗ พื้นที่สำรวจปิโตรเลียมฝั่งทะเลอันดามัน



ที่มา : ปตท.สผ., ๒๕๖๕

๒.๓ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ เนื่องจากทะเลอันดามัน มีสภาพภูมิศาสตร์ที่มีชายหาด และเกาะแก่ง ที่สวยงาม และมีชื่อเสียงระดับโลก เช่น จังหวัดภูเก็ต หมู่เกาะสิมิลัน จังหวัดพังงา หมู่เกาะพีพี จังหวัดกระบี่ หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เป็นต้น ดังนั้น จึงทำให้เป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น บริการเรือท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศปีละหลายหมื่นล้านบาท โดยจากข้อมูลจากศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้ทำการสำรวจข้อมูลการท่องเที่ยวทางทะเลพบว่าในปีหนึ่ง ๆ แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่ภาคใต้ที่ชาวต่างชาตินิยมเดินทางมาท่องเที่ยวได้แก่ชายฝั่งทะเลพื้นที่ทะเลอันดามัน โดยอันดับหนึ่งได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จำนวน ๖.๖๒ ล้านคน รายได้ จำนวน ๑๖๓,๙๒๗ ล้านบาท รองลงมา คือ จังหวัดกระบี่ จำนวน ๑,๓๔๐,๘๕๑ คน รายได้ ๒๒,๓๖๙ ล้านบาท (อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องในภาคใต้, ออนไลน์, ๒๕๕๗)

จากความสำคัญของพื้นที่ทะเลอันดามันตามที่กล่าวมาในข้างต้น จะเห็นว่ามีมีความสำคัญต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นอย่างมาก ทั้งในเรื่องของการท่องเที่ยว การขนส่ง และเป็นแหล่งทรัพยากรทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างสภาวะ ด้านความมั่นคงทางทะเลให้อุตสาหกรรมการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

๓. แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประเทศฝั่งทะเลอันดามัน

๓.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทยไว้คือ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ โดยประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

๓.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญคือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสภาวะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย เอกราช อธิปไตย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคงกับอาเซียนและนานาชาติ รวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มีใช้ภาครัฐ

๓.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ได้แก่

๓.๑.๒.๑ การเกษตรสร้างมูลค่า ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลิตภาพการผลิตทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า

๓.๑.๒.๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต ประกอบด้วย เช่น อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ

๓.๑.๒.๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับและเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง ประกอบด้วย ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและแพทย์แผนไทย ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ และ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

๓.๑.๒.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไว้รอยต่อ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค

๓.๑.๒.๕ พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ สร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการ มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน โดยสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล และปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

๓.๑.๓ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ

๓.๑.๔ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญที่ให้ความสำคัญการดึงเอาพลังของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม ชุมชนท้องถิ่น มาร่วมขับเคลื่อน โดยรัฐให้หลักประกันการเข้าถึงบริการและสวัสดิการ ที่มีคุณภาพอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง

๓.๑.๕ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ และความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างบูรณาการ โดยสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ และพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

๓.๑.๖ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชน เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม”

๓.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือ การกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อให้ประชาชนมีชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เป็นแม่แบบของ การวางแผนด้านเศรษฐกิจและสังคมในประเทศ รวมถึงเป็นเป้าหมายร่วมที่คนในสังคมพยายามขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เดินไปในทิศทางเดียวกัน สำหรับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เป็นแผนระดับที่ ๒ ที่แปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติและกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปีข้างหน้า ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ซึ่งได้

กำหนดทิศทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่วัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนาฯ คือการ "พลิกโฉม" ประเทศไทย สู่ "สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน" และได้กำหนดหมวดหมายไว้ ๑๓ หมวดหมาย ครอบคลุม มิติการพัฒนา ๔ มิติ ได้แก่

๓.๒.๑ มิติภาคการผลิตและบริการ

หมวดหมายที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

หมวดหมายที่ ๒ ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

หมวดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

หมวดหมายที่ ๔ ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

หมวดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทาง

โลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมวดหมายที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและ

อุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

๓.๒.๒ มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม

หมวดหมายที่ ๗ ไทยมี SMEs ที่เข้มแข็งมีศักยภาพสูงและสามารถแข่งขันได้

หมวดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัยเติบโตได้อย่างยั่งยืน

หมวดหมายที่ ๙ ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลงและมีความคุ้มครองทางสังคมที่

เพียงพอเหมาะสม

๓.๒.๓ มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมวดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมวดหมายที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๓.๒.๔ มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ

หมวดหมายที่ ๑๒ ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูงมุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตอบโจทย์การ

พัฒนาแห่งอนาคต

หมวดหมายที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ประชาชน

๓.๓ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

สภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้มีการจัดทำนโยบาย/แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล เพื่อให้การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นไปอย่างต่อเนื่อง แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ เป็นแผนหลักสำหรับกำหนดกรอบแนวทาง/โครงการสำคัญในการดำเนินการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างครอบคลุมทุกมิติ ซึ่งดำเนินการภายใต้กรอบแนวคิดที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างความมั่นคงแบบองค์รวม (Comprehensive Security) เพื่อปกป้อง รักษา และเสริมสร้างความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งเป็นเครื่องมือในการติดตาม และประเมินผลจากการบูรณาการขับเคลื่อนของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติอย่างสอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนสำคัญระดับชาติฉบับต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการ

พัฒนาประเทศที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยมีแนวทาง การดำเนินการ แบ่งออกเป็น ๗ แนวทางการดำเนินการ สรุปสาระโดยย่อ ดังนี้

๓.๓.๑ แนวทางการดำเนินการที่ ๑ การพัฒนาศักยภาพการเมืองและความมั่นคงทางทะเลมุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อการเสริมสร้างและคงเสถียรภาพของประเทศในมิติด้าน ความมั่นคงทางทะเลทั้งการแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง การเฝ้าระวัง การติดตามประเมินสถานการณ์ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือและยกระดับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความพร้อมและศักยภาพของประเทศเพื่อการรักษาเสถียรภาพและรักษาอำนาจอธิปไตยประเทศ

๓.๓.๒ แนวทางการดำเนินการที่ ๒ การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทางทะเลให้ความสำคัญกับการเฝ้าระวัง ติดตาม และประเมินสถานการณ์ความมั่นคงและอาชญากรรมทางทะเล เพื่อป้องกันและปราบปรามภัยคุกคามทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งส่งผล ต่อสิทธิชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน โดยการพัฒนาขีดความสามารถของหน่วยงาน ส่งเสริมความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทางทะเล และสร้างการมีส่วนร่วมของเครือข่ายภาคประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมทางทะเล

๓.๓.๓ แนวทางการดำเนินการที่ ๓ การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล มุ่งเน้นให้ความสำคัญในการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างสมดุลและยั่งยืน โดยให้ทุกภาคส่วนที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลมีส่วนร่วมในการสร้างความยั่งยืน และลดการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลน้อยที่สุด

๓.๓.๔ แนวทางการดำเนินการที่ ๔ การเสริมสร้างความมั่นคงและปลอดภัยให้แก่ประชาชนและชุมชนที่ใช้ประโยชน์จากทะเล เป็นการคุ้มครองและสร้างศักยภาพแก่ประชาชน ที่ดำเนินกิจกรรมหรือมีความเกี่ยวข้องกับทะเลโดยการเตรียมความพร้อมเพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต การใช้แรงงานภาคทะเล การสร้างมาตรการสาธารณสุข และการสนับสนุนความช่วยเหลือทางด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาผลกระทบจากภัยธรรมชาติ

๓.๓.๕ แนวทางการดำเนินการที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเลบนฐานการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน รวมทั้งขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคทะเลโดยการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อสนับสนุนกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเศรษฐกิจทางทะเลทั้งการขนส่ง การท่องเที่ยว รวมถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงจากรูปแบบต่าง ๆ อันจะส่งผลให้เกิดความสมดุลระหว่างการรักษาและการใช้ประโยชน์จากทะเล

๓.๓.๖ แนวทางการดำเนินการที่ ๖ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางทะเลมุ่งเน้นการเสริมสร้างและขยายความร่วมมือในการดำเนินงานตามพันธกรณีระหว่างประเทศ กรอบความร่วมมือร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาค และประชาคมโลกด้านความมั่นคงทางทะเล ในมิติต่าง ๆ โดยไทยมีบทบาทในการดำเนินการให้เกิดความร่วมมืออย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

๓.๓.๗ แนวทางการดำเนินการที่ ๗ การบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของภาครัฐเป็นการสร้างศักยภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านความมั่นคงทางทะเลให้สามารถเตรียมพร้อมในการบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติ ทั้งในด้านการพัฒนาศักยภาพ ของบุคลากรและองค์กร การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย การสร้างความตระหนักรู้เรื่องความสำคัญของทะเลให้แก่ประชาชน

๓.๔ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน (กระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง สตูล) พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

เป็นแผนการพัฒนาที่จัดทำขึ้นภายใต้ความท้าทายด้านการเปลี่ยนแปลงหลังโรคระบาด COVID-19 (Post-COVID) โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนากลุ่มอันดามันให้เป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยว เน้นคุณค่าและเกษตรแนวใหม่ เพื่อสังคมแห่งความสุข และวิถีชีวิต ที่ยั่งยืน” ประกอบด้วยประเด็นการพัฒนา จำนวน ๔ ประเด็น ได้แก่

๓.๔.๑ พื้นฟูเศรษฐกิจและเยียวยาผู้ประกอบการ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและกิจการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโรคโควิด ๑๙ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนโดยเร็ว

๓.๔.๒ พัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างสรรค์ การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ด้วยทรัพยากรที่เป็นอัตลักษณ์ของอันดามัน พัฒนาการคมนาคมทางน้ำ ภูเก็ต - กระบี่ ลดการพึ่งพาแพลตฟอร์มผูกขาดจากต่างประเทศ ทบทวนกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวมุ่งเป้าเป็น World - Class Wellness Tourism

๓.๔.๓ ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืนและเกษตรสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาอ่างปลાયักษ์ในทะเลอันดามันให้ครบห่วงโซ่คุณค่าทั้งด้านอาหารและการท่องเที่ยว ส่งเสริมการรวมกลุ่มของเกษตรกรยุคใหม่ (Smart Farmers) มุ่งเป้าสู่ Sustainable High - Value Agriculture และ Andaman Seafood Paradise พัฒนาระบบโลจิสติกส์แลนด์บริดจ์ เชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อให้เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในอนุภูมิภาค

๓.๔.๔ การพัฒนาสังคมและความมั่นคงในทุกระดับ มุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำและสร้างพลังทางสังคม พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลง (Resilience) โดยพัฒนาให้มีทักษะในศตวรรษที่ ๒๑ สร้างสถาบันครอบครัว และชุมชนที่เข้มแข็ง เตรียมความพร้อมรับสังคมสูงวัย Upskill/Reskill สร้าง Talent และผู้ประกอบการสมัยใหม่ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมในอนาคต พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่เพื่อคนท้องถิ่น และดึงดูดนักลงทุน การเป็นบ้านหลังที่สองและประสานความร่วมมือภาครัฐและเอกชนอย่างเหนียวแน่น

แผนภาพที่ ๓ - ๘ แสดงอาณาเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน



ที่มา : แผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน, ๒๕๖๕

จากการศึกษายุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล และแผนพัฒนาภูมิภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน สรุปได้ว่า **ยุทธศาสตร์ชาติ** ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาประเทศทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การพัฒนาคน เครื่องมือ เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก และสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเลเป็นสำคัญ โดย**แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ** ได้แปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติและกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศโดยกำหนดวัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนาฯ คือการ "พลิกโฉม" ประเทศไทย สู่ "สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจ สร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน" และมีเป้าหมายให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร้รอยต่อ ในส่วนของ**แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล** ได้กำหนดกรอบแนวทางในการดำเนินการรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเลไว้อย่างครอบคลุมทุกมิติ โดยเน้น

การเสริมสร้างให้เกิดความมั่นคงทางทะเลอย่างมีเสถียรภาพ ทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้อย่างเหมาะสม ในลักษณะของการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเลอย่างยั่งยืน รวมทั้งขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคทะเลโดยการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อสนับสนุนกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเศรษฐกิจทางทะเลทั้งการขนส่ง การท่องเที่ยว รวมถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงจากภัยรูปแบบต่าง ๆ สำหรับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาครอบคลุมทั้งด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง โดยมีแผนการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน รวมทั้งการสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้าและเทียบเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว และสุดท้าย **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** จะเน้นการนำความได้เปรียบด้านทรัพยากรที่หลากหลายและแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกของพื้นที่อันดามัน มาเป็นพื้นฐานในการพัฒนาศักยภาพของกลุ่มจังหวัด

สรุป

ทะเลอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลมาตั้งแต่อดีต โดยที่ตั้งมีความเกี่ยวเนื่องกับช่องแคบมะละกาและมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้น จึงถือว่าเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของโลกพื้นที่หนึ่ง เนื่องจากมหาสมุทรอินเดียเป็นเส้นทางการค้าทางทะเลของโลกในสัดส่วนถึงครึ่งหนึ่งของการค้าทะเลทั้งหมด ทำให้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก เมื่อคำนึงถึงความจริงที่ว่า ร้อยละ ๙๐ ของมูลค่าการค้าของโลกเป็นการค้าทางทะเล ในจำนวนนี้ร้อยละ ๔๐ ของการค้าโลกทั้งหมดเป็นการค้าผ่านช่องแคบมะละกา ในขณะที่ร้อยละ ๗๐ ของการขนส่งน้ำมันทั้งโลกเป็นการขนส่งผ่านมหาสมุทรอินเดีย

จากการศึกษานโยบายของประเทศมหาอำนาจโลกและมหาอำนาจขนาดกลาง ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของอาเซียน และประเทศต่าง ๆ ที่รายล้อมทะเลอันดามัน สรุปได้ว่า นโยบายของสหรัฐอเมริกาที่มีความเกี่ยวข้องต่อภูมิภาคอาเซียนและไทย โดยเป็นการดำเนินนโยบายต่างประเทศของสหรัฐอเมริกาที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงใหม่ (new reality) การให้ความสำคัญแก่การดำเนินกลยุทธ์ผ่านภูมิรัฐศาสตร์ การใช้ยุทธศาสตร์ Free and Open Indo-Pacific (FOIP) การเข้าไปมีส่วนร่วมต่อความขัดแย้งกับจีนกรณีเกาะไต้หวัน สหรัฐมองว่าจีนเป็นความท้าทายและภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกา ดังนั้นสหรัฐอเมริกาจะมุ่งเน้นการฟื้นฟูและแสวงหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ในการปิดล้อมจีนเพื่อจำกัดการเติบโตของจีนในทุกมิติที่จะมาท้าทายความเป็นผู้นำโลกและระเบียบโลกของสหรัฐอเมริกา ด้วยการพยายามปิดล้อมจีนทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก โดยยังไม่ให้ความสำคัญด้านการสร้างความมั่นคงทางทะเลอันดามันมากนัก แต่จะเน้นการกระชับความสัมพันธ์ การส่งเสริมทางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ส่วนจีนมุ่งเน้นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งเส้นทางทางทะเล ในการเชื่อมต่อจีนกับยุโรป เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของจีนจากทะเลจีนใต้และพื้นที่ทางภาคใต้ของจีนได้มาบรรจบกันในทะเลอันดามัน และส่งผ่านมหาสมุทรอินเดียไปยังแอฟริกาและยุโรป โดยใช้นโยบาย Belt and Road Initiative (BRI) แสดงให้เห็นว่าความมั่นคงของจีนนั้นตั้งอยู่บนความมั่นคงของเส้นทางคมนาคมทางทะเล ซึ่งมีผลต่อความอยู่รอดของจีนอย่างยิ่ง โดยพื้นที่ทะเลอันดามันจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีนในอนาคต เพื่อเป็นทางเลือกสำรองในภาวะวิกฤติสำหรับอินเดียปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ “มองตะวันออก (Look East Policy)” เป็น “ปฏิบัติการตะวันออก

(Act East Policy)” โดยเห็นว่าการเปิดพื้นที่และการเดินเรือเสรีในพื้นที่อินโด – แปซิฟิก ถือเป็นเรื่องสำคัญ จึงแสดงให้เห็นว่าประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ยังให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลในพื้นที่อันดามันเป็นอย่างมาก

สำหรับอาเซียนซึ่งก่อตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางการเมือง การเจริญเติบโตทางการค้าและทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาทางสังคมของประเทศสมาชิก โดยได้รับรองแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ฉบับที่สอง ค.ศ.๒๐๑๖ – ๒๐๒๕ ซึ่งกำหนดยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ เพื่อลดค่าใช้จ่ายของห่วงโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก และพัฒนาความรวดเร็วและความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก เป็นยุทธศาสตร์ ๑ ใน ๕ ด้านตามแผนแม่บทดังกล่าว ในส่วนประเทศที่มีที่ตั้งอยู่รายล้อมทะเลอันดามัน แต่ละประเทศต่างให้ความสำคัญ ในการแสวงประโยชน์จากทะเลอันดามันอย่างเต็มที่ตามศักยภาพของแต่ละประเทศ โดยประเทศที่มีการเตรียมการและบริหารจัดการกิจการทางทะเลที่ดี จะสามารถนำความมั่งคั่งกลับสู่ประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งอาศัยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์จากการมีที่ตั้งอยู่ในช่องแคบมะละกา ได้ดำเนินการเสริมสร้างศักยภาพรองรับกิจการทางทะเลอย่างครบถ้วน ทำให้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเล นำรายได้กลับประเทศมหาศาล

ในส่วนประเทศไทยซึ่งมีที่ตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ก็พยายามแสวงประโยชน์จากทะเลในทุกมิติเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ ทั้งในมิติการขนส่งทางทะเล การแสวงหาทรัพยากรจากทะเล และการใช้ทะเลเป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่ที่ผ่านมาก็ยังไม่สามารถดำเนินการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมิติการขนส่งทางทะเลและการพาณิชย์นาวี ทางฝั่งทะเลอันดามัน ที่มีศักยภาพรองรับกิจการพาณิชย์นาวีอย่างจำกัด ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีศักยภาพแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการแบ่งสัดส่วนผลประโยชน์ทางทะเลเป็นอย่างมาก

บทที่ ๔

ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้าน การพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน

กล่าวนำ

จากการทบทวนทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเล ในบทที่ ๒ พบว่าปัจจัยสำคัญที่จะสามารถเสริมสร้างสมุททานุภาพเพื่อให้ประเทศสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ ประกอบด้วย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน จำนวนประชากร ลักษณะนิสัยประจำชาติ และคุณลักษณะของรัฐบาล โดยองค์ประกอบของสมุททานุภาพที่จำเป็นต้องมีความเข้มแข็งสามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน ได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือโพ้นทะเล อยู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ และองค์บุคคล ทั้งนี้ ปัจจัยที่สำคัญต่อการสร้างสมุททานุภาพที่ไม่สามารถสร้างหรือเปลี่ยนแปลงได้ง่าย คือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง และขอบเขตของดินแดน ซึ่งรัฐใดที่มีขอบเขตของดินแดนอยู่ติดกับทะเล มีลักษณะชายฝั่งที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ย่อมทำให้รัฐนั้น ๆ มีโอกาสที่จะแสวงประโยชน์จากทะเลเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้กับรัฐของตนได้ แต่ในทางกลับกันหากไม่มีการพัฒนาให้ชายฝั่งที่ได้เปรียบในการสร้างเสริมกิจกรรมทางทะเลก็ย่อมทำให้รัฐนั้นสูญเสียโอกาสและรายได้ที่จะกลับมาสู่รัฐนั้น ๆ โดยกิจกรรมทางทะเลที่จะสามารถทำรายได้เข้าสู่รัฐ ที่สำคัญคือ กิจกรรมพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจกรรมอยู่เรือ กิจกรรมท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจกรรมอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบของกิจกรรมดังกล่าว ถึงแม้ว่าโลกในยุคปัจจุบันจะเป็นโลกาภิวัตน์ซึ่งสามารถเอาชนะข้อจำกัดของปัจจัยพื้นที่และเวลาจากความรวดเร็วในการสื่อสารและคมนาคมได้ ทำให้รัฐต่างๆ ในปัจจุบันไม่จำเป็นต้องผลิตทุกสิ่งทุกอย่างด้วยตนเอง เกิดการจัดสรรหน้าที่ของประเทศต่างๆ ในโลก และพึ่งพากันอย่างซับซ้อน แต่การขนส่งทางทะเลก็ยังคงมีความสำคัญและจำเป็นต่อมวลมนุษยชาติ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่ประหยัดมากที่สุดเมื่อเทียบกับปริมาณบรรทุกและสามารถเชื่อมต่อเส้นทางทะเลโยงใยไปทุกมุมโลก ดังนั้นในโลกยุคปัจจุบันและอนาคตจึงยังไม่สามารถมองข้ามกิจกรรมพาณิชย์นาวีไปได้ แต่อย่างไรก็ตามในการดำเนินการด้านกิจการพาณิชย์นาวี รัฐจำเป็นต้องลงทุน เพื่อพัฒนาเสริมสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงจะสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่

จากการทบทวนสภาวะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ในบทที่ ๓ พบว่าประเทศไทยมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่เกื้อกูลต่อการเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลจากมหาสมุทรอินเดียไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกโดยผ่านชายฝั่งทางทะเลอันดามันไปชายฝั่งด้านอ่าวไทยผ่านทะเลจีนใต้ไปสู่ภาคพื้นเอเชียแปซิฟิกซึ่งประเทศต่าง ๆ ทั้งประเทศมหาอำนาจ ประเทศในภูมิภาค ต่างให้ความสำคัญในการที่จะเพิ่มเส้นทางในการเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียผ่านทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา จึงทำให้ประเทศไทย

กลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก และจากการศึกษาถึงขีดความสามารถของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน พบว่ายังมีขีดความสามารถที่สำคัญในการรองรับการเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภูมิภาคอย่างจำกัด ทั้ง ๆ ที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ได้เปรียบ มีโอกาสที่จะพัฒนาขีดความสามารถทางทะเลให้กลายเป็นจุดศูนย์กลางในการคมนาคมหลักของภูมิภาคได้ ดังนั้น ในบทที่ ๔ นี้ จะวิเคราะห์ให้เห็นถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน โดยการใช้หลักการในการจัดทำยุทธศาสตร์มาเป็นกรอบในการพิจารณา

เป้าหมายการพัฒนาด้านการพาณิชย์

การกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ (ENDS) ของยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันนั้น จะเห็นได้ว่าการที่รัฐใดจะสามารถแสวงหาประโยชน์จากทะเล นอกจากจะต้องมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง และขอบเขตของดินแดน ที่เหมาะสมแล้วยังต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญอันได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือ โฟ้นทะเล อยู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ จึงจะสามารถได้ประโยชน์จากทะเลอย่างเต็มที่ แต่เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของประเทศไทยจะเห็นได้ว่ามีที่ตั้ง ทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเลของภูมิภาค จากการที่มีชายฝั่งติดทั้งมหาสมุทรอินเดียทางด้านทะเลอันดามันและมหาสมุทรแปซิฟิกทางด้านอ่าวไทยหรือทะเลจีนใต้ โดยประเทศมหาอำนาจและประเทศในภูมิภาคต่างให้ความสนใจในการสร้างเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกใหม่ นอกเหนือจากการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดา โดยเฉพาะประเทศจีนซึ่งกำลังพยายามก้าวเข้าสู่ประเทศมหาอำนาจแทนสหรัฐอเมริกา พยายามเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลทางด้านมหาสมุทรอินเดียใหม่ หลีกเลี่ยงการถูกปิดล้อมทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก โดยการปิดกั้นการคมนาคมทางทะเลผ่านช่องแคบต่าง ๆ จึงทำให้ประเทศไทยที่มีดินแดนคั่นระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง ถูกจับตามองจากประเทศต่าง ๆ ในการเปิดเป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเล เส้นทางใหม่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงนับเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยที่จะพัฒนาศักยภาพของประเทศให้สามารถเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางทะเลแห่งใหม่ อันจะนำผลประโยชน์ทางทะเลมูลค่ามหาศาลกลับเข้าสู่ประเทศ แต่เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพของประเทศไทยที่จะรองรับการเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลเส้นทางใหม่ โดยเฉพาะทางฝั่งทะเลอันดามันกลับพบว่ายังขาดขีดความสามารถอีกหลายด้านที่จะรองรับในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางทะเล โดยเฉพาะกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการพาณิชย์ ทั้งในเรื่องท่าเรือ อยู่เรือ และการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมจากท่าเรือ กิจการต่อเนื่องต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ทางทะเลฝั่งอันดามันของประเทศไทย เพื่อให้สามารถมองเห็นภาพรวมในการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน ให้สอดคล้องกัน โดยในการพิจารณาจัดทำยุทธศาสตร์นี้เห็นว่า การเชื่อมต่อการคมนาคมทางทะเลระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยเป็นหัวใจหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ ซึ่งจะช่วยให้เห็นภาพรวมในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถด้านอื่น ๆ เพื่อรองรับการเป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเลแห่งใหม่และเพิ่มศักยภาพการพาณิชย์ทางทะเลอันดามันของประเทศไทยได้ จึงได้พิจารณากำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ นี้ว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ”

จากการกำหนดวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ข้างต้นสามารถกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในแต่ละด้านรองรับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศ ไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ โดยนำองค์ประกอบหลักของกิจการพาณิชย์ และขีดความสามารถที่ต้องการในการสนับสนุนให้สามารถเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเล มาพิจารณากำหนดสามารถแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการทำเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอยู่เรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล และ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการเชื่อมต่อทำเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งสามารถกำหนดวัตถุประสงค์ย่อย รองรับวัตถุประสงค์หลักได้ดังนี้

การพัฒนากิจการทำเรือ

ในส่วนของการพัฒนากิจการทำเรือจะเห็นได้ว่าความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลทางด้านทะเลอันดามันมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งมีนโยบายที่จะเพิ่มช่องทางการขนส่งทางทะเลทางด้านมหาสมุทรอินเดีย เพื่อรับประกันเส้นทางการติดต่อทางทะเล หากไม่สามารถใช้เส้นทางคมนาคมทางทะเลที่ประเทศมีชายฝั่งอยู่เฉพาะทางมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น รวมทั้งหากสามารถสร้างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยเป็นผลสำเร็จ ความต้องการใช้ท่าเรือขนาดใหญ่ทางฝั่งทะเลอันดามันเพื่อเป็นจุดขนถ่ายสินค้าก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยง หากไม่มีการเตรียมการหาท่าเรือที่เหมาะสม เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ประเทศไทย ย่อมเสียโอกาสในการนำรายได้จากกิจการทางทะเลกลับเข้าสู่ประเทศ แต่จากการตรวจสอบท่าเรือทางฝั่งทะเลอันดามันพบว่าประเทศไทยมีท่าเรือที่สำคัญ ๔ แห่ง คือ ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตัง ในจังหวัดตรัง ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และท่าเรือปากบาราในจังหวัดสตูล โดยท่าเรือเหล่านี้เป็นท่าเรือขนาดเล็ก โดยท่าเรือระนองเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับรัฐชายฝั่งรอบอ่าวเบงกอลอีกทั้งยังเป็นท่าเรือที่สนับสนุนเรือบริการฐานขุดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวมาเดตะมะด้วย แต่ท่าเรือระนองยังขาดปัจจัยสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางรถไฟ และระบบถนนที่ลดความโค้งและความลาดชัน จึงสามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ เดทเวทตันเท่านั้น ส่วนท่าเรือกันตังในจังหวัดตรังเป็นท่าเรือที่เชื่อมโยงการขนส่งกับมาเลเซียและอินโดนีเซีย แต่ท่าเรือกันตังยังมีข้อจำกัดของความลึกหน้าท่าที่ลึกเพียง ๔ เมตร ทำให้สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน ๑,๐๐๐ เดทเวทตันเท่านั้น สำหรับท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตแม้ว่าจะจะเป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าออกไปยังมหาสมุทรอินเดีย แต่ด้วยข้อจำกัดที่ไม่มีสินค้าผ่านเข้าออกมากนัก เพราะจังหวัดภูเก็ตไม่มีอุตสาหกรรมหนักแต่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวระดับโลก ดังนั้นท่าเรือภูเก็ตจึงกลายเป็นท่าเรือสำหรับเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ทำให้ประเทศไทยขาดท่าเรือขนาดใหญ่ ที่จะทำให้หน้าที่เป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค จึงสามารถกำหนดเป้าหมายในการพัฒนากิจการทำเรือว่า “สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ รองรับปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านอย่างเพียงพอ”

การพัฒนากิจการอยู่เรือ

ในส่วนของการพัฒนากิจการอยู่เรือ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะนำไปสู่ความก้าวหน้าของกิจการพาณิชย์ที่สมบูรณ์ และมีความจำเป็นต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางทะเล โดยตามธรรมชาติของเรือเดินทะเล จะออกเดินทางลำเลียงขนส่งสินค้าเกือบตลอดเวลา มีโอกาสเสี่ยงที่เรือจะเกิดข้อขัดข้องในระหว่างการเดินทาง หรือเรือจะต้องเข้ารับการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา ซึ่งจะเสียเวลาในการซ่อมทำให้

สูญเสียเวลาและโอกาสในการใช้เรือ การลดระยะเวลาในการซ่อมบำรุงเรือ จึงเป็นความต้องการขั้นต้นของ ธุรกิจการเดินเรือ การที่มีอยู่เรือที่มีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุง เรือสูง อยู่ใกล้กับเส้นทางเดินเรือ ประจำ ย่อมจะทำให้ระยะเวลาในการเดินทางเข้ารับการซ่อมบำรุงลดลงด้วย และจะช่วยสร้างความมั่นใจให้กับบริษัทเดินเรือในการเลือกเส้นทางเดินเรือ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมียู่เรือที่เหมาะสมที่จะรองรับการซ่อมบำรุงเรือทางฝั่งทะเลอันดามันในอนาคต ทั้งนี้เมื่อตรวจสอบกิจการอยู่เรือของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันจะมีเฉพาะอยู่ซ่อมเรือขนาดเล็ก เช่นเรือประมง เรือท่องเที่ยวขนาดเล็ก ส่วนอยู่ซ่อมเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ จะอยู่ในประเทศรอบบ้าน เช่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย ดังนั้นประเทศไทยต้องมีการพัฒนากิจการอยู่เรือเพื่อรองรับการขยายตัวการขนส่งทางทะเลฝั่งอันดามันในอนาคต โดยควรมีขนาดที่เหมาะสมสอดคล้องกับขนาดของเรือที่จะผ่านเข้ามาใช้เส้นทางในอนาคต และขีดความสามารถในการลงทุนของประเทศ จึงพิจารณากำหนดเป้าหมายในการพัฒนาการอยู่เรือว่า “สร้างอยู่เรือที่สามารถซ่อมสร้างเรือขนาดกลางได้ทุกมิติ”

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อท่าเรือเพื่อให้สามารถลำเลียง ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางบนบกได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย นับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเล เพราะหากมีการขนส่งทางทะเลมาถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ไม่มีเส้นทางในการกระจายสินค้าสู่ปลายทางที่รวดเร็วแล้ว ย่อมมีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่งต่อท่าเรือ นั้น ๆ นอกจากนี้ราคาต่อหน่วยและปริมาณบรรทุกในการขนส่งสินค้าทางบกก็มีผลต่อการเลือกเส้นทางเช่นกัน ทั้งนี้การขนส่งทางบกที่ว่าจะสามารถตอบสนองในการเชื่อมต่อทางทะเลมากที่สุดคือการขนส่งทางราง ที่เป็นวิธีขนส่งทางบกที่ถูกที่สุด ขนส่งได้ปริมาณคราวละมาก ๆ เป็นสินค้าที่ไม่ต้องการความเร็วมากนัก ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการขนส่งทางทะเล ดังนั้นการเชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรางที่โยงใยไปทั่วภูมิภาค ย่อมมีความสำคัญต่อการเลือกใช้ท่าเรือ นั้น ๆ โดยตรง ทั้งนี้ในฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยท่าเรือที่อยู่ใกล้การขนส่งทางรางมากที่สุดมีเฉพาะท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสินค้าที่กินน้ำลึกไม่เกิน ๔ เมตร และมีขนาดไม่เกิน ๑,๐๐๐ เดทเวทตัน เท่านั้น จึงทำให้ท่าเรือในฝั่งทะเลอันดามัน ได้รับความสนใจในการเลือกเป็นเส้นทางในการขนส่งน้อย การมีท่าเรือที่สามารถต่อเชื่อมกับระบบรางที่นำไปเชื่อมกับเส้นทางคมนาคมบนบก จะส่งผลต่อความเจริญก้าวหน้าของท่าเรือ นั้น จึงได้พิจารณากำหนดเป้าหมายในการพัฒนาการเชื่อมต่อการคมนาคมทางบกกับท่าเรือว่า “ระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือไปทั่วไทย โยงใยทั่วภูมิภาค”

การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

การเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย เป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุด ในการขยายขีดความสามารถด้านพาณิชย์นาวีของประเทศไทยฝั่งทะเลอันดามัน เพราะหากสามารถเชื่อมเส้นทางขนส่งทางทะเลระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยผ่านประเทศไทยได้ ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคมทางทะเลของภูมิภาคอย่างแน่นอน ปริมาณการขนส่งทางทะเลที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะมีการเปลี่ยนแปลงมาผ่านประเทศไทยมากขึ้น จากเดิมที่ประเทศไทยแทบจะไม่มีส่วนแบ่งทางการค้าทางทะเลนี้เลย ทั้ง ๆ ที่ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยก็เอื้อต่อการดำเนินการ แต่ก็มักได้รับการต่อต้านทั้งภายในและภายนอกประเทศ ทั้งในแง่ความมั่นคงและความคุ้มค่า

ในการลงทุน อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางทะเลที่จะเกิดขึ้นกับประเทศในระยะยาว ประเทศไทยต้องพิจารณาหาแนวทางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลของทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วการเชื่อมต่อท่าเรือทั้งสองฝั่งโดยการใช้การขนส่งทางถนนและทางท่อ ในลักษณะของแลนด์บริดจ์น่าจะเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด จึงได้พิจารณากำหนดเป้าหมายในการพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยว่า “แลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลไทย ไปได้ทั่วโลก”

แนวทางการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวี

การกำหนดแนวทางในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถ (WAYS) ด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” ซึ่งได้แยกเป็นวัตถุประสงค์ย่อยรองรับออกเป็น ๔ ด้าน เพื่อให้การกำหนดแนวทางในการดำเนินการสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักที่กำหนดกรอบแนวทางในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีทางฝั่งทะเลอันดามัน โดยการเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ ซึ่งจะต้องอาศัยการวางแผนและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้ โดยสามารถแยกย่อยแนวทางในการพัฒนาในแต่ละด้าน ดังนี้

การพัฒนากิจการทำเรือ

แนวทางในการพัฒนาท่าเรือ ตามเป้าหมายที่จะสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ ให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านในอนาคตอย่างเพียงพอ ซึ่งในอนาคตภายหลังจากมีการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งอันดามันและอ่าวไทยเข้าด้วยกัน เชื่อว่าปริมาณการขนส่งทางทะเลที่จะผ่านท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันจะเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน ท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเพียงท่าเรือขนาดเล็ก มีระบบการลำเลียงขนส่งทางบกที่จะต่อเชื่อมกับท่าเรืออย่างจำกัด ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งด้วยเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ จึงจำเป็นต้องสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ โดยท่าเรือนี้ควรสร้างให้เป็นท่าเรือหลักในการต่อเชื่อมแลนด์บริดจ์กับท่าเรือทางฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งควรมีระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอย่างครบถ้วน และต้องมีการบริหารจัดการที่ดีไม่ด้อยกว่าท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน จึงจะสามารถดึงดูดให้มีการเปลี่ยนเส้นทางลำเลียงสินค้ามาผ่านท่าเรือนี้

การพัฒนากิจการอยู่เรือ

แนวทางในการพัฒนาอยู่เรือ ตามเป้าหมายที่กำหนดในการสร้างอยู่เรือที่สามารถซ่อมสร้างเรือขนาดกลางได้ทุกมิติ ซึ่งอยู่เรือทางฝั่งทะเลอันดามันจำเป็นต้องสร้างขึ้นใหม่ให้มีขีดความสามารถรองรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ ที่จะใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งทางทะเลมากขึ้น ทั้งนี้อยู่เรือที่จะสร้างขึ้นใหม่ควรสร้างอยู่บริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับท่าเรือที่เป็นท่าเรือหลักของฝั่งทะเลอันดามัน และควรมีขีดความสามารถอย่างน้อยในการซ่อมตัวเรือใต้แนวน้ำและสร้างเรือสินค้าขนาดกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงเรือสินค้าขนาดใหญ่ ส่วนการซ่อมตัวเรือใต้แนวน้ำและการสร้างเรือสินค้าขนาดใหญ่มีอยู่เรือของประเทศเพื่อนบ้านให้บริการอยู่แล้ว การลงทุนสร้างอยู่เรือที่สามารถสร้างเรือสินค้าขนาดใหญ่ยังไม่น่าจะคุ้มค่า

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล โดยการสร้างเส้นทางขนส่งระบบราง ต่อเชื่อมกับท่าเรือไปได้ทั่วประเทศ และยังเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคได้อีก ทั้งนี้ในการพัฒนาเส้นทางระบบรางต่อเชื่อมท่าเรือฝั่งอันดามัน โดยการสร้างเส้นทางใหม่จากท่าเรือ ไปต่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งกำลังได้รับการพัฒนาเป็นระบบรางคู่ ทั้งนี้เมื่อสามารถเชื่อมการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือเข้ากับเส้นทางรถไฟหลักได้แล้ว ก็จะสามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปได้ทั่วประเทศรวมทั้งประเทศรอบบ้าน และจะเกิดเส้นทางที่จะสามารถใช้ลำเลียงขนส่งตามแนวนโยบายของประเทศจีน ที่จะหาทางออกทะเลทางมหาสมุทรอินเดีย โดยการลำเลียงขนส่งจากทางตอนใต้ ของประเทศจีน ผ่านเส้นทางรถไฟลาว - จีน ต่อเชื่อมกับทางรถไฟสายหนองคายมากรุงเทพมหานครต่อเชื่อมทางรถไฟสายใต้มาที่ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งประเทศจีนอาจจะใช้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งในอนาคต เนื่องจากพื้นที่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน มีระยะทางห่างจากท่าเรือหลักของประเทศที่อยู่ทางด้านตะวันออกไม่แตกต่างกับระยะทางจากท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย แต่การเดินทางจากมหาสมุทรอินเดียผ่านช่องแคบมะละกาไปยังท่าเรือฝั่งตะวันออกของประเทศจีนต้องใช้เวลาหลายวัน จึงมีความเป็นไปได้สูงที่ประเทศจีนจะเปลี่ยนเส้นทางในการขนส่งทางตอนใต้ ของประเทศ มาผ่านท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ซึ่งจะทำให้ปริมาณการขนส่งทางทะเลอันดามันเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงนับว่าการสร้างระบบรางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายใต้มายังท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน มีความสำคัญต่อความก้าวหน้าของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีความจำเป็นต้องพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีความรวดเร็วและมีเส้นทางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

ในการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย โดยการสร้างแลนด์บริดจ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ทั้งนี้จะต้องมีการเชื่อมต่อการขนส่งทางบกทุกวิธี ไม่ว่าจะเป็นระบบถนน ระบบราง และระบบท่อ เพื่อให้การขนส่งระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งทำได้ อย่างไรก็ตาม โดยการสร้างเส้นทางขนส่งทางบกทั้ง ๓ ระบบ ระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยใหม่ เส้นทางที่เหมาะสมเคยมีการพิจารณาไว้หลายเส้นทาง แต่ในการวิจัยครั้งนี้ได้มุ่งเน้นว่าจะเลือกเส้นทางไหน เพียงจะแสดงให้เห็นว่าการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยเข้าด้วยกัน เป็นความจำเป็นของประเทศไทย เพื่อไม่ให้เสียโอกาสในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล จากภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบของประเทศไทย แต่เพื่อการอธิบายให้เห็นภาพผู้วิจัยจะใช้ข้อมูลเส้นทางที่เห็นว่ามีความเป็นไปได้มากที่สุดมาแนะนำเสนอคือเส้นทางระหว่างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล และท่าเรือสงขลา จังหวัดสงขลา ซึ่งมีระยะทางห่างกันประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร โดยเส้นทางในการสร้างควรพยายามสร้างให้เป็นเส้นทางตรงมากที่สุด เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และควรบริหารจัดการโดยกำหนดให้พื้นที่รอบเส้นทางเป็นเขตท่าเรือเสมือนกับท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือเดียวกัน การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาถือว่าการขนถ่ายสินค้าในเขตท่าเรือ จะทำให้ลดขั้นตอนในการขนส่งลงอย่างมาก นอกจากนี้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องควรกำหนดให้มาดำเนินการทางฝั่งอ่าวไทย เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อทางท่องเที่ยวทางฝั่งทะเลอันดามันให้น้อยที่สุด และเมื่อท่าเรือทั้งสองเชื่อมการขนส่งทางบกเข้าด้วยกันแล้ว การบริหารจัดการภายในเขตท่าเรือ ก็เสมือนท่าเรือใหญ่ ที่มีท่าเทียบเรืออยู่

หลายท่า เพียงแต่ท่าเทียบอยู่ห่างกัน การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือก็ยังใช้กระบวนการในการบริหารจัดการเหมือนกัน ท่าเรือที่มีท่าเทียบเรืออยู่บริเวณเดียวกัน เพียงแต่ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายระหว่างท่าเทียบเรือจะมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งเมื่อเทียบเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา และไปขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือในแถบนั้น การเปลี่ยนเส้นทางในการขนส่งทางทะเลผ่านแลนด์บริดจ์ของประเทศไทยก็ไม่สามารถมองข้ามได้

กำลังอำนาจแห่งชาติที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์

การใช้กำลังอำนาจแห่งชาติ (MEANS) ในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ทางฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมกำลังอำนาจแห่งชาติในหลายด้านร่วมกันจึงจะสามารถประสบผลสำเร็จ ดังนี้

ด้านการเมือง นับได้ว่าเป็นด้านที่มีความสำคัญที่สุดในการนำพาให้บรรลุเป้าหมาย ตามยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน ซึ่งประเทศไทยจะต้องดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศอย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรักษาคุณภาพแห่งอำนาจและความร่วมมือกับจีนและสหรัฐอเมริกาในระยะห่างที่เหมาะสม โดยมีอินเดียและอาเซียนเป็นตัวแปรที่สำคัญสำหรับการถ่วงดุลอำนาจ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีอำนาจในการเจรจาต่อรองในเรื่องต่าง ๆ กับประเทศและสถาบันที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับผลประโยชน์ทางด้านพาณิชย์ในฝั่งทะเลอันดามันได้ รวมทั้ง ต้องกำหนดนโยบายทางการเมืองภายในประเทศที่เอื้อต่อการลงทุนขององค์กรภาคเอกชนจากทั้งในและต่างประเทศ เพื่อก่อให้เกิดการลงทุนพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันอย่างจริงจัง

ด้านเศรษฐกิจ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการวางแผนระยะยาวในการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจรองรับการพัฒนาฝั่งทะเลอันดามันให้เป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ เช่น การสร้างท่าเรือน้ำลึกในเขตประเทศไทย พร้อมระบบขนส่งของแข็งและของเหลวที่ประหยัดและมีประสิทธิภาพระหว่างอ่าวไทยและทะเลอันดามัน อุตสาหกรรมแปรรูปเพิ่มมูลค่าสินค้าต่าง ๆ และการสร้างเส้นทางขนส่งภาคพื้นทวีปเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการนำเข้าสินค้าจากภาคใต้ของประเทศจีนผ่านกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ระบบภาษี และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสร้างคลังสินค้า อุโมงค์เรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยการดำเนินโครงการทางเศรษฐกิจภาคทะเลดังกล่าวควรมุ่งเน้นภาคบริการที่เป็นมิตรสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ควรสนับสนุนแหล่งเงินทุนสนับสนุนให้แก่ภาคเอกชนเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการในระยะเริ่มต้นได้ ซึ่งทั้งหมดนี้จะทำให้ประเทศไทยเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ เป็นประตูเชื่อมต่อทางการขนส่งและการค้าจากอันดามันไปสู่แปซิฟิก และเป็นประตูเส้นทางการค้าไปสู่ภาคพื้นทวีปทางตอนใต้ของจีนได้

ด้านการทหาร เพื่อให้สภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงในฝั่งอันดามันมีเสถียรภาพที่เหมาะสม กองทัพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาขีดความสามารถในการใช้กำลังรองรับต่อภัยคุกคามทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ทั้งทางบกและทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเสริมสร้างขีด

ความสามารถของกำลังทางเรือให้สามารถตอบสนองต่อภัยคุกคามได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาฐานทัพท่าเรือทางทหารในพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันให้มีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงเรือรบทุกประเภทที่ปฏิบัติการในพื้นที่ได้ นอกจากนี้การเสริมสร้างขีดความสามารถของกำลังทางเรือแล้ว ยังมีความจำเป็นต้องการพัฒนาระบบตรวจการณ์ทางทะเลให้สามารถตรวจการณ์ได้ครอบคลุมพื้นที่อาณาเขตทางทะเลของไทย การเชื่อมโยงระบบข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับต่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและข่าวสารทางบกและทางทะเล รวมทั้งการวางกำลังและจัดหายุทธโศปกรณ์สมัยใหม่ให้เพียงพอและเหมาะสมตามพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้กองทัพสามารถปฏิบัติการทางทหารเพื่อรองรับภัยคุกคามได้ในทุกมิติ

ด้านข้อมูลข่าวสาร การสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับทะเลให้ภาคประชาชนและรัฐบาลได้รับรู้และเห็นความสำคัญของทะเลนับเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง การดำเนินกิจกรรมใด ๆ ให้สำเร็จได้จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐและประชาชนในชาติทุกภาคส่วน ดังนั้น การที่จะสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ของภูมิภาคหรือของโลกได้นั้น ประชาชนชาวไทยและรัฐบาลจะต้องมองเห็นและเข้าใจถึงความสำคัญของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ให้ความสำคัญและสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างชาญฉลาด รวมทั้งการเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกิจกรรมทางทะเลต่าง ๆ เช่น การร่วมลงทุนของภาคเอกชน ทั้งด้านการผลิต นำเข้า ส่งออก และการบริการ เป็นต้น นอกจากนี้ การแสดงภาพความมั่นใจให้ต่างชาติเห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพและมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ที่ปลอดภัย และเอื้อประโยชน์ต่อการลงทุน เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ หันมาใช้บริการการพาณิชย์ของไทย

ความเสี่ยงและอุปสรรคในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์

จากการวิเคราะห์ประเด็นความเสี่ยงและอุปสรรคในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ทางฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย สามารถสรุปประเด็นและแนวทางการบริหารจัดการได้ ดังนี้

การต่อต้านผ่านการเมืองระหว่างประเทศ

จากการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมความมั่นคงจะเห็นได้ว่า หากประเทศไทยดำเนินการเชื่อมเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยเป็นผลสำเร็จ จะมีประเทศที่อาจจะสูญเสียผลประโยชน์ หรือกระทบต่อยุทธศาสตร์ในการปิดล้อม ประเทศดังกล่าวอาจจะดำเนินยุทธศาสตร์ในการต่อต้านหรือคัดค้านการดำเนินการผ่านเวทีการเมืองระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการเตรียมการโดยใช้การดำเนินการทางการทูตในการแสดงออกบนเวทีการเมืองระหว่างประเทศให้เห็นว่าการดำเนินการครั้งนี้เป็นการดำเนินการเพื่อให้การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น มิได้ดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ทางทหาร และการดำเนินการนี้ไม่มีวัตถุประสงค์ในการกระทำเพื่อประโยชน์ต่อชาติใดเป็นการเฉพาะ

การคัดค้านของประชาชนภายในประเทศ

ที่ผ่านมาเมื่อจะเกิดโครงการขนาดใหญ่ในประเทศ จะมีการแบ่งกลุ่มการเมืองออกเป็นหลายฝ่ายเสมอ โดยเฉพาะโครงการในการเชื่อมต่อทะเลของไทยทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการด้วยวิธีการขุดคลองหรือแลนด์บริดจ์ ทั้งในประเด็นการแบ่งแยกดินแดน ความคุ้มค่าในการดำเนินการ สถานะแวดล้อมที่จะสูญเสียไป ในเรื่องนี้ก่อนจะดำเนินโครงการ ต้องเริ่มจากการให้ความรู้ เปลี่ยนแนวคิดให้ประชาชนส่วนใหญ่เห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประเทศ ก่อนอื่นต้องพิจารณาคุณลักษณะนิสัยของคนไทยเกี่ยวกับทะเลก่อน จะเห็นว่าคนไทยจะคุ้นเคยกับการประกอบอาชีพบนบกมากกว่าทะเล ดังนั้นจะต้องส่งข่าวสารแนวความคิดประโยชน์ของทะเลให้ประชาชนรับทราบ รวมทั้งแสดงข้อมูลให้เห็นว่าในการที่จะดำเนินโครงการมีความคุ้มค่าต่อการลงทุน มิใช่เปรียบเทียบเฉพาะเวลาในการนำเรือผ่านประเทศไทยและผ่านช่องแคบมะละกา แต่มีมิติอื่นที่จะต้องนำมาพิจารณาทั้งในประเด็นความมั่นคงที่จะสามารถนำเรือผ่านทางแลนด์บริดจ์โดยไม่ต้องผ่านน่านน้ำประเทศอื่นเป็นต้น การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ประชาชนมากขึ้น จะช่วยลดผลกระทบในเรื่องนี้ลงไปได้

งบประมาณในการลงทุน

เนื่องจากการดำเนินโครงการในลักษณะนี้จะเป็นการลงทุนค่อนข้างสูง การลงทุน โดยการใช้เงินจากงบประมาณของรัฐไปลงทุนฝ่ายเดียวน่าจะเกิดผลกระทบกับสถานการณ์การเงิน การคลังของประเทศ ดังนั้นในการลงทุนควรใช้ภาคเอกชนภายในประเทศมาร่วมลงทุนโดยการให้สัมปทานในระยะยาว ในลักษณะเดียวกับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก

สรุป

การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้ประเทศไทยไม่สูญเสียโอกาสในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล ความท้าทายของยุทธศาสตร์นี้อยู่ที่ว่าทำอย่างไร ถึงจะทำให้การขนส่งทางทะเลเปลี่ยนเส้นทางผ่านประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันก่อนที่จะส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งพบว่าการเปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลใหม่จากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อผ่านประเทศไทย จึงจะทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากกิจกรรมทางทะเลที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ประเทศไทยจะต้องมีการวางแผนระยะยาวในการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจรองรับการพัฒนาฝั่งทะเลอันดามันให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเล อันประกอบด้วยการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอย่างครบถ้วน การสร้างอู่เรือที่มีขีดความสามารถอย่างน้อยในการซ่อมตัวเรือใต้แนวน้ำและสร้างเรือสินค้าขนาดกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงเรือสินค้าขนาดใหญ่ การสร้างเส้นทางขนส่งระบบรางต่อเชื่อมท่าเรือและเส้นทางรถไฟสายใต้ การสร้างแลนด์บริดจ์ ที่มีการขนส่งทั้งระบบถนน ระบบราง และระบบท่อ ต่อเชื่อมระหว่างท่าเรือหลักฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งการดำเนินการทั้งหมดต้องมีความสมบูรณ์และประสานสอดคล้องกัน ซึ่งในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์นี้จะต้องมีการเตรียมกำลังอำนาจแห่งชาติทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ การทหาร และข้อมูลข่าวสาร มาทำงานร่วมกันจึงจะประสบผลสำเร็จ นอกจากนี้ยังจะต้องมีการจัดการในประเด็นความเสี่ยงและจัดการอุปสรรคต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้ประเทศไทยไม่สูญเสียโอกาสในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล จากข้อได้เปรียบของประเทศไทยที่มีชายฝั่งทะเลอยู่ ๒ ฝั่งมหาสมุทรทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งน่าจะพัฒนาให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ของภูมิภาคและของโลกได้

จากการศึกษาทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเล พบว่าปัจจัยสำคัญที่จะสามารถทำให้ประเทศสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ ประกอบด้วย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน จำนวนประชากร ลักษณะนิสัยประจำชาติ และคุณลักษณะของรัฐบาล โดยองค์ประกอบที่จำเป็นต้องมีความเข้มแข็งสามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน ได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือฝั่งทะเล อยู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ และองค์บุคคล ทั้งนี้ปัจจัยที่สำคัญที่ไม่สามารถสร้างหรือเปลี่ยนแปลงได้ง่าย คือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง และขอบเขตของดินแดน ซึ่งรัฐใดที่มีขอบเขตของดินแดนอยู่ติดกับทะเล มีลักษณะชายฝั่งที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ย่อมทำให้รัฐนั้น ๆ มีโอกาสที่จะแสวงหาประโยชน์จากทะเล แต่ในทางกลับกันหากไม่มีการพัฒนาให้ชายฝั่งที่ได้เปรียบในการสร้างเสริมกิจกรรมทางทะเลก็ย่อมทำให้รัฐนั้นสูญเสียโอกาส โดยกิจกรรมทางทะเลที่จะสามารถทำรายได้เข้าสู่รัฐที่สำคัญคือกิจกรรมพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจกรรมอยู่เรือ กิจกรรมท่าเรือ ถึงแม้ว่าโลกในยุคปัจจุบันจะเป็นโลกาภิวัตน์ ซึ่งสามารถเอาชนะข้อจำกัดของปัจจัยพื้นที่และเวลาจากความรวดเร็วในการสื่อสารและคมนาคมได้ แต่การขนส่งทางทะเลก็ยังคงมีความสำคัญและจำเป็นต่อมวลมนุษยชาติ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่ประหยัดมากที่สุดเมื่อเทียบกับปริมาณ บรรทุกและสามารถเชื่อมต่อเส้นทางทะเลโยงใยไปทุกมุมโลก ดังนั้นในโลกยุคปัจจุบันและอนาคตจึงยังไม่สามารถมองข้ามกิจกรรมพาณิชย์นาวีไปได้ แต่ในการดำเนินการด้านกิจการพาณิชย์นาวี รัฐจำเป็นต้องลงทุน เพื่อพัฒนาเสริมสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงจะสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่

จากการทบทวนสถานะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลและขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน พบว่าประเทศไทยมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่เกื้อกูลต่อการเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลจากมหาสมุทรอินเดียไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกโดยผ่านชายฝั่งทางทะเลอันดามันไปชายฝั่งด้านอ่าวไทยผ่านทะเลจีนใต้ไปสู่ภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก ซึ่งประเทศต่าง ๆ ทั้งประเทศมหาอำนาจประเทศในภูมิภาค ต่างให้ความสำคัญในการที่จะเพิ่มเส้นทางในการเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียผ่านทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา จึงทำให้ประเทศไทยกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก และจากการศึกษาถึงขีดความสามารถของประเทศไทย

ทางฝั่งทะเลอันดามันพบว่ายังมีขีดความสามารถที่สำคัญในการรองรับการเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภูมิภาคอย่างจำกัด ทั้ง ๆ ที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ได้เปรียบมีโอกาที่จะพัฒนาขีดความสามารถทางทะเลให้กลายเป็นจุดศูนย์กลางในการคมนาคมหลักของภูมิภาคได้

จากการวิเคราะห์พบว่าหัวใจหลักที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลผ่านกิจการพาณิชย์นาวีคือการสร้างเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกใหม่ นอกเหนือจากการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดา ซึ่งในการที่จะได้มาในศักยภาพของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อพัฒนาเสริมสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ ซึ่งสามารถกำหนดเป้าหมายหลักของยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” และแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการท่าเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอุ้เรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล และยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ย่อยและแนวทางในการดำเนินการดังนี้

การพัฒนากิจการท่าเรือมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ **“สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ รองรับปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านอย่างเพียงพอ”** โดยการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และท่าเรือนี้ควรสร้างให้เป็นท่าเรือหลักในการต่อเชื่อมแลนดบริดจ์กับท่าเรือทางฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งควรมีระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอย่างครบถ้วน และต้องมีการบริหารจัดการที่ดีไม่ด้อยกว่าท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนากิจการอุ้เรือมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ **“สร้างอุ้เรือที่สามารถซ่อมสร้างเรือขนาดกลางได้ทุกมิติ”** โดยการสร้างอุ้เรือแห่งใหม่ให้มีขีดความสามารถอย่างน้อยในการซ่อมตัวเรือได้แนวน้ำและสร้างเรือสินค้าขนาดกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงเรือสินค้าขนาดใหญ่ และอุ้เรือที่จะสร้างขึ้นใหม่ควรสร้างอยู่บริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับท่าเรือที่เป็นท่าเรือหลักของฝั่งทะเลอันดามัน

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเลมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ **“ระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือไปทั่วไทย โยงใยทั่วภูมิภาค”** โดยการสร้างเส้นทางขนส่งระบบรางเส้นทางใหม่จากท่าเรือ ไปต่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ และเมื่อต่อเชื่อมเข้ากับเส้นทางรถไฟหลักได้แล้ว ก็จะสามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปได้ทั่วประเทศรวมทั้งประเทศรอบบ้าน

การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ **“แลนดบริดจ์เชื่อมทะเลไทย ไปได้ทั่วโลก”** โดยการสร้างแลนดบริดจ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ทั้งระบบถนน ระบบรางและระบบท่อ เส้นทางในการสร้างควรพยายามสร้างให้เป็นเส้นทางตรงมากที่สุด เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และควรบริหารจัดการโดยกำหนดให้พื้นที่รอบเส้นทางเป็นเขตท่าเรือเดียวกัน การบริหารจัดการภายในเขตท่าเรือก็เสมือนท่าเรือใหญ่ ที่มีท่าเทียบเรืออยู่หลายท่า เพียงแต่ท่าเทียบอยู่ห่างกัน การขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างเรือก็ยังคงใช้กระบวนการในการบริหารจัดการเหมือนกับ ท่าเรือที่มีท่าเทียบเรืออยู่บริเวณเดียวกัน เพียงแต่ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายระหว่างท่าเทียบเรือจะมากขึ้นเท่านั้น และการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องควรกำหนดให้มาดำเนินการทางฝั่งอ่าวไทย เพื่อลดผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทางฝั่งทะเลอันดามัน

สรุปผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๑ ทำให้ทราบถึงความสำคัญของทะเล ภูมิศาสตร์และภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทยและประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน รวมทั้งสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลฝั่งอันดามันในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

สรุปได้ว่าทะเลอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลมาตั้งแต่อดีต ประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ยังให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลในพื้นที่อันดามันเป็นอย่างมาก รวมทั้งประเทศที่อยู่รายล้อมทะเลอันดามันยังให้ความสำคัญและพยายามแสวงหาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในทะเลอันดามันตามศักยภาพของแต่ละประเทศ ในส่วนสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงในปัจจุบัน สถานการณ์สหรัฐอเมริกาจะมุ่งเน้นการฟื้นฟูและแสวงหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ ด้วยการพยายามปิดล้อมจีนทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งมีผลต่อความอยู่รอดของจีนอย่างยิ่ง โดยพื้นที่ทะเลอันดามันจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีนในอนาคต เพื่อเป็นทางเลือกสำรองในภาวะวิกฤติ ส่วนประเทศไทย ก็พยายามแสวงหาประโยชน์จากทะเลในทุกมิติเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ แต่ที่ผ่านมาก็ยังไม่สามารถดำเนินการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการแบ่งสัดส่วนผลประโยชน์ทางทะเลเป็นอย่างมาก

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๒ ทำให้ทราบถึงปัจจัยสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติในแต่ละด้านที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและของโลก

สรุปได้ว่าในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของไทยจะต้องมีการเตรียมกำลังอำนาจแห่งชาติทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ การทหาร และข้อมูลข่าวสาร ในทุกมิติมาทำงานผสมผสานสอดคล้องกันจึงจะประสบผลสำเร็จ

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๓ สามารถกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคง

สรุปได้ว่าสามารถกำหนดเป้าหมายหลักของยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” และแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการท่าเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอู่เรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล และยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑. ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์นี้ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติมาบริหารจัดการในภาพรวม ในลักษณะเดียวกับการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการให้มีความประสานสอดคล้อง

๒. ควรมีการเสนอปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ ที่เป็นข้อจำกัดในการดำเนินกิจการพาณิชย์นาวี ให้สามารถสนับสนุนการบริหารจัดการกิจการในเขตท่าเรือที่จะจัดสร้างขึ้นใหม่ ให้มีความรวดเร็ว แข่งขันกับท่าเรือแห่งอื่นในภูมิภาคได้

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

๑. ควรมีการพิจารณากำหนดประเภทอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ของโครงการเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

๒. ควรมีการพิจารณากำหนดขนาดของท่าเรือที่เหมาะสมที่จะรองรับปริมาณสินค้าที่จะผ่านเข้าออก ทั้งท่าเรือในด้านทะเลอันดามันและอ่าวไทย รวมทั้งความลึกของร่องน้ำที่จะเข้าออกท่าเรือ เพื่อรองรับขนาดของเรือที่จะผ่านเข้าออกที่เหมาะสม

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

๑. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางในการจัดทำแลนด์บริดจ์เพื่อเชื่อมท่าเรือทางฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

๒. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและการขนส่งในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อรองรับขีดความสามารถทางการพาณิชย์นาวีที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

กรมยุทธศึกษาทหารบก, ศูนย์พัฒนาหลักนิยมและยุทธศาสตร์. คู่มือยุทธศาสตร์กองทัพบก. กรุงเทพฯ : ๒๕๖๐.

กองทัพเรือ. เอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข ๘๑๐๑ การกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังรบทางเรือ. กรุงเทพฯ : กองโรงพิมพ์ กรมสารบรรณทหารเรือ, ๒๕๖๕.

กองทัพเรือ. เอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๑ หลักนิยมทางทะเลของกองทัพเรือ. กรุงเทพฯ : กองโรงพิมพ์ กรมสารบรรณทหารเรือ, ๒๕๖๖.

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์. คู่มือการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ. กรุงเทพฯ : ๒๕๕๙.

สำเนา พลธ. อิทธิพลของสมุททหานุภาพ. กรุงเทพฯ : สมสิริพรินติ้ง, ๒๕๔๘

สราวุธ ลักษณะโต. การขนส่งทางทะเล. กรุงเทพฯ : ๒๕๖๔.

วารสาร และหนังสือพิมพ์

คณะที่ปรึกษาด้านการข่าวกรอง. “การประเมินกำลังอำนาจของชาติ (National Power) และ ภัยคุกคามรูปแบบใหม่”, มุมมองความมั่นคง . ฉบับที่ ๗ , มิถุนายน - กันยายน ๒๕๖๔. หน้า ๗ - ๑๑.

กฎหมาย

“แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๒๕๘ ง, ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

“พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๔๘”. ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๒๒ ตอนที่ ๑๐๙ ก, ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๘, หน้า ๒ - ๓.

“ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)”. ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก, ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ปิติ ศรีแสงนาม. “จากมหายุทธศาสตร์อินโด-แปซิฟิก สู่กรอบความร่วมมือเศรษฐกิจอินโด-แปซิฟิก และสิ่งที่อาเซียนต้องเข้าใจ”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://www.the101.world/indopacific-asean/>, ๒๕๖๔.

“แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ฉบับที่สอง ค.ศ.๒๐๑๖ – ๒๐๒๕” . (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [https://image.mfa.go.th/mfa/0/OcXc7u4THG/%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3/MPAC\(1\).pdf](https://image.mfa.go.th/mfa/0/OcXc7u4THG/%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3/MPAC(1).pdf), ๒๕๖๔.

ฝ่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://www.bot.or.th/Thai/AboutBOT/InternationalCooperation/Pages/ASEAN.aspx>, ๒๕๖๕.

พัชรพร เงินเกิด และ กิรติยา อุกคหปัญญากุล. “สายไหม”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://readthecloud.co/the-maritime-silk-road/>, ๒๕๖๔.

วัฒน์ ฌ ศฤงคราญ. “Security in a Complex Environment, Critical Thinking and Strategy”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://www.nsc.go.th/wp-content/uploads/Journal/article-00306.pdf>, ๒๕๖๔.

ศุภวิชญ์ แก้วคุณอก. “ยุทธศาสตร์การต่างประเทศของอินเดียบนโอกาสของไทย”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://isc.mfa.go.th/en/content/ยุทธศาสตร์การต่างประเทศของอินเดียบนโอกาสของไทย>, ๒๕๖๕.

Encyclopedia Britannica. “Andaman Sea”. (online) Available : https://www.britannica.com/place/Andaman-Sea?utm_source=pj-affiliate&utm_medium=pj&utm_campaign=kids-pj&clickId=4367295192, 2023.

IHO. “Publication S-23 Limits of Oceans and Seas 2002”. (online) Available : https://legacy.iho.int/mtg_docs/com_wg/S-23WG/S-23WG_Misc/Draft_2002/Draft_2002.htm, 2022.

ภาษาต่างประเทศ

Books

David Held, Anthony McGrew. The Global Transformations Reader. Cambridge : Polity Press, 2005.

Geoffrey Till. Seapower, A Guide for the Twenty-First Century Second Edition. London : Routledge, 2009.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	พลเรือตรี เฉลิมชัย สวนแก้ว
วัน เดือน ปีเกิด	๑๒ สิงหาคม ๒๕๑๐
การศึกษา	โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๗ โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ ๘๔ หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๖๑ หลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๔๖ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา

ประวัติการทำงานโดยย่อ

ผู้ควบคุมเรือ ต.๒๑๖ กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
ผู้บังคับการเรือ ต.๑๑ กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
ผู้บังคับการเรือ ต.๙๔ กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
ผู้บังคับการเรือหลวงราชฤทธิ กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
หัวหน้ากองฝึกการอาวุธ กองการฝึกกองเรือยุทธการ
ผู้บังคับการเรือหลวงบางปะกง กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ
นายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำ ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ
ผู้อำนวยการกองวิชาเสนาธิการกิจ ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
ผู้อำนวยการกองทดสอบสรรพาวุธ ศูนย์ซ่อมสร้างสรรพาวุธ กรมสรรพาวุธทหารเรือ
รองผู้อำนวยการ สำนักนโยบายและแผน กรมยุทธการทหารเรือ
เสนาธิการ หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง
รองผู้บัญชาการ หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง
รองผู้อำนวยการ สำนักนโยบายและแผน กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
รองผู้อำนวยการ สำนักพัฒนาระบบราชการ สำนักงานปลัดบัญชาทหารเรือ

ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน

ผู้วิจัย พลเรือตรี เฉลิมชัย สอนแก้ว

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทย มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลที่เชื่อมต่อ ๒ มหาสมุทรเข้าด้วยกัน ซึ่งได้แก่ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย นอกจากนี้ยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญของโลก เช่น จีน อินเดีย และออสเตรเลีย ทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จากรายงานของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ระบุว่า ประเทศไทยยังคงพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอีกทั้งกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายในการเสริมสร้างความร่วมมือที่มีความแข็งแกร่ง สำหรับตลาดการค้าระหว่างอาเซียนกับจีน การขนส่งทางทะเลในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝั่งทะเลอันดามัน จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคตอันใกล้ ทั้งนี้เนื่องจากทะเลอันดามันคือกุญแจไขไปสู่แหล่งทรัพยากร และตลาดในมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งรวมถึงตะวันออกกลางและยุโรป

ในภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะปัญหาความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ การใช้นโยบายของสหรัฐที่แข็งกร้าวต่อจีนในกรณีทะเลจีนใต้และหมู่เกาะไต้หวัน ทำให้เส้นทางจากภาคพื้นทวีปเข้าสู่ทะเลอันดามันจะเป็นเส้นทางที่จำเป็นสำหรับจีนมากยิ่งขึ้นในภาวะวิกฤติที่จีน ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลจีนใต้ได้อย่างเต็มที่ จึงเป็นโอกาสให้ภาคเอกชนของไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันด้านพาณิชย์นาวีกับประเทศในภูมิภาคเดียวกันบนการขนส่งที่ถูกลง โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

การที่ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมด้านการพาณิชย์นาวีทางฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนภาคเอกชน เพื่อให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคได้นั้น จำเป็นต้องพิจารณาดำเนินการโดยใช้การผสมผสานบูรณาการขีดความสามารถของพลังอำนาจแห่งชาติในทุก ๆ มิติ โดยต้องดำเนินการให้สอดคล้องและเหมาะสมตามยุทธศาสตร์ชาติ สถานการณ์ด้านความมั่นคง และบริบทด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน จะมีส่วนช่วยในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันของไทย ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์นาวีของภูมิภาคและของโลกได้อย่างมั่นคง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาความสำคัญของทะเล ภูมิศาสตร์และภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทย และประเทศรายล้อมทะเลอันดามัน รวมทั้งสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลฝั่งอันดามัน ในปัจจุบัน และในอนาคต ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

๒. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยสำคัญของกำลังอำนาจแห่งชาติในแต่ละด้านที่จำเป็นต่อการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและของโลก

๓. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน ให้สอดคล้องกับสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาวิเคราะห์การใช้กำลังอำนาจแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศในภาพรวม โดยใช้กรอบการพิจารณาตามแนวทางของทฤษฎีสุมุ ททานุ ภาพและการเปลี่ยนแปลงของโลกในยุคของโลกาภิวัตน์ ให้มีความสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมทางฝั่งทะเลอันดามันเท่านั้น มิได้ลงรายละเอียดถึงการจัดทำแผนงานและโครงการ

๒. ขอบเขตด้านการวิจัยเชิงพื้นที่

เอกสารวิจัยนี้ มุ่งศึกษาการพัฒนาศักยภาพด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเฉพาะพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันเป็นหลัก

๓. ขอบเขตด้านเวลา

เริ่มการศึกษาวิจัยตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ จนถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ตามกรอบเวลาของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

วิธีดำเนินการวิจัย

ดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ร่วมกับการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ดังนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการรวบรวมข้อมูล จากเอกสาร วิทยานิพนธ์ บทความและบทวิเคราะห์ทางวิชาการจากวารสาร และข่าว จากหนังสือพิมพ์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งคำแถลง (Declaration) และ สุนทรพจน์ (Speech) ทั้งของผู้นำอาเซียนและชาติมหาอำนาจ รายงานการประชุม

ด้านความมั่นคงทางทะเล และปฏิญญาและข้อตกลงหรือสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับทะเลอันดามัน

๒. การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการวิเคราะห์เปรียบเทียบ และสังเคราะห์ข้อมูล ทฤษฎี หลักการต่าง ๆ

๓. การนำเสนอข้อมูล

นำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ รวมทั้งนำเสนอแนวคิดใหม่ ๆ ที่สังเคราะห์ได้จากการวิจัย

ผลการวิจัย

การกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้ประเทศไทยไม่สูญเสียโอกาสในการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล จากข้อได้เปรียบของประเทศไทยที่มีชายฝั่งทะเลอยู่ ๒ ฝั่งมหาสมุทรทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งน่าจะพัฒนาให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ของภูมิภาคและของโลกได้

จากการศึกษาทฤษฎี หลักการ และแนวคิดในการแสวงประโยชน์จากทะเล พบว่าปัจจัยสำคัญที่จะสามารถทำให้ประเทศสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่ ประกอบด้วย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง การขยายอาณาเขตและขอบเขตของดินแดน จำนวนประชากร ลักษณะนิสัยประจำชาติ และคุณลักษณะของรัฐบาล โดยองค์ประกอบที่จำเป็นต้องมีความเข้มแข็งสามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน ได้แก่ กองทัพเรือ กองเรือสินค้า ฐานทัพท่าเรือโพ้นทะเล อยู่ซ่อมสร้างเรือ พาณิชยกรรมและการติดต่อระหว่างประเทศ และองค์บุคคล ทั้งนี้ปัจจัยที่สำคัญที่ไม่สามารถสร้างหรือเปลี่ยนแปลงได้ง่าย คือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะชายฝั่ง และขอบเขตของดินแดน ซึ่งรัฐใดที่มีขอบเขตของดินแดนอยู่ติดกับทะเล มีลักษณะชายฝั่งที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ย่อมทำให้รัฐนั้น ๆ มีโอกาสที่จะแสวงประโยชน์จากทะเล แต่ในทางกลับกันหากไม่มีการพัฒนาให้ชายฝั่งที่ได้เปรียบในการสร้างเสริมกิจกรรมทางทะเลก็ย่อมทำให้รัฐนั้นสูญเสียโอกาส โดยกิจกรรมทางทะเลที่จะสามารถทำรายได้เข้าสู่รัฐที่สำคัญคือกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการท่าเรือ ถึงแม้ว่าโลกในยุคปัจจุบันจะเป็นโลกาภิวัตน์ ซึ่งสามารถเอาชนะข้อจำกัดของปัจจัยพื้นที่และเวลาจากความรวดเร็วในการสื่อสารและคมนาคมได้ แต่การขนส่งทางทะเลก็ยังคงมีความสำคัญและจำเป็นต่อมวลมนุษยชาติ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่ประหยัดมากที่สุดเมื่อเทียบกับปริมาณบรรทุกและสามารถเชื่อมต่อเส้นทางทะเลโยงโยไปทุกมุมโลก ดังนั้นในโลกยุคปัจจุบันและอนาคตจึงยังไม่สามารถมองข้ามกิจการพาณิชย์นาวีไปได้ แต่ในการดำเนินการด้านกิจการพาณิชย์นาวี รัฐจำเป็นต้องลงทุน เพื่อพัฒนาเสริมสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงจะสามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างเต็มที่

จากการทบทวนสถานะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลและขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามัน พบว่าประเทศไทยมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่เกื้อกูลต่อการเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลจากมหาสมุทรอินเดียไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกโดยผ่านชายฝั่งทางทะเล

อันดามันไปชายฝั่งด้านอ่าวไทยผ่านทะเลจีนใต้ไปสู่ภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก ซึ่งประเทศต่าง ๆ ทั้งประเทศมหาอำนาจ ประเทศในภูมิภาค ต่างให้ความสำคัญในการที่จะเพิ่มเส้นทางในการเชื่อมต่อมหาสมุทรอินเดียผ่านทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา จึงทำให้ประเทศไทยกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก และจากการศึกษาถึงขีดความสามารถของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันพบว่ายังมีขีดความสามารถที่สำคัญในการรองรับการเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภูมิภาคอย่างจำกัด ทั้ง ๆ ที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ได้เปรียบมีโอกาที่จะพัฒนาขีดความสามารถทางทะเลให้กลายเป็นจุดศูนย์กลางในการคมนาคมหลักของภูมิภาคได้

จากการวิเคราะห์พบว่าหัวใจหลักที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลผ่านกิจการพาณิชย์นาวีคือการสร้างเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกใหม่ นอกเหนือจากการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดา ซึ่งในการที่จะได้มาในศักยภาพของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อพัฒนาเสริมสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ ซึ่งสามารถกำหนดเป้าหมายหลักของยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” และแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการท่าเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล และยุทธศาสตร์พัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ย่อยและแนวทางในการดำเนินการดังนี้

การพัฒนากิจการท่าเรือมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ รองรับปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านอย่างเพียงพอ” โดยการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และท่าเรือนี้ควรสร้างให้เป็นท่าเรือหลักในการต่อเชื่อมแลนดบริดจ์กับท่าเรือทางฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งควรมีระบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอย่างครบถ้วน และต้องมีการบริหารจัดการที่ดีไม่ด้อยกว่าท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนากิจการเรือมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “สร้างเรือที่สามารถซ่อมสร้างเรือขนาดกลางได้ทุกมิติ” โดยการสร้างเรือแห่งใหม่ให้มีขีดความสามารถอย่างน้อยในการซ่อมตัวเรือได้แนวน้ำและสร้างเรือสินค้าขนาดกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงเรือสินค้าขนาดใหญ่ และเรือที่จะสร้างขึ้นใหม่ควรสร้างอยู่บริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับท่าเรือที่เป็นท่าเรือหลักของฝั่งทะเลอันดามัน

การพัฒนาการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเลมีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “ระบบรางเชื่อมต่อท่าเรือไปทั่วไทย โยงใยทั่วภูมิภาค” โดยการสร้างเส้นทางขนส่งระบบรางเส้นทางใหม่จากท่าเรือ ไปต่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายใต้ และเมื่อต่อเชื่อมเข้ากับเส้นทางรถไฟหลักได้แล้ว ก็จะสามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปได้ทั่วประเทศรวมทั้งประเทศรอบบ้าน

การพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีเป้าหมายในการพัฒนาคือ “แลนดบริดจ์เชื่อมทะเลไทย ไปได้ทั่วโลก” โดยการสร้างแลนดบริดจ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ทั้งระบบถนน ระบบรางและระบบท่อ เส้นทางในการสร้างควรพยายามสร้างให้เป็นเส้นทางตรงมากที่สุด เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และควรบริหารจัดการโดยกำหนดให้พื้นที่

รอบเส้นทางเป็นเขตท่าเรือเดียวกัน การบริหารจัดการภายในเขตท่าเรือก็เหมือนท่าเรือใหญ่ ที่มีท่าเทียบเรืออยู่หลายท่า เพียงแต่ท่าเทียบอยู่ห่างกัน การขนถ่ายสินค้าระหว่าง

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๑

สรุปได้ว่าทะเลอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลมาตั้งแต่อดีต ประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ยังให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลในพื้นที่อันดามันเป็นอย่างมาก รวมทั้งประเทศที่อยู่รายล้อมทะเลอันดามันยังให้ความสำคัญและพยายามแสวงหาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในทะเลอันดามันตามศักยภาพของแต่ละประเทศ ในส่วนสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงในปัจจุบัน สถานการณ์สหรัฐอเมริกาจะมุ่งเน้นการฟื้นฟูและแสวงหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ ด้วยการพยายามปิดล้อมจีนทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งมีผลต่อความอยู่รอดของจีนอย่างยิ่ง โดยพื้นที่ทะเลอันดามันจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจีนในอนาคต เพื่อเป็นทางเลือกสำรองในภาวะวิกฤติ ส่วนประเทศไทย ก็พยายามแสวงประโยชน์จากทะเลในทุกมิติเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ แต่ที่ผ่านมาก็ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการแบ่งสัดส่วนผลประโยชน์ทางทะเลเป็นอย่างมาก

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๒

สรุปได้ว่าในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของไทยจะต้องมีการเตรียมกำลังอำนาจแห่งชาติทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ การทหาร และข้อมูลข่าวสาร ในทุกมิติมาทำงานผสมผสานสอดคล้องกันจึงจะประสบผลสำเร็จ

วัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๓

สรุปได้ว่าสามารถกำหนดเป้าหมายหลักของยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยทางฝั่งทะเลอันดามันว่า “เปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลจากอันดามันสู่อ่าวไทยแบบไร้รอยต่อ” และแบ่งออกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ได้ทั้งหมด ๔ ประเด็น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการทำเรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอยู่เรือ ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อทางทะเล และยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการเชื่อมต่อท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑. ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์นี้ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติมาบริหารจัดการในภาพรวม ในลักษณะเดียวกับการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการให้มีความประสานสอดคล้อง

๒. ควรมีการเสนอปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ ที่เป็นข้อจำกัดในการดำเนินการกิจการพาณิชย์นาวี ให้สามารถสนับสนุนการบริหารจัดการกิจการในเขตท่าเรือที่จะจัดสร้างขึ้นใหม่ ให้มีความรวดเร็ว แข่งขันกับท่าเรือแห่งอื่นในภูมิภาคได้

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

๑. ควรมีการพิจารณากำหนดประเภทอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ของโครงการเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

๒. ควรมีการพิจารณากำหนดขนาดของท่าเรือที่เหมาะสมที่จะรองรับปริมาณสินค้าที่จะผ่านเข้าออก ทั้งท่าเรือในด้านทะเลอันดามันและอ่าวไทย รวมทั้งความลึกของร่องน้ำที่จะเข้าออกท่าเรือ เพื่อรองรับขนาดของเรือที่จะผ่านเข้าออกที่เหมาะสม

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

๑. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางในการจัดทำแลนด์บริดจ์เพื่อเชื่อมท่าเรือทางฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย

๒. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและการขนส่งในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อรองรับขีดความสามารถทางการพาณิชย์นาวีที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต