



โดย ดร.ชนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

อดีตคณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษา

และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

ปรับปรุงแก้ไข วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566

1. ความสำคัญของสมุทธานุภาพ

หากกล่าวถึงทฤษฎีสมุทธานุภาพ (Sea Power) จำเป็นต้องกล่าวถึงปรมาจารย์คือ พลเรือจัตวา อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan : ค.ศ. 1840-1914) ผู้เขียนทฤษฎี “อิทธิพลของอำนาจทางทะเล” เขาเป็นรัฐบุรุษทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำความคิดและวิเคราะห์ให้เห็นถึงศักยภาพของรัฐหนึ่งรัฐใดจากการรู้จักใช้ทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเลให้เป็นประโยชน์สูงสุดรวมถึงศักยภาพการปกป้องอาณาเขตทะเล สมุทธานุภาพโดยรากศัพท์เป็นการสมานระหว่าง “สมุทร” กับ “อานุภาพ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติเกี่ยวข้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติที่ต้องประสานร่วมมือระหว่างรัฐ-เอกชน-ท้องถิ่นในการเข้าถึงโอกาสของการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศ นำมาซึ่งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ

สมุทธานุภาพด้านเศรษฐกิจ (Economic Sea Power) เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและศักยภาพที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นรัฐชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ แต่เดิมใช้เป็นเส้นทางเดินเรือแลกเปลี่ยนสินค้าข้ามทวีปทำให้เกิดท่าเรือตามเส้นทางเดินเรือ ในยุคคลีวิวัตอุตสาหกรรม (ค.ศ.1760-1850) อังกฤษเป็นประเทศแรกที่พัฒนาองเรือพาณิชย์ขนส่งวัตถุดิบและระบายสินค้าส่วนเกินไปตามประเทศต่างๆ หากประเทศใดไม่ร่วมมือก็ใช้กำลังทหารบังคับให้เปิดประเทศและ/หรือเข้ายึดครองเป็นการเปิดศักราชเข้าสู่ยุคล่าอาณานิคม ทำให้แต่ละประเทศเพิ่มศักยภาพด้านนวิกานุภาพควบคู่ไปกับการค้าและเพื่อต้องการครองพื้นที่ทะเล แม้แต่ในยุคปัจจุบันประเทศมหาอำนาจต่างสะสมพลาณุภาพทางทหารและกองกำลังทางทะเลเพื่อคุ้มครองปกป้องผลประโยชน์ทางการค้า ดังกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งกำลังแข่งขันที่จะมีอิทธิพลเหนือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางทะเลจีนตอนใต้และช่องแคบฮอร์มุซปากทาง อ่าวโอมาน-อ่าวเปอร์เซีย

การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลาณุภาพทางทหาร, ปฏิสัมพันธ์เชิง

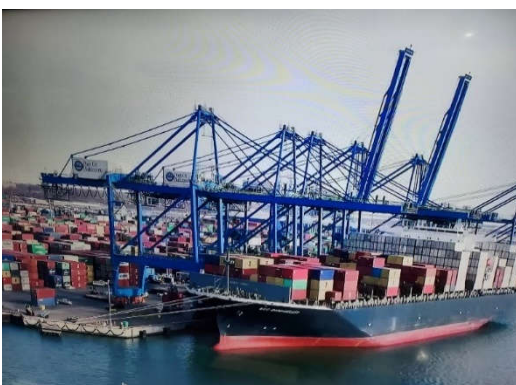
อำนาจและ ศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ รวมถึงความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีตลอดจนนโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาลโดยเฉพาะระบบการเมืองในประเทศที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็นสมุททานุภาพ กรณีประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีส่วนประมาณร้อยละ 91.71 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบกข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-Malaysia และจีนตอนใต้สัดส่วนประมาณร้อยละ 8.29 ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อการมีศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพนำมาซึ่งความมั่งคั่งของประชาชนในชาติ, ความมั่นคงบนเวทีการเมืองระดับนานาชาติและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

2. ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเล :

เกี่ยวข้องกับความสามารภในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากทะเลและแผ่นดิน

ไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุททานุภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค กอปรทั้งภาคการนำเข้าและส่งออกได้รับประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศเฉพาะส่วนที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีส่วนสูงถึงร้อยละ 98.05 ของจีดีพี (ปีพ.ศ.2566) ศักยภาพของสมุททานุภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม นอกจากนี้มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโซุ่ปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม

ศักยภาพของประเทศไทยจากอดีตจนถึงปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงผลประโยชน์ทางทะเลและชายฝั่งเข้ามาเป็นองค์ประกอบทางเศรษฐกิจของประเทศ กรณีศึกษาที่ชัดเจนคือการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกผสมผสานเชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ **ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากทางทะเลของไทย ปีพ.ศ.2566 คาดว่ามีมูลค่าประมาณ 24.493 ล้านล้านบาท** เปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2565 ลดลงร้อยละ 1.30 เป็นผลจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัวทำให้การส่งออกในรูปแบบบาทช่วง 9 เดือนแรกหดตัวประมาณร้อยละ 3.42 มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้จากผลประโยชน์ทางทะเลแต่ละปีไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลกมีผลต่อมูลค่าของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์กับน้ำมันโลกซึ่งมีผลต่อมูลค่าปิโตรเลียมและทรัพยากรที่ได้จากทะเลรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งของไทยและต่างชาติโดยรายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อมประมาณร้อยละ 66.3 ของรายได้การท่องเที่ยวโดยรวม



ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2566 มูลค่าประมาณ 24.493 ล้านล้านบาท

รวบรวมโดย ดร.ธนิต โสรัตน์

(ปรับปรุง 17 พ.ย. 66 ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

หน่วย : ล้านล้านบาท

รายการ	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566 ข้อมูล ณ 17 พ.ย. 66
มูลค่าเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนน (รายละเอียดดูจากตารางหน้า 4/16)	18.507 <small>(หักขนส่งทางถนน 10.12 %)</small>	17.619 <small>(หักขนส่งทางถนน 11.16 %)</small>
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก (เฉพาะอุตสาหกรรมพลาสติกมูลค่า 7.464 แสนล้านบาท)	2.572 ?	2.572 ?
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	0.828 ?	1.491 ?
ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.696 ?	0.696 ?
มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC	0.358	0.296
มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742 ?	0.742 ?
รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง (รายได้ Ocean Freight 1.698 แสนลบ., รายได้อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ 14,533 ลบ., รายได้ กทท. 15,732 ลบ., รายได้จากท่าเรือต่างๆ, รายได้ขนส่งเรือชายฝั่ง, รายได้ขนส่งทางถนน/รางเชื่อมโยงท่าเรือ, รายได้กิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น ลานวางตู้ ค่าธรรมเนียมผ่านท่า, รายได้ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ฯลฯ)	0.592	0.592
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ (ปี 65)	0.267	0.229
รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-ค่าภาคหลวง (รายได้ศุลกากรปี 65 = 53,040 ลบ., รายได้ภาคหลวงปิโตรเลียม ปี 64 = 35,700 ลบ.)	0.0874	0.0874
มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง (ค่าเฉลี่ย 10 ปี) มูลค่าประมงจากทะเล 67,831 ลบ., มูลค่าเพาะเลี้ยงชายฝั่ง 92,911 ลบ. มูลค่านำเข้าสินค้าประมงทั้งบริโภคในประเทศและส่งออก 154,353 ลบ.	0.169	0.169
รวม	24.818	24.493

ประมาณมูลค่าการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเล

ปรับปรุงข้อมูล ณ 17 ก.ค. 66 ความน่าเชื่อถือให้อยู่ในดุลพินิจ

	ปีพ.ศ. 2565 (ข้อมูลจริง)	ปี 2566 (ข้อมูลประมาณการ ณ 14 ก.ค. 66)
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศใช้เส้นทางทะเล (รวม) (ข้อมูล ก.พาณิชย์) ประกอบด้วย	18,507,099.9 (หักขนส่งทางถนน 10.12 %)	17,619,612.2 (หักขนส่งทางถนน 11.16 %)
1) มูลค่าการส่งออก (รวม)	9,944,316.5	9,459,421.4
หัก การส่งออกผ่านแดนทางถนน/ราง	1,187,791.2 (สัดส่วนร้อยละ 11.94)	1,198,801.4 (สัดส่วนร้อยละ 12.37)
มูลค่าการส่งออกใช้เส้นทางทางทะเล	8,756,525.5 (EXC 34.65 บาท/USD)	8,492,398.2 (EXC 34.11 บาท/USD)
2) มูลค่าการนำเข้า (รวม)	10,646,953.4	10,077,524.6
หัก การนำเข้าทางถนน/ราง	896,390.1 (สัดส่วนร้อยละ 8.42)	950,310.5 (สัดส่วนร้อยละ 9.43)
มูลค่าการนำเข้าใช้เส้นทางทะเลมูลค่า	9,750,563.4	9,127,214.0

ปริมาณเรือและตู้สินค้า (ข้อมูล กทท.)

- 1) ปริมาณเรือผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ปี 2565 จำนวน 14,672 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.01 ปี 2566 คาดว่า 14,231 ลดลงร้อยละ 3.0
- 2) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ปี 2565 10.012 ล้าน/TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.39 ปี 2566 คาดว่ามีจำนวน 9.661 ล้าน/TEU ลดลงร้อยละ 3.5
- 3) ปริมาณเรือขนส่งชายฝั่ง (ข้อมูลกรมเจ้าท่า) ปี 2565 จำนวน 41,254 เที่ยว
- 4) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2565 ประมาณ 1.8 – 2.0 แสน/TEU ปี 2566 ประมาณ 1.8 – 2.0 แสน/TEU
- 5) จำนวนสินค้าท่าเรือมาบตาพุด ปี 2565 จำนวน 3.551 ล้านตัน

ประมาณรายได้ค่า Ocean Freight Logistics มูลค่า 169,880 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาออก/Outbound ปี 2566 มูลค่า 48,141 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาออกสัดส่วนร้อยละ 48 x 10.012 ล้าน/TEU = 4.805 ล้าน/TEU

ขายเทอม C&F ประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณตู้ขาออก 4.805 ล้าน/TEU = 1.441 ล้าน/TEU

Freight charge (ณ ราคา ก.ค.66) 980 USD/TEU x 1.441 ล้าน/TEU x ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน 34.09 บาท/USD

2) ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาเข้า/Inbound ปี 2566 มูลค่า 121,739 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาเข้าสัดส่วนร้อยละ 52 x 10.012 ล้าน/TEU = 5.206 ล้าน/TEU

ซื้อเทอม C&F ประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณตู้ขาเข้า 5.206 ล้าน/TEU = 3.644 ล้าน/TEU

Freight charge (ณ ราคา ก.ค.66) 980 USD/TEU x 3.644 ล้าน/TEU x ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน 34.09 บาท/USD

3. องค์ประกอบสมุททาทนภาพของไทย เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อดังต่อไปนี้

3.1 รัฐชายฝั่งและปัจจัยเอื้อทางภูมิศาสตร์ (Coastal State) ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกมีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร (วิกิพีเดีย) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลมีจำนวน 23 จังหวัด พื้นที่ทางทะเลของไทย (Maritime Zone) อ้างสิทธิ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน ไทยเป็นประเทศไม่กี่ชาติในโลกที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตร ได้แก่

- (1) ฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทย ระยะทางยาวประมาณ 2,055.18 กิโลเมตรจากทะเลจีนใต้เชื่อมทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกมีพื้นที่ทะเล 202,676 ตารางกิโลเมตร
- (2) ทะเลฝั่งตะวันตก ระยะทางยาวประมาณ 1,093.14 กิโลเมตรจากทะเลอันดามันเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียมีพื้นที่ทะเลรวมกัน 120,812 ตารางกิโลเมตร

เห็นได้จากจากภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของประเทศทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นรัฐชายฝั่งที่มีอาณาเขตทะเลรวมกันเกือบ 2 ใน 3 ของพื้นที่ที่เป็นแผ่นดิน อีกทั้งพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยมีส่วนอยู่ในช่องแคบมะละการวมเป็นพื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางกิโลเมตร มีสถานะเป็นหนึ่งในรัฐเจ้าของช่องแคบแต่ไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินเรือทำให้มีพรมแดนทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและอินโดนีเซีย (ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง)

3.2 อำนาจอธิปไตยเขตทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ ไทยเป็นประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีพื้นที่ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลเป็นเขตต่อเนื่องเกี่ยวกับ



ข้อบังคับศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง เส้นทางเดินเรือ นอกจากนี้ไทยประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Executive Economic Zone) ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นสัญญาณเพื่อมุ่งประสงค์ในการสำรวจการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้งในน้ำและเหนือพื้นท้องทะเล แต่รัฐอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือ และการบินผ่าน (Freedom Navigation & Overflight) ตลอดจนการวางสายเคเบิลและท่อใต้ท้องทะเล เนื่องจากพื้นที่อ่าวไทยและอันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชาและในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมาร์ (ที่มา : กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย)

3.3 การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (International Maritime Route)

กุญแจแห่งความสำเร็จ ของการเป็นรัฐชายฝั่งคือการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือทั้งในระดับขนส่งชายฝั่งและเส้นทางเดินเรือของโลก การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแนวหน้าของประเทศต่างๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับความสามารถการใช้ประโยชน์จากทะเลในการเชื่อมโยงการค้าและเทคโนโลยีในระดับนานาชาติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาโดยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชหรือ “พระนเรศวรมหาราช” (พ.ศ. 1952) มีการค้าขายทางทะเลกับประเทศจีน ทำให้กรุงศรีอยุธยากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งกับจีนและกลุ่มประเทศตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเป็นมหาอำนาจของภูมิภาค

3.4 ฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก องค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจคือ

ศักยภาพของการเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกที่จะให้มีกิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มากพอจะทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติทั้งภาคการผลิต, ภาคบริการ, เกษตรกรรม, ประมง, ปศุสัตว์ ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานจำนวนมากที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการว่างงานอยู่ในระดับที่ต่ำติด “TOP 10 ของโลก” เป็นปัจจัยเอื้อทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศมีความเข้มแข็ง กล่าวได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำให้ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในลำดับที่ 22 ของโลกด้วยมูลค่าประมาณ 470,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

3.5 การมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค จากการทำไทยเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกทำให้เป็น

ประเทศที่มีอุปสงค์ความต้องการเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามารับและส่งสินค้าจำนวนมาก อีกทั้งท่าเรือที่ตั้งของประเทศอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลกฝั่งตะวันออกหรือ “Far East Asian Route” ซึ่งมีปริมาณสินค้าผ่านเส้นทางนี้ร้อยละ 70.75 ของการขนส่งทางทะเล อีกทั้งประเทศไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงเส้นทาง “Intra-Asia Pacific ” และเส้นทาง “Transpacific-USA” ท่าเรือหลักสำคัญของไทย เช่น

- (1) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือลำดับที่ 20 ของโลกและเป็นท่าเรือสำคัญอยู่ในพื้นที่ EEC คาดการณ์ปีพ.ศ. 2565 จำนวนเที่ยวเรือ 10,124 VOY เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.69 จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 8.73 ล้านตู้/TEUs เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.73 อีกทั้งไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 พิสัยสามารถรองรับตู้ได้ 18.1 ล้านตู้/TEUs
- (2) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือในปีพ.ศ.2565 จำนวน 4,548 VOY เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.06 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1.28 ล้านตู้/TEUs ลดลงร้อยละ 11.18
- (3) ท่าเรือระนอง มีจำนวนเรือเทียบท่า 155 เที่ยว ลดลงร้อยละ 37.5 เฉพาะสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์มีจำนวน 2,423 TEU ลดลงร้อยละ 41.94
- (4) ท่าเรือสงขลา มีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าประมาณ 1.8 – 2.0 แสน TEU
- (5) ท่าเรือมาบตาพุด ตั้งอยู่จังหวัดระยองเป็นท่าเรือรองรับสินค้า “Bulk & Liquid Cargo” มีความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และสินค้าเหลวปริมาณ 16 ล้านตันต่อปี โดยปีพ.ศ. 2565 มีปริมาณสินค้าขนถ่าย 3.551 ล้านตัน ส่วนใหญ่เป็นเหล็กรีดร้อน-รีดเย็น

ท่าเรือขนาดใหญ่ TOP 20 ของโลก

(ปีค.ศ.2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
1	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Port of Shanghai)	จีน	43,303,000
2	ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	สิงคโปร์	37,195,636
3	ท่าเรือหนิงโป (Port of Ningbo-Zhoushan)	จีน	27,530,000
4	ท่าเรือเสิ่นเจิ้น (Port of Shenzhen)	จีน	25,770,000
5	ท่าเรือกวางเจา (Port of Guangzhou)	จีน	23,236,200
6	ท่าเรือปูซาน (Port of Busan)	เกาหลีใต้	21,992,001
7	ท่าเรือชิงเตา (Port of Qingdao)	จีน	21,010,000
8	ท่าเรือฮ่องกง (Port of Hong Kong)	จีน	18,361,000
9	ท่าเรือเทียนจิน (Port of Tianjin)	จีน	17,264,000
10	ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam)	ฮอลแลนด์	14,810,804

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
11	ท่าเรือดูไบ (Dubai Ports)	ดูไบ	14,111,000
12	ท่าเรือกลัง (Port Klang)	มาเลเซีย	13,580,717
13	ท่าเรือแอนท์เวิร์ป (Port of Antwerp)	เนเธอร์แลนด์	11,860,204
14	ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Port of Xiamen)	จีน	11,122,200
15	ท่าเรือเกาซุง (Port of Kaohsiung)	ไต้หวัน	10,428,634
16	ท่าเรือลอสแอนเจลิส (Port of Los Angeles)	USA	9,337,632
17	ท่าเรือฮัมบูร์ก (Port of Hamburg)	เยอรมัน	9,274,215
18	ท่าเรือตันจุงเปเลปัส (Port of Tanjung Pelepas)	มาเลเซีย	9,100,000
19	ท่าเรือด้าเหลียน (Port of Dalian)	จีน	8,760,000
20	ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port)	ไทย	8,106,928



ที่มา : <https://www.prachachat.net/property/news-494471>

3.6 นาวิกานภาพ (Naval Power) องค์ประกอบที่เอื้อต่อสมุททานุภาพของเศรษฐกิจ รัฐจะต้องมีกองกำลังทางทหารและยุทธโศปกรณ์ซึ่งมีสมรรถนะ-เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีจำนวนที่เพียงพอในการป้องปรามและปกป้องอธิปไตยเหนือพื้นที่อาณาเขตทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้านตลอดจนภัยคุกคามซึ่งทางเดินเรือ การมีนาวิกานภาพจะเป็นปัจจัยเอื้อต่อดุลย์อำนาจและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เท่าเทียมกันในการเจรจาต่อรองเงื่อนไขทางการค้าและประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ อย่างไรก็ตามมีความพยายามในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติให้ไทยมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกัมนาวิกานภาพเป็นเรือของพาณิชย์นาวีที่ต้องแข่งขันซึ่งศักยภาพธุรกิจเรือสินค้าของไทยอยู่ในระดับเชื่อมโยงท่าเรือระยะใกล้และ/หรือเป็นเรือ Feeder รับช่วงขนถ่ายสินค้า

3.7 ยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวี องค์ประกอบที่สำคัญของสมุททานุภาพด้านเศรษฐกิจจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ชาติเป็นกรอบการพัฒนา กรณีประเทศไทยมีแผนแม่บทการขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือน้ำลึกมาตาพุดและท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ระบบการขนส่งทั้งทางถนน-ทางรางและทางอากาศเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการส่งเสริมการลงทุนกับอุตสาหกรรมที่พึ่งการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก อย่างไรก็ตามยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวีเขียนบนกระดาษโดยขาดความรู้ความเข้าใจเป็นเรื่องยากที่จะประสบความสำเร็จ

ขณะที่ภาคเอกชนการตัดสินใจลงทุนใช้ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจซึ่งธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูงและมีการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งด้านราคา-ต้นทุน-ภาษีและขนาดของธุรกิจเป็นการแข่งขันระดับโลกที่เน้น “Economy of Scale” การมีแผนชาติกำหนดให้ไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่สามารถแข่งขันในระดับ “Global Competitiveness” ในเอเชียมีเพียงจีน, ญี่ปุ่น, ไต้หวันและเกาหลีใต้ ตั้งเป้าหมายกองเรือไทยต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งหมดอาจเป็นเพียงเรือเล็กลอย อีกทั้งยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้ไทยเป็นประเทศที่มีเรือขนาดใหญ่ให้สามารถแข่งขันกับประเทศจีน, ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้อันรวมถึงส่งเสริมธุรกิจประกันภัยทางทะเล การมียุทธศาสตร์ชาติด้านการใช้ผลประโยชน์ทางทะเลด้วยการขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีเป็นแนวทางที่ถูกต้องแต่รัฐจะต้องเข้าไปส่งเสริมหรือดำเนินการอย่างไรไม่ได้ระบุไว้

3.8 กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล ข้อนี้ถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของการมีศักยภาพที่จะใช้ประโยชน์จากทะเล ไม่ปรากฏอยู่ในทฤษฎีของอัลเฟรด มาฮาน ปัจจุบันยอมรับว่ากฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศด้านความมั่นคงทางทะเลเป็นกติกาของประเทศต่างๆ เพื่อที่จะไม่ให้เกิดการขัดแย้ง

ตัวอย่าง : กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเลที่สำคัญ

- อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1958 ถือเป็นกฎหมายทะเลที่เป็นแม่แบบประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501

- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทยได้ให้การรับรองและประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรเมื่อ พ.ศ. 2524
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำมิชอบต่อความปลอดภัยการเดินเรือ ค.ศ. 1988
- ความตกลงเพื่อป้องกัน ยับยั้งและขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุมหรือ “IUU Fishing” ค.ศ. 2016
- พิธีสาส์นว่าด้วยการป้องกัน ปราบปรามและลงโทษการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2000 ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามรับรองเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2544 กฎหมายและข้อตกลงทางทะเลของไทย (มีอยู่อย่างน้อยประมาณ 73 ฉบับ)
- พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 และพ.ศ. 2560 เพื่อต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย
- พรบ.การบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2560
- พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2561
- พรบ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562
- ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2016

4. ความท้าทายของสมุทรภาพทางเศรษฐกิจของไทย

1) การใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐ 2 ชายฝั่ง การเป็น “Coastal State” ของไทยที่มีทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกซึ่งเป็นเส้นทางการค้าและการเดินเรือสูงสุดในโลก พื้นที่ชายฝั่งของไทยมีระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตรและมีอาณาเขตพื้นที่ทางทะเลประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน

ความท้าทาย : การพัฒนาที่ผ่านมากระจุกตัวอยู่ทางฝั่งตะวันออกขณะที่ฝั่งตะวันตกมีท่าเรือระนองซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็กและแทบไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อยู่ในพื้นที่ อีกทั้งการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภายใต้ (SEC) ขาดความเป็นรูปธรรมและบางพื้นที่ได้รับการคัดค้านจากท้องถิ่น

2) รัฐชายฝั่งปัจจัยเอื้อทางเศรษฐกิจ จากการที่ไทยอยู่ในทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลกและเป็นศูนย์กลางของอาเซียน สามารถขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงทางบกไปประเทศจีนตอนใต้ทั้งทางถนนและทางรางซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว-ไทยซึ่งจะส่งเสริมทั้งด้านการขนส่งคน-สินค้า, การเป็นฐานการผลิตและการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ปฏิเสธไม่ได้ว่าที่ผ่านมากการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญทำให้ขนาดเศรษฐกิจของไทยหรือ GDP ในปีพ.ศ.2564 มีมูลค่าประมาณ 15.855 ล้านล้านบาทอยู่ในอันดับที่ 22 ของโลก (IMF) และมีความมั่งคั่งจากการมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศสุทธิประมาณ 277,906 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ธ.ค.64) อยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก

ความท้าทาย : การมีปัจจัยเอื้อจะต้องมียุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงและมีการกระจายรายได้ที่เท่าเทียมกันจะทำได้อย่างไร

- 3) เศรษฐกิจที่เข้มแข็งเป็นพื้นฐานของศักยภาพของชาติ ปฏิเสธไม่ได้ว่าสมุทธานุภาพเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและสามารถรับมือวิกฤตเศรษฐกิจโดยไม่ต้องพึ่งพาต่างชาติ เศรษฐกิจที่เข้มแข็งทำให้ภาครัฐและเอกชนใช้ประโยชน์ในการเจรจาต่อรองระดับนานาชาติเพื่อผลประโยชน์ในทางการค้าในรูปแบบของข้อตกลงเพื่อความได้เปรียบทางเศรษฐกิจและถูกกีดกันทางการค้า อีกทั้งเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งส่งผลต่อศักยภาพในการจัดสรรงบประมาณทางทหารที่เพียงพอในการปกป้องอธิปไตย-ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ

ความท้าทาย : การขาดทิศทางการพัฒนาถึงจะมียุทธศาสตร์ชาติแต่ก็ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน อีกทั้งขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐ-การเมือง-ภาคเอกชนท้องถิ่นในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากทะเลอย่างเป็นรูปธรรม

- 4) อาณาเขตทะเลไทยมีพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นความท้าทายของการอ้างศักยภาพในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของชาติเกี่ยวข้องกับการจับสัตว์น้ำ, เส้นทางเดินเรือ, ทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเล เช่น แก๊สและน้ำมัน ซึ่งในอนาคตจะเป็นปัญหากับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ กัมพูชาที่มีความเข้มแข็งจะทำให้เกิดกรณีพิพาท อีกทั้งความพยายามของประเทศมหาอำนาจที่มีปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจเหนือกว่าในการบั่นทอนการเข้าถึงผลประโยชน์จากเศรษฐกิจทางทะเล

ความท้าทาย : การขาดพลานุภาพทางทหารโดยเฉพาะการขาดกองกำลังรักษาชายฝั่ง “Coast Guard” ทำให้ไทยขาดปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจในการเจรจาต่อรองระหว่างประเทศ

- 5) การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน หัวข้อนี้เป็นองค์ประกอบสำคัญของทฤษฎีสมุทธานุภาพเนื่องจากผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในปีที่เศรษฐกิจปกติจะมีมูลค่าประมาณ 22-23 ล้านล้านบาท ในช่วงที่ผ่านมาคนไทยและนักการเมืองทั้งระดับท้องถิ่นและระดับชาติขาดความเข้าใจในการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่ต้องหวงแหน-ปกป้องและรักษา เกี่ยวข้องกับอธิปไตยและระบบนิเวศน์ ไม่ใช่มองผลประโยชน์ระยะสั้นเฉพาะตัวเองและพวกพ้องแต่ส่งผลเสียต่อประเทศในระยะยาว

ความท้าทาย : จะมีแนวทางอย่างไรที่จะให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเปราะบางของทะเลรวมถึงการหวงแหนอธิปไตยทางทะเล เกี่ยวข้องกับการมีกฎหมายที่เข้มงวดมีหน่วยงานรัฐที่ต้องบูรณาการและประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงประชาชน รวมทั้งมีหลักสูตรการเรียน-การสอน ตั้งแต่ระดับประถม-มัธยม

- 6) ดุลยภาพของพลานุภาพทางทะเล (Naval Power Balance) เป็นที่ทราบอยู่แล้วว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนการค้าเกินครึ่งหนึ่งของการค้าโลกและเป็นฐานการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในโลก อีกทั้งช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดาเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของซีกโลกตะวันออกและ

ตะวันตกเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ พื้นที่ทะเลทั้งใต้น้ำและผิวน้ำเต็มไปด้วยทรัพยากรที่มีค่าอีก ทั้งการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลทำให้พื้นที่ที่มีการทับซ้อนกัน เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างมีการสะสมกองกำลังทางเรือทั้งเรือยุทธการ เรือดำน้ำและยุทธโศปกรณ์เป็นความเปราะบางและสร้างความตึงเครียดที่ชาติมหาอำนาจต่างมีท่าทีปรปักษ์ต่อกัน เช่น บริเวณช่องแคบไต้หวัน, คาบสมุทรมลายู, หมู่เกาะสแปรตลีย์ และหมู่เกาะพาราเซล ที่ประเทศจีนมีการประกาศเป็นอาณาเขตทะเลของตนท่ามกลางการคัดค้านจากหลายประเทศมีการถมทะเลสร้างเมืองและสนามบิน สร้างความตึงเครียดในภูมิภาคและความไม่พอใจให้กับสหรัฐอเมริกาจนนำไปสู่ข้อตกลงความมั่นคงไตรภาคีหรือ “AUKUS” ระหว่างออสเตรเลีย-สหราชอาณาจักร-สหรัฐอเมริกา

ความท้าทาย : ไทยซึ่งเศรษฐกิจผูกพันทางการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่เป็นคู่ขัดแย้ง ทำอย่างไรจะไม่ตกอยู่ในห่วงโซ่สงครามเย็นครั้งนี้และจะสามารถรักษาสมดุลปฏิสัมพันธ์ได้อย่างไร

5. ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาค

การที่ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลทั้งด้านอันดามันและฝั่งอ่าวไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือสินค้าหลักของโลกและอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์ระดับโลก ทำให้อาณาบริเวณเขตทะเลจีนใต้ตลอดไปจนถึงช่องแคบมะละกาเป็นพื้นที่แย่งชิงผลประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและทหารของชาติมหาอำนาจมาตั้งแต่ครั้งสมัยในอดีต ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาและจีนมีการแข่งขันและแบ่งขั้วอำนาจของโลกทำให้ประเทศไทยกลายเป็นพื้นที่ช่วงชิงความได้เปรียบของชาติมหาอำนาจเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและการรักษาผลประโยชน์ของชาติ

ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและความมั่นคงทางทะเล เช่น

- 1) เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลระดับโลก (Global Maritime Route) เนื่องจากช่องแคบซุนดาและมะละกาเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าร้อยละ 30 และลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาประกาศเป็นนโยบายความมั่นคงทางทะเลตั้งแต่ปีค.ศ.2015 ขณะเดียวกันที่มหาอำนาจต่าง ๆ เช่น จีน, อินเดีย, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย ฯลฯ ต่างให้ความสำคัญไม่ยอมให้ชาติใดเข้ามาควบคุมเส้นทางเนื่องจากเป็นความมั่นคงของภูมิภาคและระดับโลก
- 2) ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม “BRI : Belt & Road Initiative” รัฐบาลจีนกำหนดยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลหรือ “China Maritime Silk Route” เพื่อโอบล้อมทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย เช่น อังอริปไตยเหนือหมู่เกาะปะการังสแปรตลีย์และหมู่เกาะพาราเซล ขณะที่ประเทศจีนมีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดเกาะกงของกัมพูชามีการก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กองกำลังทหารเข้ามาประจำการ นอกจากนี้ข้อตกลงระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมาร์ (CMEC) มีการก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกที่รัฐยะไข่ตลอดจนการเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึก “ฮัมบันโตกา” ประเทศศรีลังกาเพื่อเป็นฮับรองรับเรือสินค้าของจีนจากทะเลจีนใต้-มหาสมุทรอินเดียและคลองสุเอซ

- 3) โครงการ “Thai Canal” ซึ่งจีนวางยุทธศาสตร์ให้เป็นทางเลือกในการสร้างคลองลัดเริ่มจากอำเภอ สิเกาจังหวัดตรังออกอ่าวไทยที่อำเภอระโหนดจังหวัดสงขลา โครงการนี้ทางสภาผู้แทนราษฎรพยายามผลักดันจนออกเป็นร่างพรบ. ซึ่งโครงการนี้ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุทรภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- 4) กรณีพิพาททะเลจีนใต้ เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุทรภาพที่ชัดเจนเกี่ยวกับการที่จีนอ้างสิทธิ์เหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้ที่เรียกว่า “แนวเส้น 9 จุด” (9-Dotted Line) ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของทะเลจีนใต้ของใต้หวันผ่านเกาะไห่หนานบริเวณอ่าวตังเกี๋ยลากผ่านทะเลฝั่งตะวันตกจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนของประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนาม ประกอบด้วยหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ ซึ่งทั้งฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ กรณีนี้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติทั้งสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลียไม่ยอมรับ เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากลแนวพิพาทดังกล่าวผ่านปากอ่าวไทย จนนำไปสู่ความตกลงความมั่นคงไตรภาคีหรือ “AUKUS” กรณีการขุดคลองไทยจะทำให้อ่าวไทยตอนล่างอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศทำให้ดุลยปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศเปลี่ยนไป



6. กรณีศึกษา :

นโยบายรัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสนับสนุนสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด การที่รัฐได้ตั้งอยู่ติดกับทะเลไม่ใช่ว่าจะสามารถพัฒนาระดับศักยภาพให้เป็นประเทศซึ่งมีพลาณภาพทางเศรษฐกิจในระดับแนวหน้า เช่น บังคลาเทศ, ศรีลังกา, เมียนมาร์, กัมพูชา, โขมาเลีย และอีกหลายประเทศซึ่งเป็นรัฐชายฝั่ง แต่เศรษฐกิจยังอยู่ในลำดับที่ด้อยพัฒนา องค์ประกอบสำคัญขึ้นอยู่กับ การขาดนโยบายและไม่มียุทธศาสตร์ชาติที่จะผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างเป็นรูปธรรม เกี่ยวข้องกับการเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะให้เกิดการจ้างงานและการมีรายได้ของประชาชนนำไปสู่ประเทศที่มีเศรษฐกิจมีมั่งคั่งและประชาชนมีชีวิตที่ดี การมีกฎหมายกรอบจักรวาลแต่ขาดองค์ประกอบด้านการขับเคลื่อน เช่น “ศรชล” อาจไม่ใช่คำตอบ

โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทะเลกับเศรษฐกิจของประเทศ

โครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเศรษฐกิจทะเลกับเศรษฐกิจบนแผ่นดินที่สำคัญของไทยในช่วง ปีพ.ศ.2564-2568 ขอยกตัวอย่าง 6 ภูมิภาคการมีมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมที่ได้จากอาณาเขตทะเลไทยรวมกันประมาณ 6.276 ล้านล้านบาท นโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจทางทะเล เช่น การส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษชายฝั่งทะเล, การมีท่าเรือขนาดใหญ่, การสร้างเส้นทางเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลกับพื้นที่ส่วนในทั้งหมดล้วนเป็นองค์ประกอบที่จะมีผลต่อสมุททานุภาพด้านเศรษฐกิจ

- 1) **เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)** เป็นตัวอย่างของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เชื่อมโยงศักยภาพของการเป็นรัฐชายฝั่งทางทะเลให้เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจบนแผ่นดินในลักษณะ “Sea & Land Economic Connectivity” ด้วยการสร้างเขตลงทุนจังหวัดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (ชลบุรี-ระยอง-ฉะเชิงเทรา) เพื่อเป็นฐานการผลิตเชื่อมโยงซัพพลายเชนระดับโลก การลงทุนที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์, ขยายท่าเรือน้ำลึกชลบุรีและระยอง, ขยายสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติแหล่งที่ 3, รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มูลค่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 6.5-8.5 แสนล้านบาทและช่วง 5 ปีจากปีพ.ศ.2563 จะมีการลงทุนในพื้นที่โครงการมูลค่าไม่น้อยกว่า 1.7 ล้านล้านบาทมีผลต่อจีดีพีปีละประมาณ 53,000 ล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.84 ของจีดีพี
- 2) **ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3** เป็นการพัฒนาคือขยายท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในปีพ.ศ.2564 มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.828 ล้านตู้/TEUs ซึ่งพิธีกรรับตู้สินค้าสูงสุด 11.0 ล้านตู้/TEUs ต่อปี การขยายเฟส 3 ในอีก 5 ปีข้างหน้าจะทำให้รับตู้สินค้าได้รวมกันเป็น 18.1 ล้านตู้/TEUs ความลึก 18.5 เมตร หน้าท่ากว้าง 920 เมตรสามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ชั้น “Triple-E Class” หรือ “Malaccamax” บรรทุก 18,000 TEUs และรับเรือ ROLL-ON/ROLL-OFF หรือ “RO-RO Ship” จากขนส่งรถยนต์ 2 ล้านคันเป็น 3 ล้านคันต่อปี ปัจจุบันมีผู้เสนอการลงทุนคือกลุ่มบริษัท GPC: Gulf/PTT/China harbour มูลค่าการลงทุน 114,046 ล้านบาท ค่าสัมปทานคงที่ 29,050 ล้านบาทและค่าสัมปทานผันแปร 100 บาท/TEUs (เป็นเงินประมาณ 1,800 ล้านบาท) ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 จะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือเวียดนามซึ่งกำลังพัฒนาให้เป็นท่าเรือระดับโลก

3) **ท่าเรือมาตาบุตรระยะที่ 3** ตั้งอยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลจังหวัดระยอง รองรับ การขนถ่ายสินค้าที่เป็น “Liquid Material” เช่น ก๊าซธรรมชาติและวัตถุดิบเหลวสำหรับ อุตสาหกรรม ปิโตรเคมีคัลในปริมาณ 16 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันมีความคืบหน้าในการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2569 มูลค่าการลงทุน 7,500 ล้านบาทและการลงทุนของภาคเอกชน ในส่วนที่เชื่อมโยงอีกประมาณ 55,400 ล้านบาท ท่าเรือมาตาบุตรรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัล วัตถุดิบต้นน้ำได้มาจากแก๊สธรรมชาติในอ่าวไทยผ่านกระบวนการต่างๆ จนได้เป็นวัตถุดิบกึ่ง สำเร็จรูปเพื่อนำไปผลิตเม็ดพลาสติกและวัสดุสังเคราะห์ต่างๆ ของหลายอุตสาหกรรม รายได้ปีละ ประมาณ 7.42 แสนล้านบาทเป็นรายได้ภาษีของรัฐประมาณ 3.383 หมื่นล้านบาทต่อปีมีการจ้าง งานประมาณสี่แสนตำแหน่ง

4) **สะพานข้ามอ่าวไทย (ชลบุรี-เพชรบุรี)** เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปี พ.ศ.2563) มูลค่าการลงทุนประมาณ 9.9 แสนล้านบาทหากลงทุนจริงถือเป็นโครงการที่ใช้ งบประมาณมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประวัติศาสตร์ เบื้องต้นกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแหลมอับัง-เพชรบุรี ระยะทาง 86 กม.และเส้นทางพัทลุง-หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

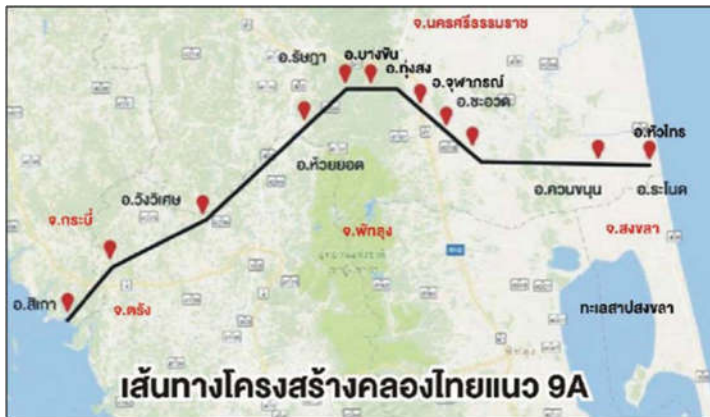


ระยะทาง 110 กม. การก่อสร้างคาดว่าจะใช้ เวลาประมาณ 10 ปีในการเชื่อมโยงทะเลอันดา มันและอ่าวไทย (Land Bridge) ที่จะสร้างถนน มอเตอร์เวย์คู่กับรถไฟทางคู่เป็นการประหยัด ระยะทางได้ประมาณ 400 กิโลเมตรเป็นการ เชื่อมจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศและ จะกลายเป็น “Land Mark” ของไทยส่วนความ คืบหน้าและความเป็นไปได้เป็นอีกเรื่องหนึ่ง (ปัจจุบันโครงการไม่มีความคืบหน้า)

5) **สะพานข้ามทะเลสาบสงขลา (พัทลุง-สงขลา)** เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์ โอชา (ปีพ.ศ.2564) มูลค่าการลงทุนประมาณ 4,635 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปีจุดเริ่มต้น อำเภอลำสนชัย จังหวัดพัทลุงข้ามทะเลสาบสงขลาไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสิ้นสุดที่ อำเภอกะเสสิน จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร สะพานมีขนาด 2 ช่องจราจร การ ก่อสร้างอาจเป็นสะพานคานซิงหรือสะพานคอนกรีต สามารถร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมทะเลสาบ ได้มากกว่า 80 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นการประหยัดเวลาการเดินทางของคนและสินค้า

6) **โครงการคลองไทย (Thai Canal)** เป็นอภิมหาโปรเจกต์ที่รัฐบาลไม่ได้ริเริ่มเป็นโครงการของนัก ลงทุนจีนที่ได้รับการสนับสนุนจากนักการเมืองและอดีตนายทหารของไทย ปัจจุบันสภาผู้แทน ราษฎรมีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยฯ แนวคิดเป็นการขุด คลองลัดอ่าวไทย จังหวัดนครศรีธรรมราชไปออกทะเลอันดามันที่จังหวัดตรัง ความกว้าง 400 เมตร ไม่รวมเส้นขอบแนว-ข้างคลองข้างละ 120 เมตร ความยาวในแผ่นดิน 135 กิโลเมตรและความยาว ร่องน้ำ 76 กิโลเมตร ความลึก 26-30 เมตร มีการนำดินที่ขุดมาสร้างเกาะเทียม 2 เกาะเนื้อที่ รวมกันประมาณ 150.7 ตารางกิโลเมตร จากการศึกษา (ผู้เขียน) สามารถร่นระยะเวลาการขนส่ง

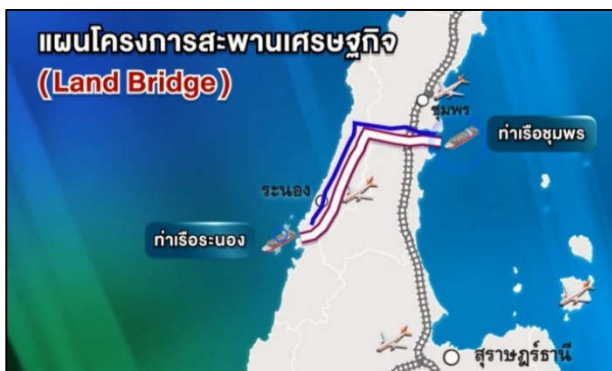
ผ่านช่องแคบมะละกาได้ประมาณ 8-10 ชั่วโมง แต่เอกสารการศึกษาของจีนระบุ 2-3 วัน มูลค่าก่อสร้างคลองรวมเกาะเทียม 72,970 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินไทยประมาณ 2.464 ล้านล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 6 ปีอายุสัมปทาน 100 ปี ข้อมูลของทางจีนกล่าวว่าจะช่วยประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณปีละ 2.0 แสนล้านบาท ภายใน 6 ปีหลังจากคลองเสร็จเศรษฐกิจไทยจะ



ขยายตัวได้ 3.6 เท่าของอัตราขยายตัวปัจจุบัน โครงการนี้ยังมีความกังขาถึงความเป็นไปได้มีทั้งผู้เห็นด้วยและเห็นต่างเพราะจะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือพาณิชย์และเรือยุทธการของจีน (BRI : Belt & Road Initiative) ปัจจุบันโครงการไม่มีความชัดเจนและอาจไม่ดำเนินการ

7) โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) เพื่อยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของอาเซียน ริเริ่มในรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปี พ.ศ.2563) ต่อมารัฐบาลนายกรัฐมนตรีนายเศรษฐา ทวีสิน ในคราวประชุมกรม.มีมติรับทราบโครงการมูลค่าการลงทุน 1.0 ล้านล้านบาท จะเปิดประมูลได้กลางปีพ.ศ.2567 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี โครงการนี้อยู่ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “SEC” ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพรบริเวณแหลมริ้ว อ.หลังสวน และพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองบริเวณอ่าวอ่าง ให้เป็นท่าเรือน้ำลึก จากข้อมูลระบุว่าความลึกหน้าท่า 15-16 เมตรเพื่อรองรับการขนส่งเรือคอนเทนเนอร์ ชั้น Neo Panamax Class ไปจนถึงชั้น Triple – E Class คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนตุลาคม 2573

โครงการมีอุปกรณ์ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์แบบ “Intermodal Transhipment” ด้วยการปรับเปลี่ยนยกขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติชั้นลงจากเรือฝั่งหนึ่งไปขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่งด้วยระบบส്മาร์ทพอร์ตหรือท่าเรืออัจฉริยะ “Automated Container Terminal” เพื่อดึงดูดให้เรือขนส่งสินค้าจากที่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกามาใช้แลนด์บริดจ์ของไทยในอนาคต โครงการจะมีการสร้าง



ถนนมอเตอร์เวย์และทางรถไฟระยะทางประมาณ 90 กม. ปัจจุบันโครงการมีความคืบหน้า มีการทำ Road Show ทั้งที่นครปักกิ่งและนครชานฟรานซิสโก มีการเตรียมจัดทำเป็นพรบ.และคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จได้ภายในปลายไตรมาส 3 ของปีพ.ศ. 2573

สามารถค้นหาบทความวิชาการของ “ดร.ธนิต โสรัตน์”
 ได้ที่ www.tanitsorat.com หรือ [Facebook/Tanit.Sorat](https://www.facebook.com/Tanit.Sorat) [Tanit.Sorat](https://www.youtube.com/Tanit.Sorat)