

องค์ประกอบสมุททานุภาพของไทย

เอกสารประกอบการบรรยายกรมยุทธศาสตร์ทหารเรือ
วิทยาลัยการทัพเรือ วันพุธที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2563



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP
คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)
ปรับปรุงล่าสุด วันศุกร์ที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ที่มาและความสำคัญของสมุททานุภาพ

สมุททานุภาพ (Sea power) มีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลายเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ทางทะเลทั้งด้านปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ, การเป็นประเทศที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ, การมีอำนาจอิทธิพลเหนืออาณาเขตทะเลและเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งมีผลต่อการใช้ประโยชน์จากทะเลทั้งด้านการคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การใช้ทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล เช่น แหล่งอาหารจากประมงทั้งชายฝั่งและน้ำลึก-แหล่งพลังงาน-แร่ธาตุตลอดจนอุตสาหกรรมต่อเนื่องในโซ่อุปทาน เนื่องจากพื้นที่มหาสมุทรและทะเลมีพื้นที่รวมกัน 361.13 ล้านตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วน 3 ใน 4 ของพื้นผิวโลกเป็นแผ่นผืนน้ำที่เชื่อมต่อกันจนถึงแม่น้ำลึกเข้าไปในแผ่นดิน ทำให้ประเทศที่เป็นรัฐชายฝั่งทั้งในอดีตและปัจจุบันสามารถใช้ประโยชน์จากสมุททานุภาพส่งเสริมต่อเศรษฐกิจและพลังอำนาจทางการเมืองระหว่างประเทศเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและทหารของโลกล้วนเป็นรัฐชายฝั่ง

หากกล่าวถึงทฤษฎีสมุททานุภาพจำเป็นต้องกล่าวถึงปรมาจารย์คือ พลเรือจัตวา อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan : ค.ศ. 1840-1914) รัฐบุรุษทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำความคิดเกี่ยวกับการใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ โดยรากศัพท์เป็นการสมาสรรพระหว่าง “สมุทร” กับ “อานุภาพ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของรัฐและภาคเอกชนในการเข้าถึงโอกาสการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศ เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและขีดความสามารถของแต่ละประเทศเป็นสำคัญ ประโยชน์สำคัญที่ได้จากการเป็นรัฐชายฝั่งเกี่ยวข้องกับการใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าอย่างน้อยตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 ประเทศยุโรปที่ติดทะเล เช่น โปรตุเกส สเปน ฮอลแลนด์ เป็นผู้บุกเบิกเส้นทางเดินเรือเพื่อมุ่งสู่อินเดียและจีนแต่กลับไปพบทวีปอเมริกาใต้และกลุ่มประเทศแหลมมะละการวมถึงหมู่เกาะซาวซึ่งเป็นแหล่งเครื่องเทศ ต่อมาภายหลังประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส และประเทศยุโรปรวมถึงสหรัฐอเมริกาได้มีบทบาทเป็นมหาอำนาจทางทะเลเข้าสู่ยุคอาณานิคม ปัจจุบันเส้นทางขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าของโลกประมาณมากกว่าร้อยละ 90 กรณีประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนประมาณ 92.25 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบกข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-M และจีนตอนใต้สัดส่วนประมาณร้อยละ 7.75 ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพนำมาซึ่งความมั่งคั่ง-มั่นคงและยั่งยืน

องค์ประกอบของทฤษฎีสุมทธานุภาพ (Components of Sea power)

การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจทะเลเกี่ยวข้องกับปัจจัยสมุทธานุภาพ ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล ศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ ความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี นโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาล รวมถึงระบบการเมืองในประเทศที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็นสมุทธานุภาพ สำหรับที่มีการกล่าวว่าการที่ประเทศใดจะมีขีดความสามารถให้เกิดพลังอำนาจทางทะเล (Sea power) เกี่ยวข้องกับที่จะต้องมียอดเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือมีอุตสาหกรรมสร้างเรือ-ซ่อมเรือ ตลอดจนจำนวนประชากรและอุปนิสัยของคนในชาติอาจเป็นแนวคิดที่ไม่ตอบโจทย์ในปัจจุบัน เห็นได้จากสายการบินเรือใหญ่ติด 10 อันดับของโลกเป็นของสัญชาติยุโรป 3 ประเทศและที่เหลือ 7 ลำดับเป็นกองเรือของประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย ได้แก่ สัญชาติจีน, ญี่ปุ่น, ไต้หวัน, เกาหลีใต้และสิงคโปร์

ข้อมูลข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ, ฝรั่งเศสซึ่งล้วนเป็นประเทศมหาอำนาจและมีพลานุภาพทางทะเลไม่มีกองเรือขนาดใหญ่ติดอันดับโลก อีกทั้งจากการเปรียบเทียบท่าเรือใหญ่ที่มีปริมาณสินค้ามากที่สุดของโลก 10 อันดับแรกปรากฏว่าเป็นของประเทศจีนถึง 7 แห่ง ขณะที่ท่าเรือของประเทศมหาอำนาจทางทะเล เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรปไม่มีประเทศใดมีท่าเรือใหญ่ติดอันดับของโลก ข้อมูลเชิงประจักษ์แสดงให้เห็นว่าปัจจัยจากการมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่และท่าเรือใหญ่มุ่งถึงการมีตู้ต่อเรือหรือ “Shipyards / Dockyards” ไม่ใช่องค์ประกอบสำคัญของประเทศที่มีศักยภาพทางสมุทธานุภาพ เหตุผลเนื่องจากในปัจจุบันการแข่งขันทางการค้าทำให้มีการแข่งขันด้านราคาภาคธุรกิจจะเลือกใช้ค่าระวางเรือในราคาที่จะแข่งขันมากกว่าที่จะมีจิตสำนึกด้าน “ชาตินิยม” อีกทั้งการขนส่งทางทะเลระดับนานาชาติเป็นธุรกิจที่ถูกผูกขาดจากสายการบินเรือใหญ่แค่ 10 บริษัทมีสัดส่วนการค้าทางทะเลมากกว่าร้อยละ 70

การที่คาดหวังว่าไทยจะมีกองเรือพาณิชย์ในระดับโลกจึงเป็นไปได้ ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้ารวมกันประมาณ 8.063 ล้าน TEU ติดอันดับที่ 21 ของโลกและลำดับที่ 4 ของอาเซียนรองจากท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซีย นอกจากนี้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยมีขนาดเล็กประมาณไม่เกิน 20,000 เดตเวทตัน ปัจจุบันมีจำนวน 189 แห่ง ซึ่งได้จดทะเบียนนิติบุคคลมีรายได้ประมาณ 1.22 หมื่นล้านบาทต่อปี ที่ผ่านมามีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านเทคโนโลยีและต้นทุนลดน้อยถอยลงเป็นลำดับ

กองเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	สายเดินเรือ	ประเทศ
1	APM-MAERSK	เนเธอร์แลนด์
2	MSC	ยุโรป
3	COSCO	จีน
4	CMA	จีน
5	HAPAG-LLOYD	เยอรมัน
6	ONE	ญี่ปุ่น
7	EVERGREEN	ไต้หวัน
8	YANG MING	ไต้หวัน
9	HYUNDAI	เกาหลีใต้
10	PIL	สิงคโปร์

ท่าเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ
1	เซี่ยงไฮ้	จีน
2	PSA	สิงคโปร์
3	เซินเจิ้น	จีน
4	หนิงโป	จีน
5	กว่างโจว	จีน
6	ปูซาน	เกาหลีใต้
7	ฮ่องกง	จีน
8	ชิงเต่า	จีน
9	เทียนจิน	จีน
10	ดูไบ	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

โครงสร้างองค์ประกอบทฤษฎีสหภาพของไทย เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื่อดังต่อไปนี้

1. รัฐชายฝั่งและปัจจัยทางภูมิศาสตร์ (Coastal State) ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งหรือ “Coastal State” ตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลก มีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร (วิกิพีเดีย) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลมีจำนวน 23 จังหวัด พื้นที่ทางทะเลของไทย (Maritime Zone) อ้างสิทธิ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศ ประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ทั้งหมด ไทยเป็นประเทศไม่กัชาติในโลกที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตร ได้แก่

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

จากที่กล่าวประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่งติดทะเลที่มีระยะทางรวมกันเกือบ 2 ใน 3 ของพื้นที่ที่เป็นแผ่นดิน อีกทั้งพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยมีส่วนอยู่ในช่องแคบมะละการวมเป็นพื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางกิโลเมตร มีสถานะเป็นหนึ่งในรัฐเจ้าของช่องแคบแต่ไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินเรือ ทำให้มีพรมแดนทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและอินโดนีเซีย (ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง)

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



ศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง เส้นทางเดินเรือ นอกจากนี้ไทยประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Executive Economic Zone) ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นสัญญาณเพื่อมุ่งประสงค์ในการสำรวจการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้งในน้ำและเหนือพื้นท้องทะเล แต่รัฐอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่าน (Freedom Navigation & Overflight) ตลอดจนการวางสายเคเบิลและท่อใต้ท้องทะเล เนื่องจากพื้นที่อ่าวไทยและ

อันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชาและในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมาร์ (ที่มา : กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย)

3. เส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (International Maritime Shipping Line)

หัวใจสำคัญของการเป็นรัฐชายฝั่งคือการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือทั้งในระดับขนส่งชายฝั่งและเส้นทางเดินเรือของโลก การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแนวหน้าของประเทศต่าง ๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ทะเลในการเชื่อมโยงการค้าและเทคโนโลยีในระดับนานาชาติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา โดยสมเด็จพระนครินทราธิราชหรือ “พระนครินทร์” (พ.ศ.1952) มีการค้าขายทางทะเลกับประเทศจีน ต่อมากรุงศรีอยุธยากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งกับจีนและกลุ่มประเทศตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเป็นมหาอำนาจของภูมิภาค

ประเทศไทยในปีที่ปกติก่อนวิกฤตโควิดระบาดด้วยการใช้ฐานปีพ.ศ.2562 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศจำนวน 15.054 ล้านล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 89.18 ของจีดีพี ประกอบด้วยสินค้าส่งออกมูลค่า 7.628 ล้านล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 50.67 และสินค้านำเข้ามูลค่า 7.425 ล้านล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 49.3 ปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งทางทะเลในปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 92.25 แต่ในปีพ.ศ.2563 ภาคการนำเข้า-ส่งออกได้รับผลกระทบจากวิกฤตการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาทำให้มูลค่าหดตัวค่อนข้างมากส่งผลให้การขนส่งทางบกเพิ่มจากร้อยละ 7.75 เป็นร้อยละ 8.29 และในอนาคตตัวเลขจะสูงขึ้นเนื่องจากมีโครงการรถไฟที่จะเชื่อมโยงกับรถไฟของประเทศจีน

ทั้งนี้ประเทศไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกคือฝั่งตะวันออกหรือ “Far East Route” มีสัดส่วนการนำเข้าและส่งออกร้อยละ 70.75 ของการค้าระหว่างประเทศอยู่ในเส้นทางหลักที่เรียกว่า “Intra-Asia Pacific” และที่เส้นทาง “Transpacific-USA” ท่าเรือสำคัญของไทย คือ **1) ท่าเรือแหลมฉบัง**เป็นท่าเรือหลักและเป็นท่าเรือสำคัญอยู่ในพื้นที่ EEC ในปี พ.ศ. 2562 จำนวนเที่ยวเรือ 10,763 VOY จำนวนตู้สินค้าประมาณ 8,063,983 TEUs และปี 2563 เป็นปีที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจจำนวนเที่ยวเรือลดลงเหลือ 9,828 VOY ปริมาณตู้สินค้า 7,595,758 TEUs อยู่อันดับ 4 ของอาเซียนรองจากท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซีย **2) ท่าเรือกรุงเทพ** เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือในปีพ.ศ.2562 จำนวน 3,803 VOY ปริมาณตู้สินค้า 1,451,131 TEUs และปีพ.ศ.2563 จำนวนเรือ 3,822 VOY ปริมาณตู้สินค้า 1,435,665 TEUs

สำหรับชายฝั่งตะวันตกหรือ “West Coast Route” เป็นเส้นทางการค้าระหว่างประเทศสัดส่วนประมาณร้อยละ 29.25 เนื่องจากไม่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และปริมาณสินค้าไม่มากพอ ทำให้การขนส่งจะใช้เรือเล็ก (Feeder ship) ไปต่อเรือแม่ที่ท่าเรือปีนังหรือสิงคโปร์ ขณะที่สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งทางบกไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนังประเทศมาเลเซีย ท่าเรือสำคัญของภาคใต้คือท่าเรือระนองแต่เป็นท่าเรือขนาดเล็กอยู่ในทำเลที่ไม่เหมาะสมขาดศักยภาพในการเป็นท่าเรือฝั่งตะวันตก สะท้อนจากข้อมูลเชิงประจักษ์ในปีพ.ศ.2562 มีเรือเทียบท่าน้อยมากแค่ 318 VOY ปริมาณตู้เพียง 224 TEUs และปีพ.ศ. 2563 เรือเทียบท่า 214 VOY ปริมาณตู้สินค้า 230 TEUs

ความสำคัญของเส้นทางเดินเรือมตรม.ปีพ.ศ. 2563/2564 รัฐบาลมีโครงการสร้างแลนด์บริดจ์เชื่อมโยงกับท่าเรือชุมพรที่จะมีการสร้างใหม่ที่อำเภอหลังสวนโดย จะให้มีการขนส่งสินค้าลจรทุก

หรือรถไฟไปขึ้นอีกฝั่งหนึ่งที่เรียกว่า “Intermodal Transshipment” แต่โครงการขาดความชัดเจนอีกทั้งมีความพยายามผลักดันผ่านทางสภาผู้แทนราษฎรให้มีการตัดคลองลัดหรือที่เรียกว่า “Thai Canal” เชื่อมสองฝั่งมหาสมุทรจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังไปออกอ่าวไทยที่อำเภอระโนดจังหวัดสงขลา ระยะทาง 135 กิโลเมตร โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนจีน มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 2.4 ล้านล้านบาทแลกกับอายุสัมปทาน 99 ปีและบูรณสิทธิการใช้ประโยชน์ 2 ฝั่งของคลองทำให้ “Thai Canal” เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเลของประเทศไทย

4. **เศรษฐกิจและผลประโยชน์จากทะเล** กล่าวได้ว่าประเทศไทยที่ได้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค อีกทั้งที่ผ่านมามีการนำเข้าและส่งออกได้รับประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 89.18 ของจีดีพี (ปีพ.ศ.2562) ศักยภาพของสมุทธานุภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม นอกจากนี้มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานทั้งทางตรงและทางอ้อมมูลค่าไม่น้อยกว่า 1.392 ล้านล้านบาทยังไม่รวมมูลค่าและผลประโยชน์จากพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประมาณว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากทางทะเลของไทย มูลค่าประมาณ 22.898 ล้านล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงเนื่องจากที่ผ่านมามีการส่งออกและนำเข้าลดน้อยถอยลงรวมถึงราคาแก๊สและน้ำมันลดลงตามกลไกราคาโลก นอกจากนี้ในปีพ.ศ.2563 เป็นปีที่มีวิกฤตเศรษฐกิจของการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาทำให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลลดเหลือประมาณ 18.444 ล้านล้านบาท

ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

ลำดับ	รายการ	ปี 2563 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่ง เพิ่มขึ้น/ลดลง ล้านล้านบาท/ปี	เพิ่มขึ้น/ลดลง %
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนน ร้อยละ 8.29	12.527	15.357	2.826	22.56
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.054	2.572	0.518	25.219
3	รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	1.01	0.252	-0.758	-75.04
ลำดับ	รายการ	ปี 2563	ปี 2564	ความมั่งคั่ง	เพิ่มขึ้น/ลดลง

		ล้านล้านบาท/ปี	ล้านล้านบาท/ปี	เพิ่มขึ้น/ลดลง ล้านล้านบาท/ปี	%
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม- เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.975	0.696	0.279	-28.15
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	0.140	0.253	0.113	80.71
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จาก พื้นที่ทะเล	0.479	0.742	0.263	54.91 อ้างอิงราคา WTI
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวี และอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง	0.503	0.592	0.089	11.69
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับอาหารทะเลบรรจุ กระป๋องและแปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.299	0.213	0.086	-28.76
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรม ศุลกากร-สรรพากร-ค่าภาคหลวง	0.254	0.254	None	None
10	มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยง ชายฝั่ง	0.203	0.203	None	None
รวม		18.444	21.134	2.69	14.58 %

หมายเหตุ : ปีพ.ศ.2564 เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิดต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 , ราคาน้ำมันโลกไตรมาส 3 ปรับตัวสูงขึ้น
ประมาณร้อยละ 17.5 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกมีการปรับตัวสูงสุดในรอบ 12 ปี ตัวเลขข้างต้นไม่รวมมูลค่าทาง
เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น จีพีพีของจังหวัดที่ติดทะเล, อุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องต่างๆ รวมถึงความ
มั่งคั่งจากเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ

5. **สถานะความมั่นคงและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาค** การที่ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเล
ทั้งด้านอันดามันและฝั่งอ่าวไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือสินค้าหลักของโลกและอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์
ทำให้อาณาบริเวณภาคใต้ของไทยตลอดไปถึงช่องแคบมะละกาเป็นพื้นที่แย่งชิงผลประโยชน์ทั้งทาง
เศรษฐกิจและทหารระหว่างประเทศมหาอำนาจมาตั้งแต่ครั้งสมัยในอดีต ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกา
และจีนมีการแข่งขันและแบ่งขั้วอำนาจของโลกทำให้ประเทศไทยกลายเป็นพื้นที่ช่วงชิงความได้เปรียบ
ของชาติมหาอำนาจเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและการรักษาดุลย์อำนาจของไทย

กรณีความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ทางทะเลได้ดังนี้

1) เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลระดับโลก (Rebalance to Asia & Pacific) เนื่องจากช่องแคบซุนดา
และมะละกาเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าน้ำหนัก 30 และลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก ทำให้ประเทศ
สหรัฐอเมริกาประกาศเป็นนโยบายความมั่นคงทางทะเลตั้งแต่ปีค.ศ.2015 ขณะเดียวกันที่

มหาอำนาจต่าง ๆ เช่น จีน, อินเดีย, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย ฯลฯ ต่างให้ความสำคัญไม่ยอมให้ชาติใดเข้ามาควบคุมเส้นทางเนื่องจากเป็นความมั่นคงของภูมิภาคและระดับโลก

2) ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม “BRI : Belt & Road Initiative” รัฐบาลจีนกำหนดยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลหรือ “China Maritime Silk Route” เพื่อโอบล้อมทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย เห็นได้จากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดเกาะกงของกัมพูชามีการก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กองกำลังทหารเข้ามาประจำการ ขณะที่ มีข้อตกลงระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมาร์ (CMEC) มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่รัฐยะไข่ตลอดจนการเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึก “ฮัมบันโตกา” ประเทศศรีลังกาเพื่อเป็นฮับจากทะเลจีนใต้-มหาสมุทรอินเดียและคลองสุเอซ

3) โครงการ “Thai Canal” ซึ่งจีนวางยุทธศาสตร์ให้เป็นทางเลือกในการสร้างคลองลัดเริ่มจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังออกอ่าวไทยที่อำเภอระโนดจังหวัดสงขลา โครงการนี้ทางสภาผู้แทนราษฎรผลักดันจนออกเป็นร่างพรบ. ซึ่งโครงการนี้ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุทรภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

4) กรณีพิพาททะเลจีนใต้ เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุทรภาพที่ชัดเจนเกี่ยวข้องกับ การที่จีนอ้างสิทธิ์เหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้ที่เรียกว่า “แนวเส้น 9 จุด” (9-Dotted Line) ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของทะเลจีนใต้ของไต้หวันผ่านเกาะไต้หวันบริเวณอ่าวตังเกี๋ยลากผ่านทะเลฝั่งตะวันตกจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนของประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนาม ประกอบด้วยหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ส ซึ่งทั้งฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ กรณีนี้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติทั้งสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลียไม่ยอมรับ เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากลแนวพิพาทดังกล่าวผ่านปากอ่าวไทย หากมีการขุดคลองไทยจะทำให้อ่าวไทยตอนล่างอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ

6. เทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนสมุทรภาพของยุค 4.0 ทฤษฎีสมุทรภาพของศตวรรษที่ 21 แตกต่างไปจากยุคสมัยของอัลเฟรด มาฮาน ซึ่งเป็นเจ้าของทฤษฎีองค์ประกอบสำคัญของสมุทรภาพยุคใหม่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีก้าวหน้าในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้สามารถใช้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสภาวะแวดล้อมทางทะเลเทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนสมุทรภาพตัวอย่างเช่น

1) ด้านการเดินเรือ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีในการเดินเรือสมัยใหม่ที่เชื่อมโยงกับดาวเทียมรวมถึงสามารถทราบข้อมูลของสินค้าในเรือขณะเข้ามาในพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะได้ด้วยการใช้ ซีลอิเล็คทรอนิกส์ เชื่อมโยงกับดาวเทียม รวมถึงตำแหน่งติดตามเรือแบบ “Real Time Traceability”

- 2) ด้านทรัพยากรธรรมชาติ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีที่ใช้ในการสำรวจแหล่งทรัพยากรในทะเล เช่น ระบบโซลาร์ในการระบุตำแหน่งฝูงปลาของเรือประมง, เทคโนโลยีสำรวจน้ำลึกด้วยโดรนและหุ่นยนต์ดำน้ำเชื่อมโยงกับดาวเทียม
- 3) ด้านเทคโนโลยีการขุดเจาะน้ำมันดิบ / ก๊าซปิโตรเลียมเหลว / ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ซึ่งปัจจุบันสามารถสำรวจได้ด้วยการใช้เลเซอร์ใต้น้ำ
- 4) ด้านพลังงานไฟฟ้าจากทะเล เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีโรงงานผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ในทะเล (Solar Farm), เทคโนโลยีกังหันลมและกระแสน้ำรวมถึงพลังงานที่ได้จากน้ำขึ้นและน้ำลง (Power System Modelling)
- 5) ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการใช้เซนเซอร์และจำลองหาค่าการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ (Ecological Monitoring), การฟอกขาวของปะการัง, เครื่องเตือนแผ่นดินไหว
- 6) ด้านเทคโนโลยีการเกษตรในทะเล เช่น Biotech, เทคโนโลยีการประมง ฯลฯ

7. **ดุลยภาพของพลาณภาพทางทะเล (Naval Power Balance)** เป็นที่ทราบอยู่แล้วว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของซีกโลกตะวันออกและตะวันตกเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ พื้นที่ทะเลทั้งใต้น้ำและผิวน้ำเต็มไปด้วยทรัพยากรที่มีค่าอีกทั้งการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ทำให้มีการทับซ้อนกัน เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างมีการสะสมกองกำลังทางเรือทั้งเรือยุทธการ เรือดำน้ำและยุทโธปกรณ์ บางประเทศมีการจัดตั้งกองกำลังเฉพาะกิจทางทะเลเกี่ยวข้องกับการสร้างดุลย์อำนาจทางทะเลเพื่อป้องกัน และยับยั้งกรณีที่เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศ อีกทั้งใช้ในการป้องกันการทำประมงผิดกฎหมาย, การลักลอบขนยาเสพติดหรือสินค้าซึ่งยังไม่ผ่านศุลกากรและการหลบหนีเข้าเมือง การสร้างเสริมสมุททานุภาพทางทะเลจึงเกี่ยวข้องโดยตรงกับการมีความสมดุลของพลาณภาพทางทะเลอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

8. นโยบายรัฐ / การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน

- 1) **การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน** หัวข้อนี้เป็นองค์ประกอบสำคัญของทฤษฎีสมุททานุภาพเนื่องจากผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในปีที่ปกติมีมูลค่าประมาณ 23 ล้านล้านบาท ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกลดลง เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศรวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเหรียญสหรัฐมีการแข็งค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7.6 ขณะที่ราคาแก๊สธรรมชาติและน้ำมันดิบลดลงไปตามกลไกตลาด นอกจากนี้ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติตลอดจนด้านการประมงมีการลดน้อยถอยลง สมุททานุภาพจึงเกี่ยวข้องโดยกับนโยบายของรัฐในการที่จะสนับสนุนและเกื้อกูลให้เกิดเป็นผลผลิตทางเศรษฐกิจ หัวใจสำคัญคือการสร้างการตระหนักรู้ให้กับประชาชนในการหวงแหนและรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเลเป็นสำคัญจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างองค์ความรู้การเผยแพร่สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนและประชาชนควรกำหนดเป็นวิชาบังคับทั้งระดับมัธยมและระดับปริญญาตรี

2) นโยบายรัฐ / กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล องค์ประกอบข้อนี้ไม่ปรากฏอยู่ใน ทฤษฎีของอัลเฟรด มาฮาน ปัจจุบันยอมรับว่ากฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศด้านความ มั่นคงทางทะเลเป็นกติกาของประเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะไม่ให้เกิดการขัดแย้งตัวอย่าง เช่น

กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเลที่สำคัญ

- อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1958 ถือเป็นกฎหมายทะเลที่เป็นแม่แบบ ประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501
- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทยได้ให้การรับรอง และประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรเมื่อ พ.ศ. 2524
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำมิชอบต่อความปลอดภัยการเดินเรือ ค.ศ. 1988
- ความตกลงเพื่อป้องกัน ยับยั้งและจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การ ควบคุมหรือ “IUU Fishing” ค.ศ. 2016
- พิธีสารว่าด้วยการป้องกัน ปราบปรามและลงโทษการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2000 ซึ่งประเทศไทยได้ ลงนามรับรองเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2544 กฎหมายและข้อตกลงทางทะเลของไทย (มีอยู่ อย่างน้อยประมาณ 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

หากจะคัดลอกบทความนี้หรือนำบางส่วนไปใช้ในงานต่าง ๆ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนบทความ

สามารถ Download PowerPoint ได้ที่ www.tanitsorat.com

และสามารถติดตามรายงาน-บทความอื่น ๆ ได้ที่



 tanitsorat.com

 [facebook/Tanit.Sorat](https://facebook.com/Tanit.Sorat)

 youtube.com