



บทความวิชาการ :

สมุทธานุภาพ : องค์ประกอบสำคัญเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์เศรษฐกิจแห่งชาติทางทะเล ...

และปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ

เอกสารประกอบการบรรยายหลักสูตรวิทยาลัยกองทัพเรือ ปีการศึกษา 2568

ณ วิทยาลัยการทัพเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

วันที่ 23 ธันวาคม 2567

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการบริษัทในเครือวี-เชิร์ฟ กรุ๊ป

อดีตคณะทำงานความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

วันที่ 23 ธันวาคม 2567

1. ความสำคัญของสมุทธานุภาพ

ความหมายของสมุทธานุภาพโดยรากศัพท์เป็นการสมาสรรพระหว่าง “สมุทร” กับ “อานุภาพ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลที่มีผลต่อขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติเกี่ยวข้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติที่ต้องประสานร่วมมือระหว่างรัฐ-เอกชน-ท้องถิ่นในการเข้าถึงโอกาสของการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศนำมาซึ่งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ ผลประโยชน์ทางทะเลของไทยปีพ.ศ. 2567 มีมูลค่าประมาณ 28.804 ล้านล้านบาท มีนัยโดยตรงกับพลานุภาพของสมุทธานาวี

ทฤษฎีสมุทธานุภาพ (Sea Power) จำเป็นต้องกล่าวถึงปรมาจารย์คือ พลเรือจัตวา อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan : ค.ศ. 1840-1914) ผู้เขียนทฤษฎี “อิทธิพลของอำนาจทางทะเล” ท่านเป็นรัฐบุรุษทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำความคิดและวิเคราะห์ให้เห็นถึงศักยภาพของรัฐหนึ่งรัฐใดจากการรู้จักใช้ทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเลให้เป็นประโยชน์สูงสุดรวมถึงศักยภาพการปกป้องอาณาเขตทะเล

สมุทธานุภาพด้านเศรษฐกิจ (Economic Sea Power) เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและศักยภาพที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นรัฐชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ พื้นที่ทะเลแต่เดิมไม่มีการกำหนดอาณาเขตชัดเจนมุ่งใช้เป็นเส้นทางเดินเรือแลกเปลี่ยนสินค้าข้ามทวีปทำให้เกิดท่าเรือตามเส้นทางเดินเรือ เข้าสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม (ค.ศ.1760-1850) อังกฤษเป็นประเทศแรกที่พัฒนากองเรือพาณิชย์ขนส่งวัตถุดิบและระบายสินค้าส่วนเกินไปตามประเทศต่างๆ หากประเทศใดไม่ร่วมมือก็ใช้กำลังทหารบังคับให้เปิดประเทศและ/หรือเข้ายึดครองเป็นการเปิดศักราชเข้าสู่ยุคอาณานิคมทำให้แต่ละประเทศเพิ่มศักยภาพด้านนาวิกานุภาพควบคู่ไปกับการค้าและเพื่อต้องการครองพื้นที่ทะเล ต่อมาพ.ศ. 2525 มีอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลกำหนดอาณาเขตของพื้นที่ซึ่งแต่ละประเทศสามารถมีอำนาจอธิปไตยและพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะปัจจุบันประเทศมหาอำนาจต่างสะสมพลานุภาพทางทหารและกองกำลังทางทะเลเพื่อคุ้มครองปกป้องผล

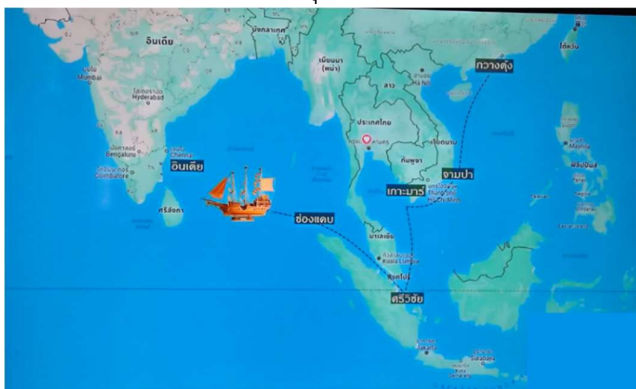
ประโยชน์ทางการค้า กรณีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งกำลังแข่งขันกันจะมีอิทธิพลเหนือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางทะเลจีนตอนใต้และช่องแคบฮอร์มุซ-อ่าวเปอร์เซียและทะเลแดง

บริบทการที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลาณภาพทางทหาร, ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจตลอดจนศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ รวมถึงความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ปัจจัยสำคัญนโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาลโดยเฉพาะระบบการเมืองในประเทศซึ่งจะเป็นองค์ประกอบที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็นสมุทธานุภาพ ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อการมีศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจนำมาซึ่งความมั่งคั่งของประชาชนในชาติ องค์ประกอบสำคัญเกี่ยวข้องกับการบริหารปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศและพลาณภาพทั้งด้านเศรษฐกิจและดุลแห่งอำนาจ (Balance of Power)

2. ความมั่งคั่งจากสมุทธานุภาพเกี่ยวข้องกับการเป็นรัฐชายฝั่ง

ฉากทัศน์ภูมิรัฐศาสตร์ของไทยเป็นรัฐชายฝั่งทะเลสองด้านกล่าวคือด้านตะวันออกทะเลฝั่งอ่าวไทยเชื่อมต่อทะเลจีนใต้และมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งตะวันออกติดทะเลอันดามันซึ่งเชื่อมต่อไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยในอดีตและปัจจุบันจึงได้รับผลประโยชน์จากสินทรัพย์ในทะเลและเป็นเส้นทางการค้าเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ทั้งซีกโลกตะวันออกและตะวันตก ปัจจัยจากการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งที่มีอาณาเขตทะเลและสามารถใช้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจเป็นองค์ประกอบสำคัญซึ่งทำให้ไทยในอดีตกลายเป็นศูนย์กลางค้าของโลกและนำมาซึ่งความมั่งคั่ง ปัจจุบัน GDP ของไทยมีมูลค่า 18.389 ล้านล้านบาท หรือประมาณ 517,063 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (EXC.เฉลี่ย 35.565 บาท/USD) เป็นอันดับที่ 30 ของโลก (ปี 2024) และอันดับที่ 2 ของอาเซียน

เขตทะเลไทยในอดีต รัฐไทยในอดีตยุคเริ่มต้นจากการรวมของนครรัฐอยุธยาและสุพรรณบุรี (พ.ศ.1893) ได้สะสมความมั่งคั่งจากการใช้ทะเลเป็นเส้นทางการค้าและศูนย์การค้าสำคัญของภูมิภาคที่ชัดเจนในสมัยเจ้านครอินทร์หรือสมเด็จพระนครินทราราช กษัตริย์องค์ที่ 6 (พ.ศ. 1952 – 1967) มีการค้าสำเภากับเส้นทางตะวันออกคือประเทศจีนตั้งแต่อ่อนพระองค์เสวยราชย์เคยเป็นทูตไปเจรจาการค้าสมัยจักรพรรดิหมิงไท่จู ราชวงศ์หมิง (พ.ศ.1914) นอกจากนี้การค้าฝั่งทะเลตะวันตกรัฐอยุธยาได้รับประโยชน์จากการที่โปรตุเกสมีการตั้งสถานการค้าที่มะละกาดำด้วยประเทศฮอลันดา (พ.ศ.2151)



มีการตั้งบริษัทอินเดียตะวันตกของดัตช์ (VOC) ทำให้อยุธยาเป็นศูนย์การค้านานาชาติการค้าขายไปถึงเปอร์เซียและโรมันตะวันออกทำให้อาณาจักรศรีอยุธยาใช้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพเป็นเมืองเศรษฐกิจใหญ่สุดในอุษาคเนย์ สามารถตั้งสถานการค้าเชื่อมโยงกับรัฐในแผ่นดิน เช่น ล้านนา-ล้านช้างรวมถึงญวน

การใช้ประโยชน์จากเส้นทางการค้าข้ามทวีปของประเทศไทยในอดีตตั้งแต่สมัยก่อนอาณาจักรอยุธยาจนถึงต้นรัตนโกสินทร์ จากการที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนล่างของไทยขนานด้วยทะเลจีนใต้และทะเลอันดามันทำให้การขนส่งทางเรือไม่จำเป็นต้องอ้อมแหลมมะละกาซึ่งในยุคนั้นต้องใช้ระยะเวลาและความเสี่ยงจากโจรสลัดทำให้เกิด “Landbridge” การขนส่งสินค้าขึ้นบกและไปต่อเรืออีกฟากหนึ่ง เช่น เมืองมะริดกับบางสะพาน, เมืองตะกั่วป่ากับเมืองไชยา, เมืองตรังกับพัทลุงและเมืองสตูลกับสงขลา การเชื่อมโยงเศรษฐกิจบนบกและเศรษฐกิจจากเส้นทางเดินเรือของโลกทำให้อยุธยาสะสมความมั่งคั่งและรับเทคโนโลยีในด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านอาวุธที่ทันสมัยจากยุโรป เช่น ปืนใหญ่และปืนคาบศิลากลายเป็นราชอาณาจักรที่เป็นมหาอำนาจของภูมิภาค ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ. 2199 – 2231) อาณาเขตทะเลไทยจนถึงชายฝั่งเมืองมะริด-ทวาย-ตะนาวศรี ครอบคลุมทะเลอันดามันเกือบทั้งหมด

แผนที่แสดง Landbridge สมัยอยุธยาและก่อนหน้า

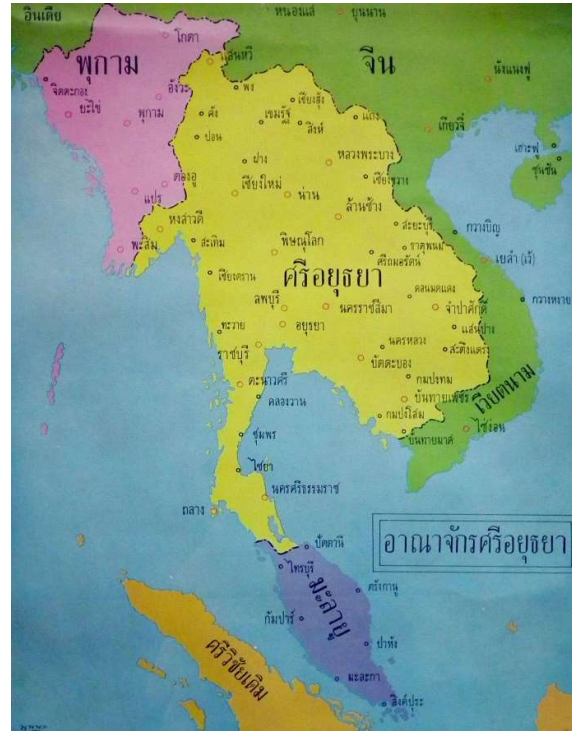


ชายฝั่งทะเลตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นตั้งแต่รัชกาลที่ 1 จนถึงตอนปลายรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2325 – 2452) เขตทะเลไทยด้านตะวันตกไปจนถึงทะเลอันดามันกินพื้นที่บางส่วนของช่องแคบมะละกาคือเมืองเบริดและเมืองเกะห์ สำหรับด้านตะวันออกเข้าไปถึงเขตทะเลและชายฝั่งทะเลของเมืองกลันตันและตรังกานูร์ก่อนที่ไทยจะยกเลิกสิทธิในการปกครองให้กับอังกฤษเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2452 เพื่อแลกกับสิทธิปกครองเมืองสตูล-ปัตตานีและนราธิวาส ขณะที่ช่วงสมัยอยุธยาตอนกลางชายฝั่งทะเลอ่าวไทยมีพื้นที่อาณาจักรทะเลจากเมืองตราดเข้าไปถึงเมืองเกาะกงไปจนจรดเมืองกำปอดของประเทศกัมพูชา ในสมัยรัชกาลที่ 1 กองทัพเรือของไทยมีความเข้มแข็งทำให้มีปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจเขตทะเลไทยไปจนถึงเมืองฮาเตียนหรือบันทายมาสซึ่งปัจจุบันเป็นประเทศเวียดนาม ต่อมาในสมัยร.ศ.112 (พ.ศ. 2436) ไทยต้องเสียดินแดนกัมพูชาและชายฝั่งทะเลให้กับฝรั่งเศส ขณะที่เขตทะเลไทยด้านอ่าวไทยตอนล่างก่อนพ.ศ. 2452 เลยจากนราธิวาส กลันตัน ตรังกานูร์และเกาะต่างๆ ล้วนเป็นพื้นที่เขตทะเลไทยทั้งสิ้น

แผนที่แสดงพื้นที่เขตทะเลไทยสมัยอยุธยาและรัตนโกสินทร์ตอนต้น



ที่มา : <https://www.facebook.com/photo.php?>



ที่มา : <https://mgronline.com/daily/detail/9610000030752>

3. เขตทะเลไทยในปัจจุบัน

พื้นที่ทะเลไทยในปัจจุบันมีประมาณ 323,488.33 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน 513,115 ตารางกิโลเมตร จากข้อมูลของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งมีชายฝั่งทะเลรวมกัน 3,148.32 กิโลเมตร ด้านตะวันออกหรืออ่าวไทยความยาว 2,055.18 ตารางกิโลเมตรและฝั่งตะวันตกทะเลอันดามัน 1,093.14 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ทะเลไทยในปัจจุบันกล่าวได้ว่าเป็นผลพวงจากอดีตในสมัยยุคอาณานิคมในช่วงรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นผลจากข้อตกลงทั้งทำกับอังกฤษและฝรั่งเศส พื้นที่ทะเลไทยปัจจุบันมีที่มา 3 สถานะดังที่จะได้กล่าวต่อไปนี้

1) ข้อตกลงฟรังโก-สยาม (ปีพ.ศ.2436) หรือเรียกว่าวิกฤต.ศ. 112 ไทยถูกฝรั่งเศสบีบให้ทำข้อตกลงยกดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงทั้ง สปป.ลาวและประเทศกัมพูชา เนื้อที่ 143,800 ตารางกิโลเมตรพร้อมประชากร 6.0 แสนคน พื้นที่ทะเลที่ต้องเสียไปในส่วนดินแดนทางทะเลอ่าวไทยฝั่งตะวันออกได้ไปจนถึงเมืองฮาเตียนติดแหลมญวนและในปีพ.ศ. 2449 ไทยต้องเสียเมืองพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณให้กับฝรั่งเศสเพื่อแลกกับเมืองจันทบุรีและตราดและเกาะต่างๆ ได้แหลมสิงห์รวมทั้งเกาะกูด

อย่างไรก็ดีในช่วงปีพ.ศ. 2515 รัฐบาลกัมพูชามีการลากเส้นพรมแดนผ่านกลางเกาะกูดซึ่งประเทศไทยได้ทำหนังสือคัดค้าน (ปีพ.ศ. 2516) โดยไทยยืนยันข้อตกลง “ฟรังโก-สยาม ร.ศ.112” ตัวแทนฝ่ายไทยคือกรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ผู้แทนฝรั่งเศสเมอซีเออร์ V.Collin De Plancy ซึ่งตามสัญญาข้อที่ 2 ระบุว่า เกาะกูดฝรั่งเศสยกให้ฝ่ายสยาม แม้แต่หลังพ.ศ.2496 กัมพูชาได้เอกราชก็ได้ยึดแนวเส้นเขตแดนตามข้อตกลงดังกล่าว

2) ข้อตกลง แองโกล-สยาม ปีพ.ศ. 2452 (ค.ศ. 1909) ไทยทำข้อตกลงกับอังกฤษยกเมืองกลันตัน-ตรังกานู-เบริด-เกดะห์ (ไทรบุรี) และเกาะต่างๆ รวมทั้งเกาะลังกาวิ การเสียเมืองชายทะเลทำให้ต้องเสียพื้นที่อาณาเขตทะเลอันดามันไปโดยปริยาย ทั้งนี้เพื่อแลกกับเมืองปัตตานีและสตูลซึ่งแยกบางส่วนจากเมืองไทรบุรีและอังกฤษยอมยกเลิกอนุสัญญาฉบับ ค.ศ. 1897 ซึ่งจำกัดสิทธิของไทยเหนือดินแดนใต้เมืองบางตะพานลงไปและสามารถกู้เงินจำนวน 4.63 ล้านปอนด์ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 เพื่อใช้ในการสร้างรถไฟสายใต้

3) เขตทะเลไทยตามกฎหมายทะเลของสหประชาชาติ อาณาเขตประเทศไทยซึ่งเป็นแผ่นดินในปัจจุบันมีเนื้อที่ประมาณ 513,115 ตารางกิโลเมตร นอกเหนือจากข้อตกลงแบ่งเขตแดนกับเจ้าอาณานิคมตามข้อตกลงฟรังโก-สยาม (ร.ศ.112) กับประเทศฝรั่งเศสปีพ.ศ. 2436 และข้อตกลงแองโกล-สยามกับประเทศอังกฤษในปีพ.ศ.2452 เป็นข้อตกลงแบ่งเขตทั้งพื้นที่ทางบกและพื้นที่ชายฝั่งทะเลซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้เขตทะเลไทยยังยึดถือข้อตกลงสากลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลปีพ.ศ.2525 (UN. Convention on the Law of the Sea 1982) ทำให้มีพื้นที่เขตอาณาเขตทะเลรวมกันประมาณ 323,488.33 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน แบ่งเป็นพื้นที่ฝั่งอ่าวไทย 202,676.21 ตารางกิโลเมตรและฝั่งอันดามัน-ช่องแคบมะละกาทอนเหนือประมาณ 120,812.12 ตารางกิโลเมตร

พื้นที่ของอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย

เขตทางทะเล	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)		
	ฝั่งอ่าวไทย	ฝั่งอันดามัน-ช่องแคบมะละกา	รวม
น่านน้ำภายใน (Internal Water)	54,103.47	7,850.57	61,954.04
ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)	29,344.36	23,723.86	53,068.26
เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)	23,909.19	13,604.04	37,513.23
เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ)	88,193.97	75,633.65	163,827.62
พื้นที่พัฒนาร่วม ไทย-มาเลเซีย (JDA)	7,125.22	-	7,125.22
รวม	202,676.20	120,812.12	323,488.33

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

อาณาเขตพื้นที่ทะเลไทยตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ประกอบด้วย

(1) เขตน่านน้ำภายใน (Internal Water) มีพื้นที่ประมาณ 61,954.04 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่อ่าวประวัติศาสตร์หรือปากแม่น้ำซึ่งรัฐใดรัฐหนึ่งได้ยึดถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของรัฐมาอย่างช้านาน และได้รับการยอมรับจากนานาชาติ กรณีของไทย “อ่าวไทยรูปตัว ก.” เหนือเส้นฐานกำหนดเป็นขอบเขตอ่าวประวัติศาสตร์ (Historic Bay) จนถึงหลักเขตไทย-กัมพูชาและไทย-มาเลเซีย

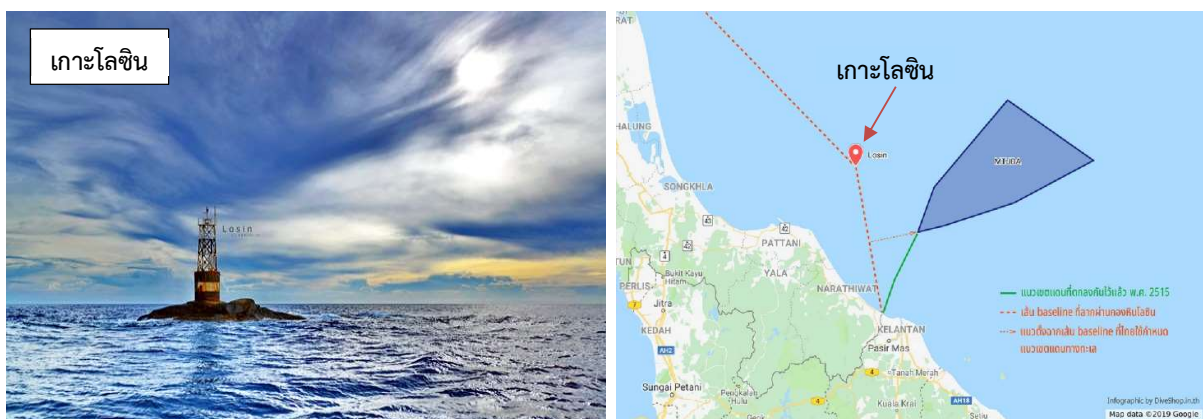
(2) เขตทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) มีพื้นที่ประมาณ 53,068.2 ตารางกิโลเมตร วัดจากเส้นฐานที่กำหนดออกไปในทะเลไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล (1 ไมล์ทะเล เท่ากับ 1.852 กิโลเมตร) รัฐที่เป็นเจ้าของมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต (Sovereignty Power)

(3) เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) มีพื้นที่ประมาณ 37,513.2 ตารางกิโลเมตร อยู่ถัดจากทะเลอาณาเขตโดยมีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล รัฐที่เป็นเจ้าของมีอำนาจป้องกันหรือลงโทษผู้ละเมิด เช่น ด้านกฎหมายศุลกากร คนเข้าเมือง การคลัง อื่นๆ

(4) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Exclusive Economic Zone) มีพื้นที่ประมาณ 163,827.62 ตารางกิโลเมตร อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตมีความกว้างจากเส้นฐานไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล รัฐที่เป็นเจ้าของสามารถแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตจากเหนือพื้นท้องทะเลรวมทั้งใต้ผิวดินของพื้นทะเล

(5) เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf Zone) เป็นพื้นที่ส่วนที่ต่อเนื่องของแผ่นดินใต้ระดับน้ำทะเลส่วนใหญ่ นับแต่ชายฝั่งไม่เกินความลึก 200 เมตร แต่สามารถขยายออกไปถึงจุดความลึก 250 - 350 เมตร และขอบเขตหากพิสูจน์ว่ามีการต่อเนื่องของแผ่นดินสามารถขยายได้ถึง 350 ไมล์ทะเล

(6) พื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA : Join Development Area) เป็นพื้นที่ซึ่งแต่ละประเทศประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งทำให้มีพื้นที่ทับซ้อนกัน กรณีไทยและมาเลเซียจากโชดหินไถ่น้ำที่ไหลขึ้นเหนือทะเลจังหวัดปัตตานี เรียกว่า “เกาะโลซิน” ที่ไหลพ่นน้ำขึ้นมาประมาณ 10 ม. อยู่ห่างจากชายฝั่ง จ.ปัตตานี ประมาณ ๗๐ กม. เกาะโลซินไม่ใช่เกาะแต่เป็นโชดหินไถ่น้ำที่ไหลขึ้นมาได้รับการยอมรับในระดับสากลว่ามีสถานะเป็นเกาะ ไม่มีหาดทราย-ไม่มีต้นไม้และไม่มีคนอาศัยอยู่ มีแต่ “ประการ” ให้เป็นจุดสังเกตได้กลายเป็น “หลักเขต” ของประเทศไทย ทำให้ไทยสามารถประกาศเส้นเขตแดนทางทะเลที่อาณาเขตบริเวณแหล่งก๊าซธรรมชาติปริมาณมหาศาลที่มาเลเซียระบุว่า เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียเช่นกัน เกิดเป็นพื้นที่ทับซ้อนประมาณ 7,125.22 ตารางกิโลเมตร โดยมีข้อตกลงพัฒนานำแก๊สและปิโตรเลียมออกมาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ร่วมกันโดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีพ.ศ. 2534 และจะหมดอายุข้อตกลงในปีพ.ศ. 2571 ต่อมาไทย-มาเลเซีย (พ.ศ. 2565) กำหนดขยายระยะเวลาออกไปอีก 10 ปี



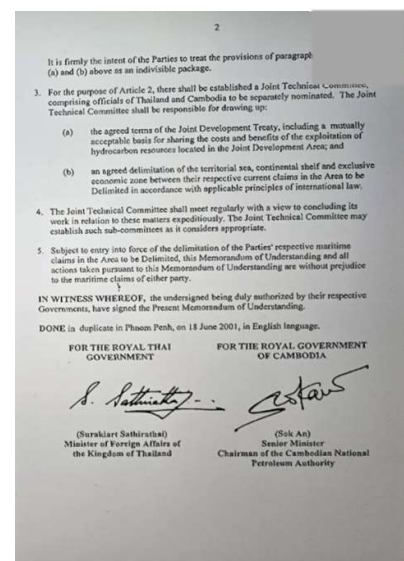
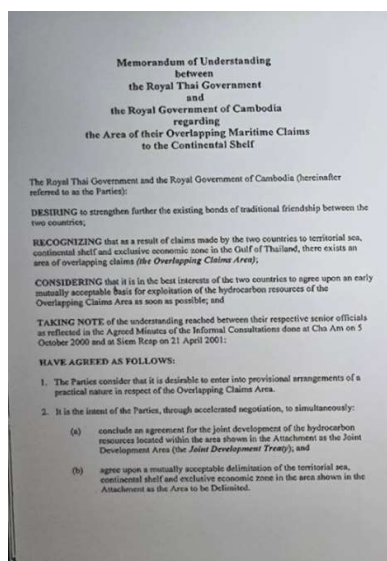
พื้นที่ทับซ้อนเกาะกูด

ทั้งนี้ “กรณีเกาะกูด” กำลังเป็นกระแสว่าทางกัมพูชาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2515 อ้างสิทธิเขตทะเลทับซ้อนกับไทยเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางทะเลซึ่งเป็นแหล่งปิโตรเลียมในพื้นที่ 26,400 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่ทับซ้อนเหนือเส้นละติจูด 11 องศาเหนือ จำนวน 10,000 ตารางกิโลเมตรและใต้เส้นละติจูด

ดังกล่าวอีก 16,400 ตารางกิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่มากเทียบกับพื้นที่ทับซ้อนไทย-มาเลเซีย (JDA) ซึ่งมีพื้นที่เพียง 7,125 ตารางกิโลเมตร ประเด็นคือข้อตกลงตาม MOU พ.ศ. 2544 ซึ่งไทยทำกับกัมพูชาจะมีผลบังคับหรือไม่เนื่องจากผู้ลงนามในสนธิสัญญาระหว่างประเทศในขณะนั้นไม่ได้ผ่านความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎร ประเด็นที่พึงเข้าใจพื้นที่ทับซ้อนเกาะกูดเป็นการอ้างสิทธิของกัมพูชาฝ่ายเดียวโดยการขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะออกไปถึงกลางอ่าวไทย เกี่ยวข้องกับสมุททามานูภาพผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลโดยตรงไม่ใช่เรื่องการแบ่งผลประโยชน์ในพื้นที่ซึ่งอีกฝ่ายประกาศว่าเป็นพื้นที่ทับซ้อนฝ่ายเดียว (Overlapping Claims Area)

เกาะกูด : พื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ
26,400 ตร.กม.
ที่กัมพูชาอ้างสิทธิฝ่ายเดียว

บันทึกความเข้าใจไทย-กัมพูชา กรณีพื้นที่ทับซ้อนเกาะกูด
วันที่ 18 มิถุนายน 2001 (พ.ศ. 2544)



ที่มา : ประวัติศาสตร์นอกตำรา

4. สมุททามานูภาพ : ผลประโยชน์เศรษฐกิจแห่งชาติทางทะเล

ไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุททามานูภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐ ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลปีพ.ศ. 2567 มีมูลค่าประมาณ 28,804 ล้านล้านบาท (เท่ากับ 1.56 เท่าของ GDP) การเป็นรัฐชายฝั่งทะเลทำให้ไทยได้ประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกเฉพาะที่ใช้การขนส่งทางทะเลข้ามประเทศ (ปีพ.ศ.2567) มีมูลค่า 19,832 ล้านล้านบาทสัดส่วนสูงถึง 1.078 เท่าของจีดีพี ศักยภาพของสมุททามานูภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของรายได้ท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างชาติมูลค่าประมาณ 1.077 ล้านล้านบาท มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งแก๊ส-น้ำมัน ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและพลาสติกมูลค่ารวมกันประมาณ 3.314 ล้านล้านบาท นอกจากนี้รายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดโซ่อุปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม

ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2567 มูลค่าประมาณ 28.804 ล้านล้านบาท

รวบรวมโดย ดร.ธนิต โสรัตน์

(ปรับปรุง 16 ธ.ค.67 ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

หน่วย : ล้านล้านบาท

รายการ	ปี 2566	ปี 2567 ข้อมูล ณ 12 ธ.ค. 67
มูลค่าเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนน	17.619 (หักขนส่งทางถนน 11.16 %)	19.832 (หักขนส่งทางถนน 8.45%)
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก (เฉพาะอุตสาหกรรมพลาสติกมูลค่า 7.257 แสนล้านบาท)	2.572 ?	2.572 ?
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของ รายได้ท่องเที่ยว (รวม) มูลค่า 2.328 ล้านล้านบาท	1.491 ?	1.543
ค่าจ้างแรงงาน-เกษตรกรที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม) จำนวนประมาณ 17.86 ล้านคน x 10,000 บาท/ เดือน X 12	0.696 ?	2.143
มูลค่าของส่งเสริมการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC	0.296	0.582
มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742 ?	0.742 ?
รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชยนาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่ เกี่ยวข้อง (รายได้ Ocean Freight 1.698 แสนลบ., รายได้อุตสาหกรรมต่อ และซ่อมเรือ 14,533 ลบ., รายได้ กทท. 15,732 ลบ., รายได้จากท่าเรือ ต่างๆ, รายได้ขนส่งเรือชายฝั่ง, รายได้ขนส่งทางถนน/รางเชื่อมโยงท่าเรือ, รายได้กิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น ลานวางตู้ ค่าธรรมเนียมผ่านท่า, รายได้ขน ถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ฯลฯ)	0.592 ?	0.592 ?
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ	0.229	0.270
รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-ค่าภาคหลวง (รายได้ศุลกากร 119,311 ลบ., รายได้จากรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง 1.2 แสน ล้านบาท รายได้ภาคหลวงปิโตรเลียม 76,270 ลบ., ภาษีปิโตรเลียม 44,165 ลบ.)	0.0874	0.359
มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง (ค่าเฉลี่ย 10 ปี) มูลค่าประมงจากทะเล 67,831 ลบ., มูลค่าเพาะเลี้ยงชายฝั่ง 92,911 ลบ. มูลค่านำเข้าสินค้าประมงทั้งบริโภคในประเทศและส่งออก 154,353 ลบ.	0.169	0.169
รวม	24.493	28.804

หมายเหตุ : จากตารางดังกล่าวข้อมูลได้มาจากการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากแหล่งต่างๆ ข้อจำกัดของการเข้าถึงข้อมูลทำได้ยากลำบาก ตัวเลขแต่ละปีมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับการภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาปิโตรเลียม ข้อมูลปีพ.ศ. 2567 ตัวเลขสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์เป็นผลจากการผ่านพ้นวิกฤตโควิด-19 การส่งออกได้รับอานิสงส์จากอัตราแลกเปลี่ยนอ่อนค่า ตลอดจนภาคการท่องเที่ยวและการลงทุนกลับมาขยายตัวได้สูงสุด สำหรับที่มาของมูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีและโลจิสติกส์ทางทะเลสามารถดูได้จากตารางหน้าถัดไป

ศักยภาพการเชื่อมโยงผลประโยชน์ทางทะเลและชายฝั่งเข้ามาเป็นองค์ประกอบทางเศรษฐกิจของประเทศ กรณีศึกษาที่ชัดเจนคือการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ลงทุนบริเวณ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกมูลค่าของการลงทุนประมาณ 5.82 แสนล้านบาทและทำให้เกิดรายได้จากอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เศรษฐกิจที่ได้จากทะเลทำให้มีการจ้างแรงงาน-เกษตรกรทั้งทางตรงและทางอ้อมประมาณ 17.6 ล้านคน ทั้งนี้มูลค่าเศรษฐกิจที่ได้จากสมุทรภาพแต่ละปีไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลกมีผลต่อมูลค่าของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนตลอดจนราคาน้ำมันโลกซึ่งมีผลต่อมูลค่าปิโตรเลียมและทรัพยากรที่ได้จากทะเลรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งของไทยและต่างชาติ

5. มูลค่าผลประโยชน์จากพาณิชย์นาวี

- 1) ประมาณมูลค่าการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเล ปรับปรุงข้อมูล ณ 17 ก.ค. 66 ความน่าเชื่อถือให้อยู่ในดุลยพินิจ

	ปี 2566	ปี 2567(f)
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศใช้เส้นทางทะเล (รวม) (ข้อมูล ก.พาณิชย์) ประกอบด้วย	17,619,612.2 (หักขนส่งทางถนน 11.16%)	19,832,828.1 (หักขนส่งทางถนน 8.45%)
1) มูลค่าการส่งออก (รวม) หัก การส่งออกผ่านแดนทางถนน/ราง	9,459,421.4 1,198,801.4 (สัดส่วนร้อยละ 12.37)	10,625,556.2 1,059,998.6 (สัดส่วนร้อยละ 9.97)
มูลค่าการส่งออกใช้เส้นทางทางทะเล	8,492,398.2 (EXC เฉลี่ย 34.47 บาท/USD)	9,565,557.6 (EXC เฉลี่ย 35.36 บาท/USD)
2) มูลค่าการนำเข้า (รวม) หัก การนำเข้าทางถนน/ราง	10,077,524.6 950,310.5 (สัดส่วนร้อยละ 9.43)	11,039,146.5 771,876.0 (สัดส่วนร้อยละ 6.99)
มูลค่าการนำเข้าใช้เส้นทางทะเล	9,127,214.0 (EXC เฉลี่ย 34.89 บาท/USD)	10,267,270.5 (EXC เฉลี่ย 35.77 บาท/USD)

2) ปริมาณเรือและตู้สินค้า

- (1) ปริมาณเรือผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ปี 2567 จำนวนประมาณ 13,776 VOY
- (2) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง 9.46 ล้านTEUs และท่าเรือกรุงเทพประมาณ 1.5 ล้านTEUs
- (3) ปริมาณเรือขนส่งชายฝั่ง (ข้อมูลกรมเจ้าท่า) ปี 2565 จำนวน 41,254 เที่ยว
- (4) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2566 ประมาณ 1.8 – 2.0 แสน/TEU
- (5) จำนวนสินค้าท่าเรือมาบตาพุด ปี 2565 จำนวน 3.551 ล้านตัน

3) ประมาณรายได้ค่า Ocean Freight Logistics : มูลค่า 169,880 ล้านบาท ประกอบด้วย

ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาออก/Outbound ปี 2566 มูลค่า 48,141 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาออกสัดส่วนร้อยละ $48 \times 10.012 \text{ ล้าน/TEU} = 4.805 \text{ ล้าน/TEU}$

ขายเทอม C&F ประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณตู้ขาออก $4.805 \text{ ล้าน/TEU} = 1.441 \text{ ล้าน/TEU}$

Freight charge (ก.ค.66) $980 \text{ USD/TEU} \times 1.441 \text{ ล้าน/TEU} \times \text{ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน } 34.47 \text{ บาท/USD}$

ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาเข้า/Inbound ปี 2566 มูลค่า 121,739 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาเข้าสัดส่วนร้อยละ $52 \times 10.012 \text{ ล้าน/TEU} = 5.206 \text{ ล้าน/TEU}$

ซื้อเทอม C&F ประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณตู้ขาเข้า $5.206 \text{ ล้าน/TEU} = 3.644 \text{ ล้าน/TEU}$

Freight charge (ก.ค.66) $980 \text{ USD/TEU} \times 3.644 \text{ ล้าน/TEU} \times \text{ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน } 34.89 \text{ บาท/USD}$

6. องค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจ

เกี่ยวข้องกับปัจจัยต่อไปนี้

1) การเป็นรัฐชายฝั่งและปัจจัยเอื้อทางภูมิรัฐศาสตร์ (Coastal State & Geo Politics)



ภาพ : โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายฝั่งกับพื้นที่แผ่นดิน

ภูมิรัฐศาสตร์ของไทยตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม มีชายฝั่งทั้งอ่าวไทยและอันดามัน แบ่งเป็นพื้นที่ที่ฝั่งอ่าวไทย 202,676.21 ตารางกิโลเมตรและฝั่งอันดามัน-ช่องแคบมะละกาทอนเหนือประมาณ 120,812.12 ตารางกิโลเมตร อีกทั้งเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลทั้งการค้ากับซีกโลกตะวันออกและตะวันตกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้การมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งท่าเรือระบบการขนส่งทางถนนและรางเชื่อมโยงได้ทั้งประเทศและเชื่อมโยงแผ่นดินใหญ่อาเซียน เป็นปัจจัยเอื้อที่ไทยได้รับประโยชน์จากสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจจนทำให้เศรษฐกิจอยู่ในระดับแนวหน้าของภูมิภาค

2) อำนาจอธิปไตยเหนืออาณาเขตทะเลไทย เขตทะเลไทยยึดถือข้อตกลงสากลตาม

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลปีพ.ศ.2525 (UN. Convention on the Law of the Sea 1982) ทำให้พื้นที่เขตอาณาเขตทะเลซึ่งไทยมีอธิปไตยรวมกันประมาณ 323,488.33 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน การมีอำนาจอธิปไตยในเหนืออาณาเขตทะเลเป็นที่ยอมรับระดับนานาชาติทำให้สามารถใช้ประโยชน์และปกป้องทรัพยากรธรรมชาติทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิตตั้งแต่ได้มหาสมุทรจนถึงผิวน้ำ

3) ศักยภาพการเป็นเส้นทางพาณิชย์นาวีระดับนานาชาติ (Global Maritime Route)

จากที่กล่าวข้างต้นประเทศไทยตั้งอยู่ในพื้นที่ซึ่งเหมาะสมอยู่บนเส้นทางการเดินเรือของโลกมาไม่น้อยกว่า 650 ปี ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือระดับภูมิภาค หากโครงการขยายเฟส 3 สำเร็จจะรองรับตู้สินค้าได้มากกว่า 18 ล้านTEUs ท่าเรือหลักของไทยปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออกแต่ละปีมากกว่า 11.2 ล้านTEUs มีเรือคอนเทนเนอร์เข้า-ออกประมาณ 15,000 VOY และปริมาณเรือขนส่งชายฝั่งประมาณ 42,000 เที่ยว มูลค่าจากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีประมาณปีละ 5.92 แสนล้านบาท

แผนที่พื้นที่อาณาเขตทางทะเลประเทศไทย



4) ความสามารถในการใช้ประโยชน์เศรษฐกิจจากทะเล (Sea Power Economic Competency) กล่าวได้ว่าไทยเป็นประเทศที่มีขีดความสามารถใช้ประโยชน์จากศักยภาพทางทะเลมีมูลค่าทางเศรษฐกิจ (พ.ศ. 2567) จำนวน 28.804 ล้านล้านบาท มีผลทำให้ GDP ของไทยมีมูลค่ามากกว่า 517,063.01 ล้านเหรียญสหรัฐ (EXC.เฉลี่ย 35.565 บาท/USD) อยู่ในอันดับ 2 ของอาเซียนรองจากอินโดนีเซีย เศรษฐกิจที่ต่อเนื่องจากทะเล ได้แก่ (1) เส้นทางการค้าทำให้เกิดอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง เช่น การนำเข้า-ส่งออก การลงทุน โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ EEC (2) อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (3) ด้านการใช้ทรัพยากร เช่น การขุดเจาะแก๊สและน้ำมันทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น ปิโตรเคมีคอลและพลาสติก (4) การประมงทำให้เกิดอุตสาหกรรมเกี่ยวกับอาหารทะเลแปรรูป (5) หาดทรายที่สวยงามและพื้นที่ประภาคารตามเกาะแก่งทำให้มีรายได้จากท่องเที่ยวจากทะเลมีสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม (6) รัฐยังได้จัดเก็บภาษีศุลกากร-ค่าธรรมเนียมภาคหลวง (7) ทำให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อมมากกว่า 20 ล้านตำแหน่ง



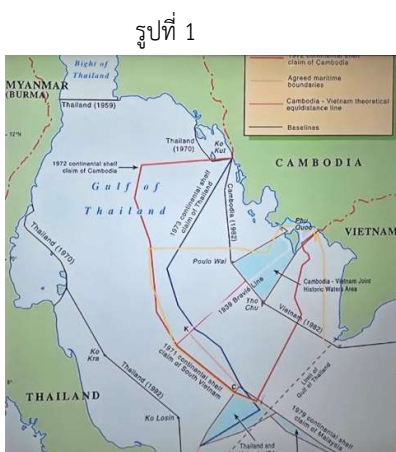
5) นาวิกานุภาพและศักยภาพในการรักษาผลประโยชน์จากทะเล (Naval Power)

องค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพคือความสามารถของรัฐใดรัฐหนึ่งที่มีพละานุภาพในการป้องกันและปกป้องการถูกล้ำอภิไทยเหนืออาณาเขตทะเล เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนยุทธโศปกรณ์ที่จำเป็นและอยู่ใน

ระดับที่สามารถป้องกันชายฝั่ง (Coach Guard) และปกป้องเหนือพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะซึ่งรัฐบาลจะต้อง จัดหางบประมาณให้พอเพียงและเหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจ ประเด็นสำคัญคือการทำ ความเข้าใจกับ ภาคประชาชนถึงความจำเป็นที่จะต้องปกป้องทะเลไทย



6) ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ (Power interaction) จากการที่ ประเทศเพื่อนบ้านต่างประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามันซึ่งไม่ใช่ ทะเลเปิดแวดล้อมไปด้วยประเทศเพื่อนบ้านและเต็มไปด้วยเกาะแก่งทำให้เกิดพื้นที่ทับซ้อนต่างอ้าง กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่จะใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลหรือเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่าง ประเทศ การไม่ใช้ความขัดแย้งไปสู่ข้อพิพาททางการทหารจำเป็นที่จะต้องมีการเจรจาซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ เช่น แหล่งแก๊สและน้ำมันรวมไปถึงพื้นที่ประมงซึ่งมีมูลค่ามหาศาลและยัง เกี่ยวข้องกับการเมืองภายในประเทศ การที่จะรักษาดุลอำนาจนอกเหนือจากนาวิกานุภาพปัจจัยสำคัญ เกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ เกี่ยวข้องกับมิติด้านผลประโยชน์ของแต่ละ ประเทศที่ต้องการสูงสุดการเจรจาหากมีปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ต่ำกว่าก็ยากที่จะยุติได้ในระดับการเจรจา

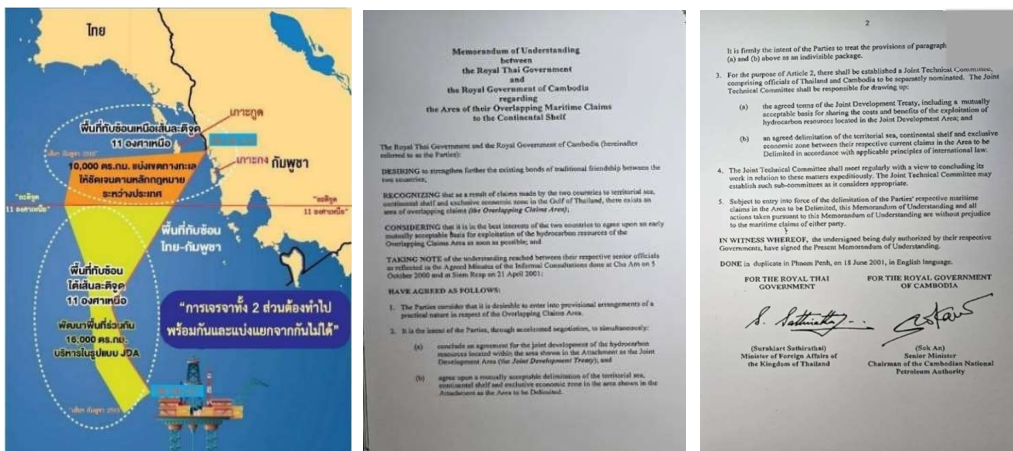


รูปที่ 1 : พื้นที่ทับซ้อนอ่าวไทยตอนล่าง ประเทศต่างๆ มีการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจ จำเพาะ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย ต่างลากเส้นพื้นที่อาณาเขตทะเลทับซ้อนกัน การเจรจาเช่นที่ ทำกับมาเลเซีย “โครงการ JDA” สามารถแบ่งปันผลประโยชน์แก๊สธรรมชาติได้อย่างลงตัว ขณะที่เวียดนาม พื้นที่ทับซ้อนบริเวณแหลมญวนก็สามารถยุติได้ในระดับหนึ่ง

รูปที่ 2 : พื้นที่เกาะกูด กัมพูชาประกาศพื้นที่อาณาเขตทะเลก้นลึกเข้ามาถึงกลางอ่าวไทย เป็นการประกาศพื้นที่ฝ่ายเดียวเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์จากแหล่งแก๊สและปิโตรเลียมและเป็นที่มาของ MOU ปี 2544 ซึ่งยังเป็นปัญหาทำให้ไทยเสียเขตอธิปไตย ช่วงกลางเดือนธันวาคม 2567 สมเด็จ ฮุนเซน และคณะเดินทางไปพบผู้นำประเทศตะวันออกกลาง เช่น ซาอุดีอาระเบีย เพื่อขอให้มาลงทุนขุดแก๊สใน บริเวณในพื้นที่ที่อ้างกรรมสิทธิ์

รูปที่ 3 : พื้นที่ทับซ้อนทะเลจีนใต้ กรณีพิพาททะเลจีนใต้ ประกอบด้วยหมู่เกาะพาราเซล และหมู่เกาะสแปรตลีย์เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุทธานุภาพที่ชัดเจน ประเทศจีนซึ่งเป็นมหาอำนาจอภิมหาอำนาจเหนือหมู่เกาะดังกล่าวมีการสร้างท่าเรือ-สนามบินและฐานทัพทางทหาร ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของทะเลจีนใต้ของไต้หวันผ่านเกาะไห่หนานบริเวณอ่าวตังเกี๋ยลากผ่าน ทะเลฝั่งตะวันตกจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนของประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งทั้งฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ กรณีนี้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติที่ไม่ยอมรับเนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากล

7) การเมืองและรัฐบาลที่มีเสถียรภาพเห็นความสำคัญของสมุทธานุภาพ เป็นองค์ประกอบสำคัญเพราะหากพรรคการเมืองและนักการเมืองขาดความเข้าใจและเห็นความสำคัญของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบต่างๆ โดยเฉพาะด้านปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจซึ่งต้องควบคู่กับพลังนาวิกานุภาพ (Naval Power) จึงจะทำให้สามารถต่อรองรักษาผลประโยชน์กับประเทศเพื่อบ้านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ซึ่งทับซ้อน ขณะเดียวกันรัฐบาลที่มาจากนักการเมืองจะต้องมีเสถียรภาพการบริหารอาณาเขตทะเลไทยไม่ใช่มุ่งเฉพาะการแบ่งปันทรัพยากรในพื้นที่ทับซ้อน



MOU ไทย-กัมพูชา ปีพ.ศ. 2544 กรณีแบ่งผลประโยชน์พื้นที่ทับซ้อนบริเวณเกาะกูด

8) การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และแผนโครงสร้างพื้นฐานต้องตอบโจทย์สมุทธานุภาพ ดังที่กล่าวผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลแต่ละปีมีมูลค่ามหาศาลหรือประมาณ 1.35 เท่าของ GDP ถึงแม้ว่า จะมีระบอบอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่ผ่านมาความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลพ.ศ. 2558 – 2564 และ ปัจจุบันแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลพ.ศ. 2566 – 2570 มีการกำหนดนโยบาย-ยุทธศาสตร์-แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและสอดคล้องแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การขับเคลื่อนแผนความมั่นคงฯ มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นหน่วยงานภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรีอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี มีหน้าที่และอำนาจรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีขอบเขตรับผิดชอบการดำเนินงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่เป้าหมายประกอบด้วย 7 หน่วยปฏิบัติหลัก ได้แก่ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งและกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน โดยมีเสาธิการทหารเรือเป็นเลขาธิการ “ศรชล.” ประเด็นคือแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลมีมาตั้งแต่พ.ศ. 2558 ผ่านมา 10 ปี มีผลงานอะไรที่เป็นรูปธรรมและตอบโจทย์สมุททานภาพเศรษฐกิจของชาติ

ตัวอย่างโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทะเลกับเศรษฐกิจของประเทศ

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นตัวอย่างของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เชื่อมโยงศักยภาพของการเป็นรัฐชายฝั่งทางทะเลให้เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจบนแผ่นดินในลักษณะ “Sea & Land Economic Connectivity” ด้วยการสร้างเขตลงทุนจังหวัดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (ชลบุรี-ระยอง-ฉะเชิงเทรา) เพื่อเป็นฐานการผลิตเชื่อมโยงซัพพลายเชนระดับโลก การลงทุนที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์, ขยายท่าเรือน้ำลึกชลบุรีและระยอง, ขยายสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3, รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มูลค่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 6.5-8.5 แสนล้านบาทและช่วง 5 ปีจากปีพ.ศ.2563 จะมีการลงทุนในพื้นที่โครงการมูลค่าไม่น้อยกว่า 1.7 ล้านล้านบาทมีผลต่อจีดีพีปีละประมาณ 53,000 ล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.84 ของจีดีพี

ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 มูลค่าการลงทุน 114,046 ล้านบาท เป็นการพัฒนาต่อยอดท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในปีพ.ศ.2567 มีตู้สินค้าผ่านท่า 9.46 ล้านตู้/TEUs ซึ่งปีสำรวจรับตู้สินค้าสูงสุด 11.0 ล้านตู้/TEUs ต่อปี การขยายเฟส 3 จะทำให้รับตู้สินค้าได้รวมกันเป็น 18.1 ล้านตู้/TEUs ความลึก 18.5 เมตร หน้าท่ากว้าง 920 เมตรสามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ขึ้น “Triple-E Class” หรือ “Malaccamax” บรรทุก 18,000 TEUs และรับเรือ ROLL-ON/ROLL-OFF หรือ “RO-RO Ship” จากขนส่งรถยนต์ 2 ล้านคันเป็น 3 ล้านคันต่อปี ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 จะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือเวียดนามซึ่งกำลังพัฒนาให้เป็นท่าเรือระดับโลก

ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ตั้งอยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลจังหวัดระยองรองรับการขนถ่ายสินค้าที่เป็น “Liquid Material” เช่น ก๊าซธรรมชาติและวัตถุดิบเหลวสำหรับอุตสาหกรรม คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2569 มูลค่าการลงทุน 7,500 ล้านบาทและการลงทุนของภาคเอกชน ในส่วนที่เชื่อมโยงอีกประมาณ 55,400 ล้านบาท

สะพานข้ามอ่าวไทย (ชลบุรี-เพชรบุรี) เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปี พ.ศ.2563) มูลค่าการลงทุนประมาณ 9.9 แสนล้านบาทหากลงทุนจริงถือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประวัติศาสตร์ เบื้องต้นกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง

แนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติ

ท่าเรือฉางไห่ - พนมเปญ
9 กม./3 ชม. 15 นาที

ปากน้ำ - ประจวบคีรีขันธ์
8 กม./4 ชม. 14 นาที

เส้นทาง #1 ระยะทาง 86 กม./1 ชม.
ระยะทาง กว : สลบน = 2.8 : 1
ความกว้างเฉลี่ย 20-25 ม.

เส้นทาง #2 ระยะทาง 110 กม./1 ชม. 20 นาที
ระยะทาง กว : สลบน = 3 : 1
ความกว้างเฉลี่ย 25-30 ม.

ลาว ไทย พม่า ลาว

ปากน้ำ ประจวบคีรีขันธ์

ที่มา : EEC

USDA/ชาติไทย

โครงการคลองไทย (Thai Canal) เป็นอภิมหาโปรเจกต์ที่รัฐบาลไม่ได้ริเริ่มเป็นโครงการของนักลงทุนจีนที่ได้รับการสนับสนุนจากนักการเมืองและอดีตนายทหารของไทย ปัจจุบันสภาผู้แทนราษฎรมีการตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยฯ แนวคิดเป็นการขุดคลองลัดอ่าวไทย จังหวัดนครศรีธรรมราชไปออกทะเลอันดามันที่จังหวัดตรัง ความกว้าง 400 เมตร ไม่รวมเส้นขอบแนวข้างคลองข้างละ 120 เมตร ความยาวในแผ่นดิน 135 กิโลเมตรและความยาวร่องน้ำ 76 กิโลเมตร ความลึก 26-30 เมตร มีการนำดินที่ขุดมาสร้างเกาะเทียม 2 เกาะเนื้อที่ รวมกันประมาณ 150.7 ตารางกิโลเมตร (ปัจจุบันโครงการไม่มีความคืบหน้า)



โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) เพื่อยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของอาเซียน โครงการมูลค่าการลงทุน 1.0 ล้านล้านบาท โครงการนี้อยู่ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “SEC” ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพร บริเวณแหลมริ้ว อ.หลังสวน และพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองบริเวณอ่าวอ่างให้เป็นท่าเรือน้ำลึกทั้งสองด้าน มีการสร้างทางรถไฟและถนนมอเตอร์เวย์เชื่อมต่อกันโดยหวังว่าเรือข้ามสมุทรประเภท Container Ocean Ship ที่มาจากทะเลตะวันออกและตะวันตกจะจอดขนถ่ายสินค้าผ่าน “Landbridge” โดยไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาและทำให้ภาคใต้ตอนล่างของไทยกลายเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลระดับโลก



6. การสร้างจิตสำนึก :

กุญแจแห่งความสำเร็จของการขับเคลื่อนสมุทรภาพทางเศรษฐกิจ

- 1) การตระหนักรู้ (Sea Power Awareness) เห็นคุณค่าของประโยชน์และทรัพยากรที่ได้จากทะเลมีผลต่อเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของทุกคนในชาติ เศรษฐกิจจากทะเลมีมูลค่ามหาศาลทั้งจากทรัพยากรในทะเล เช่น ประมงและ/หรือทรัพยากรจากแก๊ส-ปิโตรเลียมส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องทำให้เกิดการจ้างงานไม่น้อยกว่า 20 ล้านตำแหน่ง
- 2) ห่วงเหวและปกป้อง (Protectiveness) การสร้างจิตสำนึกว่าทุกคนเป็นเจ้าของอาณาเขตทะเลไทยซึ่งต้องรักหวงเหวประเทศและพื้นที่ทะเลเสมือนหนึ่งเป็นชีวิตของตัวเองที่จะต้องเป็นมรดกให้กับลูกหลานใช้เป็นแหล่งทำมาหากินในอนาคตตลอดไป การปลูกจิตสำนึกในการดูแลทะเลไทยต้องเริ่มจากปลูกฝังให้เกิดความรักและหวงเหวไม่ยอมให้นักการเมืองหรือนายทุนที่เห็นคุณค่าแต่เพียงผลประโยชน์ส่วนตนมาดักตวงใช้ประโยชน์ของทะเลไทยโดยขาดความรับผิดชอบ
- 3) จิตสำนึกการอนุรักษ์ทะเลเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Mindset) การอนุรักษ์ดูแลทะเลในมิติต่างๆ เพื่อให้คงอยู่เป็นสมบัติของชาติและของลูกหลาน เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดูแล-สอดส่อง-สนับสนุนด้านสภาวะแวดล้อมให้ปลอดจากมลพิษและและดูแลลดความเสี่ยงจากสภาวะโลกร้อนหรือ Global Warming ที่จะกระทบต่อสภาพของชายฝั่งและทะเลซึ่งเป็นแหล่งประมงรวมถึงการท่องเที่ยวจิตสำนึกอนุรักษ์ทะเลเพื่อความยั่งยืนเกี่ยวข้องกับการรักษาประการังตลอดจนสัตว์น้ำในทะเลซึ่งเป็นแหล่งอาหารสำคัญรวมถึงการท่องเที่ยวจากทะเลจะต้องสมดุลและมีความพอดีกับการฟื้นตัวของธรรมชาติ
- 4) การมีส่วนร่วม (Participation) สมุทรภาพทางเศรษฐกิจที่เกิดจากผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลจะยั่งยืนได้ จำเป็นจะต้องให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ-เอกชน-สังคมจะต้องมีส่วนร่วมในการดูแล แม้แต่แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลการขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรมไม่สามารถดำเนินการได้เฉพาะภาครัฐ จำเป็นที่จะต้องประสานให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน
- 5) ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ในทุกมิติ (Public Knowledge Base) ต้องยอมรับว่าสังคมไทยส่วนใหญ่ขาดการตระหนักรู้ถึงคุณค่าและความสำคัญของอาณาเขตทะเลซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลถูกผูกขาดโดยกองทัพเรือแม้แต่นักราชการส่วนใหญ่อีกขาดการตระหนักรู้ กุญแจแห่งความสำเร็จของการขับเคลื่อนสมุทรภาพทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านพลังงานวิภาภาพคือจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อในทุกมิติทั้งออฟไลน์และออนไลน์ ขณะที่ภาคการศึกษาจะต้องมีหลักสูตรเกี่ยวกับสมุทรภาพตั้งแต่ระดับพื้นฐานไปจนถึงระดับอุดมศึกษา แม้แต่ “ศรชล.” จะต้องปรับบทบาทและพันธกิจให้สอดคล้องตอบโจทย์ของประเทศและสังคมซึ่งเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัล



หนังสือสัญญา
ระหว่าง
กรุงเทพมหานคร กับ กรุงฝรั่งเศส
ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ร.ศ. ๑๒๕ (ค.ศ. ๑๘๐๓)*

ด้วยเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน รัตนโกสินทรศก ๑๒๖ หลอมเจ้าจุยศักดิ์กษัตริย์ราชทูตพิเศษ และผู้มีอำนาจเต็มกับมองซิเออร์ปิซอง เสนาบดีว่าการต่างประเทศฝ่ายฝรั่งเศสได้แลกเปลี่ยนฉบับร่างหนังสือสัญญาต่อกันเสร็จแล้ว มีข้อความในหนังสือสัญญานั้นดังต่อไปนี้

สมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยาม กับเปรีลีเต็นต์แห่งวิบลิคฝรั่งเศส อาศัยเหตุการณ์อันมีขึ้นเมื่อทำการปักปันเขตแดนเพื่อจะให้สำเร็จตามความในหนังสือสัญญาลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ รัตนโกสินทรศก ๑๒๒ คฤสศักราช ๑๘๐๙ นั้น มีความประสงค์ที่จะแบ่งปันเขตแดนสยาม ซึ่งติดต่อกับเขตแดนฝรั่งเศส ให้แล้วเสร็จ เป็นครั้งที่สองโดยที่ต่างฝ่ายต่างผ่อนผันแลกเปลี่ยนเขตแดนต่อกับประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งมีความประสงค์ที่จะให้การที่เกี่ยวข้องกัน ในระหว่างสองประเทศนั้นสะดวกขึ้น โดยแก้ไขจัดวิธีอำนาจเป็นแบบเดียว และให้คนในป้องกันฝรั่งเศสซึ่งอยู่ในกรุงสยามมีกรรมสิทธิ์มากขึ้นอีกด้วย จึงได้ตกลงกันทำหนังสือสัญญาใหม่ ฉบับหนึ่งแล้ว ได้แต่งตั้งผู้มีอำนาจเต็มสำหรับทำการทำหนังสือสัญญานี้ทั้งสองฝ่าย คือ

ฝ่ายสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยามนั้น พระเจ้าโองยาเธอ กรมหลวงเทวะวงษ์วโรปการมหาจักษ์วิบรมราชวงศ์ และตราครองออฟฟิศเรียบ ย็องคอนเนอ รลฯ เสนาบดีว่าการต่างประเทศ ฝ่ายหนึ่ง

ฝ่ายเปรีลีเต็นต์แห่งวิบลิคฝรั่งเศสนั้น มองซิเออร์ วิกตอร์เอมิล มารี โปเลฟ ลอลแลง (เคอ ปลังซี) อัครราชทูตพิเศษและมีอำนาจเต็มของวิบลิคฝรั่งเศส ทราออฟฟิศเรียบ ย็อง คอนเนอ กับ ลองสตรุกของ วิบลิคอีกฝ่ายหนึ่ง

ต่างได้รับหนังสือมอบอำนาจด้วยกันทั้งสองฝ่าย ที่ได้สอบสวนกันเห็นถูกต้องตามแบบอย่างแล้ว จึงได้พร้อมกันตกลงทำสัญญา มีข้อความดังกล่าวต่อไปนี้

ข้อ ๑

รัฐบาลสยามยอมยกดินแดนเมืองพระตะบอง เมืองเสียมราฐกับเมืองศรีโสภณให้แก่กรุงฝรั่งเศสตามกำหนดเขตแดน ดังว่าไว้ในข้อ ๑ ของสัญญาว่าด้วยปักปันเขตแดนซึ่งติดต่อกับสัญญานี้

ข้อ ๒

รัฐบาลฝรั่งเศสยอมยกดินแดนเมืองตำบักชัย แลเมืองตราดกับทั้งเกาะหลายซึ่งอยู่ภายใต้แหลมสิงห์ลง ไปจนถึงเกาะกูดนั้นให้แก่กรุงสยาม ตามกำหนดเขตแดนดังว่าไว้ในข้อ ๒ ของสัญญาว่าด้วยปักปันเขตแดนดังกล่าวมาแล้ว

ข้อ ๓

การที่จะส่งมอบดินแดนเหล่านี้ซึ่งกันและกันนั้น จะจัดให้สำเร็จภายในยี่สิบวัน นับแต่วันที่ได้แลกเปลี่ยนร่างสัญญา

* กองบรรณาธิการ พิมพ์ ๒-๒๔ หมดฉบับสัญญา (การเจรจาทำสนธิสัญญาเขตแดนไทยฝรั่งเศสค.ศ. ๒๔๔๔)
(๑๘๐๓)

