

บทความพิเศษ

ทะเลจีนใต้สมุททานุภาพ : ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลของภูมิภาค

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภานายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันอังคารที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2562

ความสำคัญ

ทะเลจีนใต้ (South China Sea) เป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิกประกอบด้วยหมู่เกาะต่าง ๆ หลายร้อยเกาะครอบคลุมอาณาบริเวณประมาณ 3,500,000 ตารางกิโลเมตร อาณาเขตของทะเลจีนใต้อยู่ทางใต้ของจีนแผ่นดินใหญ่และเกาะไต้หวัน, พื้นที่ตะวันตกของฟิลิปปินส์, พื้นที่ตะวันตกเฉียงเหนือของรัฐซาบะฮ์และรัฐซาราวักของมาเลเซียและบรูไน, พื้นที่ทะเลตอนเหนือของอินโดนีเซีย, ทะเลตะวันออกเฉียงเหนือของคาบสมุทรมลายูและสิงคโปร์ตลอดจนทะเลด้านตะวันออกของเวียดนามและอ่าวไทย พื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเพราะเป็นเส้นทางขนส่งทางเรือเดินเรือของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก “Asia Pacific” ซึ่งเป็นเส้นทางพาณิชย์นาวีสำคัญเชื่อมโยงประเทศจีน, เกาหลีใต้, ญี่ปุ่น, ไต้หวันและประเทศในอาเซียนถึง 8 ประเทศแต่ละปีมีเรือสินค้าผ่านสัดส่วนเป็นหนึ่งในสามของโลก มีการประเมินว่าใต้พื้นทะเลมีน้ำมันและแก๊สธรรมชาติสำรองจำนวนมหาศาล

ประเทศไทยมีการค้าผ่านทางทะเลจีนใต้อับประเทศจีนอย่างน้อยตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ 11 (ยุคทวารวดี-พูนัน - ลังกาสูกะ - ตัมพริงค์ - ไชยา) มีการบันทึกสมัยต้นกรุงศรีอยุธยาสมเด็จพระอินทราชาหรือเจ้านครอินทร์ (พ.ศ.1952) ได้เคยเสด็จทางเรือไปประเทศจีนและนำเทคโนโลยีการผลิตเครื่องปั้นดินเผาเข้ามาในประเทศไทย ทะเลจีนใต้ในอดีตเป็นเส้นทางเดินเรือที่ไทยค้าขายกับประเทศญี่ปุ่นจนยุคในสมัยโชกุนเอียซุ โทกุกาวะ (มีการปิดประเทศ) การค้ากับประเทศยุโรปตั้งแต่สมัยต้นกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบันล้วนต้องผ่านทะเลจีนใต้เข้าสู่อ่าวไทย ปัจจุบันประเทศไทยการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกสัดส่วนร้อยละ 70 ใช้เส้นทางทะเลจากอ่าวไทยผ่านทะเลจีนใต้เพื่อไปท่าเรือสำคัญต่าง ๆ ทั้งเอเชียแปซิฟิกและเส้นทางการค้าผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกฝั่งตะวันตกล้วนต้องเดินเรือผ่านทะเลจีนใต้ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางบินของอากาศยานในการเชื่อมต่อประเทศต่าง ๆ ต้องผ่านอาณาบริเวณนี้ ทะเลจีนใต้จึงเป็นสมุททานุภาพทั้งด้านความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลทั้งของไทยและของภูมิภาค

ในช่วงสองศตวรรษที่ผ่านมาประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ แย่งชิงพื้นที่เข้ายึดครองประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อควบคุมเส้นทางการค้าของโลกโดยมีจีนเป็นจุดหมายปลายทาง เช่นประเทศสเปนและโปรตุเกสเข้ามาสำรวจทะเลจีนใต้เป็นประเทศแรก ๆ โดยประเทศสเปนเข้ายึดครองหมู่เกาะฟิลิปปินส์ในสมัยกษัตริย์เฟลิเปที่ 2 (พ.ศ.2091) ซึ่งต่อมาถูกสหรัฐอเมริกาเข้ายึดครองและปลดปล่อยหลังสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ขณะเดียวกันสหรัฐอเมริกาในปี พ.ศ.2396 ได้ส่งพลเรือจัตวา แมทธิว ซี เพอร์รี่ เข้ามาบังคับให้ญี่ปุ่นเปิดประเทศ ขณะที่ประเทศอังกฤษเข้ายึดครองสิงคโปร์-มะละกาและเกาะฮ่องกง ประเทศโปรตุเกสเข้ายึดครองหมู่เกาะมาเก๊า ฝรั่งเศสเข้ามายึดครองประเทศกัมพูชาและเวียดนาม (อินนัม) และพยายามเข้ามายึดจังหวัดจันทบุรีและตราดของไทย ฯลฯ ที่กล่าวมาแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของทะเลจีนใต้ในฐานะเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของโลกมาอย่างช้านาน

ทะเลจีนใต้สมุทรภาพทางทะเลตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ที่ผ่านมทะเลจีนใต้ในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับทะเลอาณาเขตถือเป็นทะเลหลวงเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของโลกเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดาผ่านอ่าวเบงกอลเพื่อไปประเทศอินเดีย แอฟริกาและประเทศตะวันออกกลางสู่ขั้วโลกตะวันตก เป็นเส้นทางเดินเรือระดับโลกมาตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ 11 ปรากฏในเอกสารของจีนมาตั้งแต่ราชวงศ์ถัง ยุครุ่งเรืองการค้าทางทะเลของจีนอยู่ในสมัยราชวงศ์หมิงโดย นายพล “เจิ้น เหวอ” นำกองเรือขนาดใหญ่เดินทางไปถึงประเทศแอฟริกา เป็นเหตุผลสำคัญที่ปัจจุบันประเทศจีนได้อ้างเส้นประ 9 เส้นหรือ “NINE-DASH LINE” ครอบคลุมพื้นที่ทะเลใต้เกือบทั้งหมดโดยอ้างว่าเป็นเส้นทางเดินเรือของจีนมากกว่า 2,000 ปีจนนำมาสู่การขัดแย้งในภูมิภาค

ปัจจุบันทะเลจีนใต้กลายเป็นพื้นที่ความขัดแย้งจากการที่ประเทศจีนซึ่งได้กลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและทหารได้ผลักดันโครงการยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลหรือ “Maritime Silk Route” โดยอ้างเส้นประ 9 เส้น (NINE-DASH LINE) หรือที่บางครั้งเรียกว่า "เส้น 9 จุด" (nine - dotted - line) เพื่อกำหนดอาณาเขตของจีนครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของในทะเลจีนใต้ แนวเส้นกำหนดพื้นที่ในทะเลที่จีนอ้างกรรมสิทธิ์ตั้งแต่ปี พ.ศ.2490 (สมัยรัฐบาลพรรค "ก๊กมินตั๋ง") เป็นแนวเส้นที่ลากลงมาจากด้านทิศใต้ของไต้หวัน ผ่านเกาะไหหลำหรือ "ไหหลำ" บริเวณอ่าวตังเกี๋ยขนานกับชายฝั่งเวียดนามตัดอ่าวไทยมาจนถึงเกาะบอร์เนียวบริเวณรัฐซาราวักของมาเลเซีย แนวเส้นวนกลับเลียบชายฝั่งบรูไนผ่านรัฐซาบฮ์ผ่านแนวปะการังมิสซีฟ หมู่เกาะสแปรตลีย์ส แนวปะการังสการ์โบโรห์ หมู่เกาะพาราเซล ซึ่งทางฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ แนวเส้นดังกล่าวตัดตรงเข้าไปในน่านน้ำของฟิลิปปินส์และชายฝั่งของจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนไปสิ้นสุดที่เกาะไต้หวัน



เส้นประ 9 เส้น ที่มา : <https://www.bbc.com/thai/international-45173358>

ทะเลจีนใต้ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจช่วงชิงผลประโยชน์และความมั่นคงทางทะเล

การอ้างกรรมสิทธิ์ของจีนครอบคลุมท้องน้ำของทะเลจีนใต้กว่าร้อยละ 90 โดยประกาศอ้างว่าพื้นที่ดังกล่าวคืออาณาเขตทางทะเลของจีน มีการส่งหน่วยสำรวจแผนที่พร้อมกับจัดทำเส้นเขตแดนลงไปในพื้นที่ฉบับใหม่ของตน ประกาศเป็นกรรมสิทธิ์เหนือแนวเกาะปะการังห้ามเรือพาณิชย์หรือเข้ามาทำประมงตลอดจนห้ามประเทศต่าง ๆ เข้ามาสำรวจพื้นที่ใต้ท้องมหาสมุทรคาดว่ามีการทรัพยากรทั้งแก๊สและน้ำมันดิบที่ประเทศจีนสามารถใช้ได้ถึง 20 ปี ทะเลจีนใต้ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาทวีความขัดแย้งกับประเทศต่าง ๆ มากขึ้น เช่น ไต้หวัน, ฟิลิปปินส์, มาเลเซีย, อินโดนีเซีย, บรูไน ขณะที่ประเทศไทยแนวเส้นดังกล่าวผ่านหน้าบ้านบริเวณปากอ่าวไทยกลายเป็นถูกปิดล้อมไม่มีทางออกทะเลหลวงแต่ไทยยังว่างเฉยต่างกับประเทศเพื่อนบ้าน

รัฐบาลจีนประกาศใช้แผนที่เส้นประ 9 เส้นเป็นแนวปราการป้องกันอาณาเขตทางทะเลที่เรียกว่า "แนวห่วงโซ่ปราการของเกาะขั้นแรก" (First Islands Chain) พร้อมกับลากให้ยาวขึ้นไปครอบคลุมจนถึงประเทศญี่ปุ่น ประกาศว่าในปี พ.ศ.2563 จะสร้างให้เป็นแนวปราการทางทะเลสกัดกั้นเส้นทางเดินเรือยุทธการของสหรัฐฯ ที่ผ่านมาจีนมีการถมทะเลสร้างเกาะเทียมเพื่อสร้างท่าเรือและสนามบินบริเวณแนวปะการังหมู่เกาะสปรตลีย์ส (Spratlys) ซึ่งจีนเรียกว่า "หมู่เกาะหนันซา" และประกาศพื้นที่ 12 ไมล์ทะเลจากเกาะที่ถมขึ้นใหม่เป็นเขตห้ามเรือและเครื่องบินผ่าน

ขณะที่หมู่เกาะพาราเซล (Paracel Islands) ที่จีนเรียกว่า หมู่เกาะซีซาหรือหมู่เกาะฮหว่างซา (Shixa) อยู่ในมณฑลไห่หนานอยู่ตรงกึ่งกลางระหว่างฟิลิปปินส์ตอนเหนือกับชายฝั่งประเทศเวียดนามมีการนำแท่นเจาะน้ำมันขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่พร้อมทั้งสร้างชุมชนโรงเรียนขนาดเล็กกระทบเส้นทางเดินทางที่จะเทียบท่าโฮจิมินห์ของเวียดนาม ทำให้ประเทศต่าง ๆ ไม่พอใจต่อการดำเนินการของจีน เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ อินเดีย แม้แต่สหภาพยุโรปต่างไม่ยอมรับอาณาเขตน่านน้ำทะเลจีนใต้ซึ่งจีนอ้างกรรมสิทธิ์ สหรัฐอเมริกามีการส่งเรือรบเข้าไปยังเชิงไม่รับรู้การอ้างกรรมสิทธิ์ของจีน ล่าสุดช่วงต้นกันยายน 2562 เรือลำเลียงพลของอังกฤษ "HMS Albion" ระวางขับน้ำ 22,000 ตันล่องผ่านหมู่เกาะพาราเซล รัฐบาลจีนส่งเรือฟรีเกตพร้อมทั้งเครื่องบินเข้าสกัด นอกจากนี้ยังมีหมู่เกาะปะการังอีกหลายแห่งที่ยังเป็นข้อพิพาทด้านกรรมสิทธิ์เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางทะเล เช่น แนวปะการังมิสซีฟ แนวปะการังสกาโบโรว์ ฯลฯ

ประเด็นความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security) เป็นความอ่อนไหวทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก ล่าสุดสหภาพยุโรปหรืออียูออกแถลงการณ์แสดงจุดยืนว่าอียูยึดมั่นกฎหมายระหว่างประเทศด้านความมั่นคงทางทะเลเพื่อผลประโยชน์ของทุกประเทศ (Freedom of Navigation and Overflight) โดยแสดงเป็นนัยว่ากำลังจับตาการปฏิบัติการของจีนในทะเลจีนใต้ สนับสนุนให้อาเซียนเป็นแกนกลางในการประนีประนอมความขัดแย้งกับประเทศจีนโดยมีสหรัฐฯและยุโรปให้การสนับสนุน สำหรับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปมีประสบการณ์ด้านความขัดแย้งและความมั่นคงทางทะเลจากกรณีศึกษาทะเลเมดิเตอร์เรเนียนมาอย่างยาวนาน

ความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ (South China Sea) เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติหรือสมุทธานุภาพความมั่งคั่งของเศรษฐกิจทางทะเลแห่งชาติ หรือ MARITIME NATION ECONOMY (รายละเอียดเรื่องนี้ได้จาก QR Code หน้า 5) เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทั้งเส้นทางเดินเรือและเส้นทางบินตลอดจนทรัพยากรทั้งด้านประมง-แก๊สธรรมชาติและน้ำมันดิบรวมถึงแร่ธาตุต่าง ๆ ที่อยู่ใต้ทะเลท่าทีของจีนในการอ้างเส้นประ 9 เส้น หรือ “NINE-DASH LINE” ซึ่งไม่มีประเทศไหนรับรอง อีกทั้งอ้างว่าเป็นเส้นทางเดินเรือของจีนย้อนหลังไปถึง 2,000 ปีอาจไม่มีเหตุผลในการอ้างกรรมสิทธิ์ทะเลจีนใต้เป็นทะเลภายในที่เชื่อมต่อมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกผ่านทางช่องแคบซุนดาและมะละกาจึงควรเป็นทะเลหลวงเป็นเส้นทางการค้าของโลก

บทบาทของไทยบนความขัดแย้งทะเลจีนใต้

ประเทศไทยข้อพิพาททะเลจีนใต้ไม่ใช่เรื่องไกลตัวเพราะแนวพื้นที่ซึ่งจีนอ้างกรรมสิทธิ์เป็นพื้นที่ปากอ่าวไทยเป็นเส้นทางเดินเรือสู่ทะเลเปิดเกี่ยวข้องกับนโยบายกับความมั่นคงทางทะเล กรณีนี้ไทยจึงมีส่วนได้เสียเป็นความเสียหายมากกว่าหลายประเทศ ไม่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ที่จะได้มาแต่เป็นผลโดยตรงกับด้านความมั่นคงของชาติและความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ ไทยจึงไม่ควรเพิกเฉยแต่การแก้ปัญหาเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนเกี่ยวข้องกับการสร้างฐานอำนาจและแสนยานุภาพทางทหารและเส้นทางทะเลสายใหม่ที่จีนกำลังวางแผนเพื่อเชื่อมทะเลจีนใต้เข้าอ่าวไทยโดยผลักดันการขุดคลองไทยเชื่อมสองมหาสมุทรระยะทางประมาณ 120-140 กิโลเมตร โดยใช้แนวเส้น 9A จากอำเภอระยองจนถึงหาดสงขลาไปเชื่อมกับทะเลอันดามันที่อ่าวน้อยจังหวัดกระบี่ หากทำได้สำเร็จนอกจากเป็นเส้นทางลัดขนส่งสินค้า-น้ำมันดิบของจีนยังเป็นเส้นทางเดินเรือยุทธการทางทหารโดยไม่ต้องพึ่งพาช่องแคบมะละกาหรือซุนดาซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาการสนับสนุนคงจะต้องมีการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวข้องว่าประเทศไทยจะได้ประโยชน์และการประเมินส่วนที่เสีย (รายละเอียดเรื่องนี้ได้จาก QR Code หน้า 5)

กล่าวได้ว่าทะเลจีนใต้เป็นภูมิรัฐศาสตร์สำคัญของโลกทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงประเทศไทยในฐานะที่มีความใกล้ชิดกับประเทศจีนอีกทั้งที่ผ่านมาไม่ได้แสดงความขัดแย้งอ้างกรรมสิทธิ์จึงควรแสดงบทบาทเป็นผู้นำในการไกล่เกลี่ยหาทางออกในการใช้พื้นที่ร่วมกันเพื่อลดความตึงเครียดในพื้นที่ให้น้อยลง แต่การที่จะให้จีนลดบทบาทความเป็นพี่ใหญ่ในทะเลจีนใต้คงเป็นความท้าทายเพราะที่ผ่านมาจีนได้เข้าไปลงทุนก่อสร้างท่าเรือและทางรถไฟในประเทศมาเลเซียเชื่อมเมืองกuantan (Kuantan) เมืองหลวงของรัฐปะหังซึ่งอยู่ฝั่งทะเลจีนใต้ เส้นทางรถไฟจะเชื่อมไปออกทะเลที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางสายใหม่ใหม่ของจีนใช้เงินกว่า 1.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐท่าเรือแห่งนี้จะมีการขนส่งสินค้าในลักษณะ “Sea - Land bridge”

ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจสมุทธานุภาพด้านความมั่นคงที่ผ่านมาประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคที่อยู่ในทะเลจีนใต้ต่างสะสมกองเรือผิวน้ำและเรือดำน้ำทั้งที่มีอยู่แล้วและกำลังสั่งซื้อเพิ่มขึ้น เช่น เวียดนามมีเรือดำน้ำ 6 ลำ อินโดนีเซีย 8 ลำ, ประเทศสิงคโปร์ 4 ลำ, มาเลเซีย 4 ลำ, ฟิลิปปินส์ 3-4 ลำ สำหรับไทยสั่งซื้อไปแล้ว 1 ลำและกำลังพิจารณาจะซื้อเพิ่ม ขณะที่กัมพูชา กำลังมีข้อตกลงให้จีนสร้างฐานทัพเรือที่จังหวัดสีหนุวิลล์ ข้อมูลเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของทะเลจีนใต้ทั้งในฐานะสมุทธานุภาพด้านความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

จำเป็นที่ภาคการเมือง หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องและภาคเศรษฐกิจตลอดจนภาคประชาชนจะต้องตระหนักถึงความขัดแย้งการอ้างในทะเลจีนตอนใต้ซึ่งประเทศจีนแสดงความมุ่งมั่นในการอ้างกรรมสิทธิ์เป็นเขตทะเลของตน ขณะที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคต่างเพิ่มพละภาพในการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเลบริบทของไทยในการแสดงบทบาทและจุดยืนเป็นสิ่งที่ทำไม่ได้ง่ายเพราะทั้งจีนและสหรัฐตลอดจนคู่ขัดแย้งประเทศในกลุ่มอาเซียนล้วนเป็นคู่ค้าส่งออกที่สำคัญแม้แต่จุดยืนของประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนยังมีความแตกต่างกัน อีกทั้งที่ผ่านมามีประเทศจีนเป็นมหาอำนาจที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดไม่ว่าการเมืองไทยจะเปลี่ยนแปลงอย่างไรก็ยังแสดงความเป็นมหามิตร ขณะเดียวกันเส้นทางการค้าทางทะเลจากอ่าวไทยสู่ทะเลจีนใต้เพื่อออกสู่ทะเลเปิดมีความสำคัญทั้งต่อความมั่นคงของชาติและความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ ประเด็นคือไทยจะสร้างความสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างประเทศบนผลประโยชน์แห่งชาติเป็นความท้าทายของการก้าวผ่าน

หากจะคัดลอกบทความนี้หรือนำบางส่วนไปใช้ในงานต่าง ๆ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนบทความ
สามารถ Download PowerPoint ได้ที่ www.tanitsorat.com
และสามารถติดตามรายงาน-บทความอื่น ๆ ได้ที่

 

 www.tanitsorat.com
 [Facebook/Tanit.Sorat](https://www.facebook.com/Tanit.Sorat)
 [Youtube.com](https://www.youtube.com)

บทความ : สมุหภาพความมั่นคง
ของเศรษฐกิจทางทะเลแห่งชาติ

บทความ : โครงการชุดคลองไทย
ต้องดูผลกระทบรอบด้าน

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่าง ๆ โดยใช้ดีวีดี “ดร.ธนิต โสรัตน์”