

สมุทธานุภาพเศรษฐกิจของไทย

ภายใต้โจทย์บริบทการเปลี่ยนแปลง

จัดโดย...กองความมั่นคงทางทะเล สภาความมั่นคงแห่งชาติ

เอกสารประกอบการบรรยายความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

วันพุธที่ 29 มิถุนายน 2565



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

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-ท้องถิ่นในการเข้าถึงโอกาสของการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศนำมาซึ่งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ

สมุทธานุภาพด้านเศรษฐกิจ (Economic Sea Power) เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและศักยภาพที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นรัฐชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ แต่เดิมใช้เป็นเส้นทางเดินเรือแลกเปลี่ยนสินค้าข้ามทวีปทำให้เกิดท่าเรือตามเส้นทางเดินเรือ ในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม (ค.ศ.1760-1850) อังกฤษเป็นประเทศแรกทีพัฒนากองเรือพาณิชย์ขนส่งวัตถุดิบและระบายสินค้าส่วนเกินไปตามประเทศต่างๆ หากประเทศใดไม่ร่วมมือก็ใช้กำลังทหารบังคับให้เปิดประเทศและ/หรือเข้ายึดครองเป็นการเปิดศักราชเข้าสู่ยุคล่าอาณานิคม ทำให้แต่ละประเทศเพิ่มศักยภาพด้านนาวิกานุภาพควบคู่ไปกับการค้าและเพื่อต้องการครองพื้นที่ทะเล แม้แต่ในยุคปัจจุบันประเทศมหาอำนาจต่างสะสมพลาณานุภาพทางทหารและกองกำลังทางทะเลเพื่อคุ้มครองปกป้องผลประโยชน์ทางการค้า ดังกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งกำลังแข่งขันที่จะมีอิทธิพลเหนือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางทะเลจีนตอนใต้และช่องแคบฮอร์มุซปากทางอ่าวโอมาน-อ่าวเปอร์เซีย

การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลาณานุภาพทางทหาร, ภูมิสัมพันธ์เชิงอำนาจและ

ศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ รวมถึงความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ตลอดจนนโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาลโดยเฉพาะระบบการเมืองในประเทศที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็น สมุททานุภาพ กรณีประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีส่วนประมาณร้อยละ 91.71 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบก ข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-Malaysia และจีนตอนใต้สัดส่วนประมาณร้อยละ 8.29 ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อการมีศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพนำมาซึ่งความมั่งคั่งของ ประชาชนในชาติ, ความมั่นคงบนเวทีการเมืองระดับนานาชาติและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

2. ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเล

กล่าวได้ว่าไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุททานุภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของ ภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค กอปรทั้งภาคการนำเข้า และส่งออกได้รับประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมี สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 96.58 ของจีดีพี (ปีพ.ศ.2564) ศักยภาพของสมุททานุภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม นอกจากนี้มูลค่าจากทรัพยากร ทางธรรมชาติทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่ เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม

กรณีศึกษาการเป็นรัฐชายฝั่งที่ได้ประโยชน์จากทะเล สะท้อนจากแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกผสมผสานเชื่อมโยง กับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ **ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากทางทะเลของไทยจากการคาดการณ์ ปีพ.ศ.2565 มูลค่าประมาณ 23.674 ล้านล้านบาท** ซึ่งปีดังกล่าวอยู่ในช่วงปลายการแพร่ระบาดโควิด-19 ที่ต่อเนื่องมา 2 ปีเศษและได้รับผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยมีสภาวะวิกฤตทั้งจาก พลังงาน เงินเฟ้อสูงสุดเป็นประวัติการณ์และค่าเงินบาทอ่อนค่า

ก่อนอื่นต้องเข้าใจมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้จากผลประโยชน์ทางทะเลแต่ละปีไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปัจจัย ต่างๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลกมีผลต่อมูลค่าของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก, อัตราแลกเปลี่ยน, ราคาน้ำมันโลกช่วงครึ่ง ปีแรกของปีพ.ศ.2565 ปรับตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 40.72 ส่งผลทำให้ราคาน้ำมันขายปลีกทั้งดีเซล (ปี7) และ แก๊สโซฮอล์ 95 ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 40.43 และร้อยละ 43.34 ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจประเทศไทยได้รับ ผลกระทบจากวิกฤตที่มาจากกาการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้รายได้การท่องเที่ยวปีพ.ศ.2564 ลดหายไปถึง ร้อยละ 87



ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

ปีพ.ศ.2565 มูลค่าประมาณการ 23.674 ล้านล้านบาท

ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

รายการ	มูลค่า (ล้านล้านบาท)
มูลค่าเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนนร้อยละ 8.29	17.897
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.572
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	0.252
ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.696
มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก(EEC)	0.253
มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742
รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง	0.592
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.213
รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-สรรพากร-ค่าภาคหลวง	0.254
มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง	0.203
รวม	23.674

หมายเหตุ :

ปี พ.ศ.2565 เป็นปีที่ข้อมูลแปรปรวนอยู่ในช่วงปลายของการแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งต่อเนื่องมาสองปีเศษและในช่วงต้นไตรมาสแรกมีสภาวะสงครามรัสเซีย-ยูเครนส่งผลกระทบต่อให้เกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจราคาน้ำมันดิบโลกช่วงครึ่งปีแรกสูงขึ้นร้อยละ 40.72 ทำให้เกิดวิกฤตเงินเฟ้อสูงเป็นประวัติการณ์ ตามมาด้วยวิกฤตค่าเงินบาทครึ่งปีอ่อนค่าถึงร้อยละ 6.7 ในด้านบวกทำให้การส่งออกในรูปเงินบาทช่วง 4 เดือนแรกขยายตัวร้อยละ 24.34 และนำเข้าขยายตัวร้อยละ 30.32 ขณะเดียวกันรายได้ท่องเที่ยวจากทะเลลดลง

3. องค์ประกอบสมุททานุภาพของไทย เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื่อดังต่อไปนี้

1) **รัฐชายฝั่งและปัจจัยเอ็ดทางภูมิศาสตร์ (Coastal State)** ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกมีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร (วิกิพีเดีย) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลมีจำนวน 23 จังหวัด พื้นที่ทางทะเลของไทย (Maritime Zone) อ้างสิทธิ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน ไทยเป็นประเทศไม่กึ่งชาติในโลกที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 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

เห็นได้ว่าจากภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของประเทศทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นรัฐชายฝั่งที่มีอาณาเขตทะเลรวมกันเกือบ 2 ใน 3 ของพื้นที่เป็นแผ่นดิน อีกทั้งพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยมีส่วนอยู่ในช่องแคบมะละการวมเป็นพื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางกิโลเมตร มีสถานะเป็นหนึ่งในรัฐเจ้าของช่องแคบแต่ไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินเรือทำให้มีพรมแดนทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและอินโดนีเซีย (ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง)

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



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

- 3) **การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Maritime Route)**
กุญแจแห่งความสำเร็จ ของการเป็นรัฐชายฝั่งคือการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือทั้งในระดับขนส่งชายฝั่งและเส้นทางเดินเรือของโลก การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแนวหน้าของประเทศต่างๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับความสามารถการใช้ประโยชน์จากทะเลในการเชื่อมโยงการค้าและเทคโนโลยีในระดับนานาชาติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาโดยสมเด็จพระนครินทราธิราชหรือ “พระนครินทร์” (พ.ศ.1952) มีการค้าขายทางทะเลกับประเทศจีน ทำให้กรุงศรีอยุธยากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งกับจีนและกลุ่มประเทศตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเป็นมหาอำนาจของภูมิภาค
- 4) **ฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก** องค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจคือศักยภาพของการเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกที่จะให้มีกิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มากพอจะทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติทั้งภาคการผลิต, ภาคบริการ, เกษตรกรรม, ประมง, ปศุสัตว์ ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมากที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการว่างงานอยู่ในระดับที่ต่ำติด “TOP 10 ของโลก” เป็นปัจจัยเอื้อทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศมีความเข้มแข็ง กล่าวได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำให้ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในลำดับที่ 22 ของโลก ด้วยมูลค่าประมาณ 470,200 ล้านดอลลาร์
- 5) **การมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค** จากการทำไทยเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกทำให้เป็นประเทศที่มีอุปสงค์ความต้องการเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามารับและส่งออกสินค้าจำนวนมาก อีกทั้งท่าเรือที่ตั้งของประเทศอยู่ในเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญของโลกฝั่งตะวันออกหรือ “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. 2564 จำนวนเที่ยวเรือ 9,556 VOY จำนวนตู้สินค้าประมาณ 8.28 ล้านตู้/TEUs เทียบกับปีพ.ศ. 2563 จำนวนเที่ยวเรือลดลงเหลือ 9,828 VOY ปริมาณตู้สินค้า 7.59 ล้านตู้/TEUs อยู่อันดับ 4 ของอาเซียนรองจากท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือพอร์ตกลังของมาเลเซีย อีกทั้งไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 พิสัยสามารถรองรับตู้ได้ 18.1 ล้านตู้/TEUs
- (2) **ท่าเรือกรุงเทพ** เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือในปีพ.ศ.2564 จำนวน 4,026 VOY ปริมาณตู้สินค้า 1.56 ล้านตู้/TEUs และปีพ.ศ.2563 จำนวนเรือ 3,822 VOY ปริมาณตู้สินค้า 1.435 ล้านตู้/TEUs

(3) **ท่าเรือมาตาพุด** ตั้งอยู่จังหวัดระยองเป็นท่าเรือรองรับสินค้า “Bulk & Liquid Cargo” มีความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และสินค้าเหลวปริมาณ 16 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันมีผู้ประกอบการจำนวน 12 ราย เป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ จำนวน 9 ราย และผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะจำนวน 3 ราย โดยในปัจจุบันมีการใช้งานเต็มศักยภาพและอยู่ระหว่างการพัฒนาเฟส 3

สำหรับชายฝั่งตะวันตกหรือ “West Coast Route” เป็นเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ สัดส่วนประมาณร้อยละ 29.25 เนื่องจากไม่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และปริมาณสินค้าไม่มากพอ ทำให้การขนส่งจะใช้เรือเล็ก (Feeder ship) ไปต่อเรือแม่ที่ท่าเรือปีนังหรือสิงคโปร์ ขณะที่สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งทางบกไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนังประเทศมาเลเซีย ท่าเรือสำคัญของภาคใต้คือท่าเรือระนองแต่เป็นท่าเรือขนาดเล็กอยู่ในท่าที่ไม่เหมาะสมขนาดศักยภาพในการเป็นท่าเรือฝั่งตะวันตก สะท้อนจากข้อมูลเชิงประจักษ์ในปีพ.ศ.2564 คาดว่ามีเรือเทียบท่าประมาณ 244 VOY และปริมาณตู้ 4,058 TEUs

ท่าเรือขนาดใหญ่ TOP 20 ของโลก

(ปีค.ศ.2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (TEUs)	ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (TEUs)
1	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Port of Shanghai)	จีน	43,303,000	11	ท่าเรือดูไบ (Dubai Ports)	คูไบ	14,111,000
2	ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	สิงคโปร์	37,195,636	12	ท่าเรือกลัง (Port Klang)	มาเลเซีย	13,580,717
3	ท่าเรือหนิงโป (Port of Ningbo-Zhoushan)	จีน	27,530,000	13	ท่าเรือแอนท์เวิร์ป (Port of Antwerp)	เนเธอร์แลนด์	11,860,204
4	ท่าเรือเสิ่นเจิ้น (Port of Shenzhen)	จีน	25,770,000	14	ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Port of Xiamen)	จีน	11,122,200
5	ท่าเรือกวางเจา (Port of Guangzhou)	จีน	23,236,200	15	ท่าเรือเกาซุง (Port of Kaohsiung)	ไต้หวัน	10,428,634
6	ท่าเรือปูซาน (Port of Busan)	เกาหลีใต้	21,992,001	16	ท่าเรือลอสแอนเจลิส (Port of Los Angeles)	USA	9,337,632
7	ท่าเรือชิงเตา (Port of Qingdao)	จีน	21,010,000	17	ท่าเรือฮัมบูร์ก (Port of Hamburg)	เยอรมัน	9,274,215
8	ท่าเรือฮ่องกง (Port of Hong Kong)	จีน	18,361,000	18	ท่าเรือตันจุงเปเลปัส (Port of Tanjung Pelepas)	มาเลเซีย	9,100,000
9	ท่าเรือเทียนจิน (Port of Tianjin)	จีน	17,264,000	19	ท่าเรื่อด้าเหลียน (Port of Dalian)	จีน	8,760,000
10	ท่าเรือรอตเทอร์ดัม (Port of Rotterdam)	ฮอลแลนด์	14,810,804	20	ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port)	ไทย	8,106,928

6) **นาวิกานุภาพ (Naval Power)** องค์ประกอบที่เอื้อต่อสมุททานุภาพของเศรษฐกิจ รัฐจะต้องมีกองกำลังทางทหารและยุทธโศปกรณ์ซึ่งมีสมรรถนะ-เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีจำนวนที่เพียงพอในการป้องปรามและปกป้องอธิปไตยเหนือพื้นที่อาณาเขตทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้านตลอดจนภัยคุกคามซึ่งทางเดินเรือ การมีนาวิกานุภาพจะเป็นปัจจัยเอื้อต่อดุลอำนาจและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เท่าเทียมกันในการเจรจาต่อรองเงื่อนไขทางการค้าและประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ อย่างไรก็ตามมีความพยายามในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติให้ไทยมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกัมนาวิกานุภาพเป็นเรื่องของพาณิชย์นาวีที่ต้องแข่งขันซึ่งศักยภาพธุรกิจเรือสินค้าของไทยอยู่ในระดับเชื่อมโยงท่าเรือระยะใกล้และ/หรือเป็นเรือ Feeder รับช่วงขนถ่ายสินค้า

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

ขณะที่ภาคเอกชนการตัดสินใจลงทุนใช้ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจซึ่งธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูงและมีการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งด้านราคา-ต้นทุน-ภาษีและขนาดของธุรกิจเป็นการแข่งขันระดับโลกที่เน้น “Economy of Scale” การมีแผนชาติกำหนดให้ไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่สามารถแข่งขันในระดับ “Global Competitiveness” ในเอเชียมีเพียงจีน, ญี่ปุ่น, ไต้หวัน และเกาหลีใต้ ตั้งเป้าหมายกองเรือไทยต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งหมดอาจเป็นเพียงเรือเคลื่อนลอย อีกทั้งยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้ไทยเป็นประเทศที่มีเรือขนาดใหญ่ให้สามารถแข่งขันกับประเทศจีน, ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้อันรวมถึงส่งเสริมธุรกิจประกันภัยทางทะเล การมียุทธศาสตร์ชาติด้านการใช้ผลประโยชน์ทางทะเลด้วยการขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีเป็นแนวทางที่ถูกต้องแต่รัฐจะต้องเข้าไปส่งเสริมหรือดำเนินการอย่างไรไม่ได้ระบุไว้

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 ยับยั้งและจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุมหรือ “IUU Fishing” ค.ศ. 2016
- พิธีสารสนว่าด้วยการป้องกัน 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 จากการทำไทยอยู่ในทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลกและเป็นศูนย์กลางของอาเซียน สามารถขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงทางบกไปประเทศจีนตอนใต้ทั้งทางถนนและทางรางซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว-ไทยซึ่งจะส่งเสริมทั้งด้านการขนส่งคน-สินค้า, การเป็นฐานการผลิตและการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ปฏิเสธไม่ได้ว่าที่ผ่านมา

การเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญทำให้ขนาดเศรษฐกิจของไทยหรือ GDP ในปีพ.ศ.2564 มีมูลค่าประมาณ 15.855 ล้านล้านบาทอยู่ในอันดับที่ 22 ของโลก (IMF) และมีความมั่งคั่งจากการมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศสุทธิประมาณ 277,906 ล้านดอลลาร์ (ธ.ค.64) อยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก

ความท้าทาย : การมีปัจจัยเอื้อจะต้องมียุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงและมีการกระจายรายได้ที่เท่าเทียมกันจะทำได้อย่างไร

- 3) เศรษฐกิจที่เข้มแข็งเป็นพื้นฐานของศักยภาพของชาติ ปฏิเสธไม่ได้ว่าสมุทธานุภาพเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและสามารถรับมือวิกฤตเศรษฐกิจโดยไม่ต้องพึ่งพาต่างชาติ เศรษฐกิจที่เข้มแข็งทำให้ภาครัฐและเอกชนใช้ประโยชน์ในการเจรจาต่อรองระดับนานาชาติเพื่อผลประโยชน์ในทางการค้าในรูปแบบของข้อตกลงเพื่อความได้เปรียบทางเศรษฐกิจและถูกกีดกันทางการค้า อีกทั้งเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งส่งผลต่อศักยภาพในการจัดสรรงบประมาณทางทหารที่เพียงพอในการปกป้องอธิปไตย-ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ

ความท้าทาย : การขาดทิศทางการพัฒนาถึงจะมียุทธศาสตร์ชาติแต่ก็ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน อีกทั้งขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐ-การเมือง-ภาคเอกชนท้องถิ่นในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากทะเลอย่างเป็นรูปธรรม

- 4) อาณาเขตทะเลไทยมีพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นความท้าทายของการธำรงศักยภาพในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของชาติเกี่ยวข้องกับการจับสัตว์น้ำ, 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 เกี่ยวข้องกับการมีกฎหมายที่เข้มงวดมีหน่วยงานรัฐที่ต้อง

บูรณาการและประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงประชาชน รวมทั้งมีหลักสูตรการเรียน-การสอนตั้งแต่ระดับประถม-มัธยม

6) **ดุลยภาพของพลาณภาพทางทะเล (Naval Power Balance)** เป็นที่ทราบอยู่แล้วว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนการค้าเกินครึ่งหนึ่งของการค้าโลกและเป็นฐานการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในโลก อีกทั้งช่องแคบมะละกาและช่องแคบซุนดาเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของซีกโลกตะวันออกและตะวันตกเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ พื้นที่ทะเลทั้งใต้น้ำและผิวน้ำเต็มไปด้วยทรัพยากรที่มีค่าอีกทั้งการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลทำให้พื้นที่ที่มีการทับซ้อนกัน เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างมีการสะสมกองกำลังทางเรือทั้งเรือยุทธการ เรือดำน้ำและยุทโธปกรณ์ เป็นความประมาทและสร้างความตึงเครียดที่ชาติมหาอำนาจต่างมีท่าทีปรักปรำต่อกัน เช่น บริเวณช่องแคบไต้หวัน, คาบสมุทรมะนิลา, หมู่เกาะสแปรตลีย์ และหมู่เกาะพาราเซล ที่ประเทศจีนมีการประกาศเป็นอาณาเขตทะเลของตนท่ามกลางการคัดค้านจากหลายประเทศมีการถมทะเลสร้างเมืองและสนามบิน สร้างความตึงเครียดในภูมิภาคและความไม่พอใจให้กับสหรัฐอเมริกาจนนำไปสู่ข้อตกลงความมั่นคงไตรภาคีหรือ “AUKUS” ระหว่างออสเตรเลีย-สหราชอาณาจักร-สหรัฐอเมริกา

ความท้าทาย : ไทยซึ่งเศรษฐกิจผูกพันทางการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่เป็นคู่ขัดแย้ง ทำอย่างไรจะไม่ตกอยู่ในห่วงโซ่สงครามเย็นครั้งนี้และจะสามารถรักษาสมดุลภูมิสัมพันธ์ได้อย่างไร

5. ภูมิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาค

การที่ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลทั้งด้านอันดามันและฝั่งอ่าวไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือสินค้าหลักของโลก และอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์ระดับโลก ทำให้อาณาบริเวณเขตทะเลจีนใต้ตลอดไปจนถึงช่องแคบมะละกาเป็นพื้นที่แย่งชิงผลประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและทหารของชาติมหาอำนาจมาตั้งแต่ครั้งสมัยในอดีต ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาและจีนมีการแข่งขันและแบ่งขั้วอำนาจของโลกทำให้ประเทศไทยกลายเป็นพื้นที่ช่วงชิงความได้เปรียบของชาติมหาอำนาจเกี่ยวข้องกับภูมิสัมพันธ์เชิงอำนาจและการรักษาผลประโยชน์ของไทย

ภูมิสัมพันธ์เชิงอำนาจและความมั่นคงทางทะเล 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 อังโอรปีไตยเหนือหมู่เกาะปะการังสแปรตลีย์และหมู่เกาะพาราเซล ขณะที่ประเทศจีนมี

การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดเกาะกงของกัมพูชา มีการก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กองกำลังทหารเข้ามาประจำการ นอกจากนี้ข้อตกลงระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมาร์ (CMEC) มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่รัฐยะไข่ตลอดจนการเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึก “ฮัมบันโตกา” ประเทศศรีลังกา เพื่อเป็นฮับรองรับเรือสินค้าของจีนจากทะเลจีนใต้-มหาสมุทรอินเดียและคลองสุเอซ

- 3) โครงการ “Thai Canal” ซึ่งจีนวางยุทธศาสตร์ให้เป็นทางเลือกในการสร้างคลองลัดเริ่มจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังออกอ่าวไทยที่อำเภอระนองจังหวัดสงขลา โครงการนี้ทางสภาผู้แทนราษฎรพยายามผลักดันจนออกเป็นร่างพรบ. ซึ่งโครงการนี้ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุททานุภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- 4) **กรณีพิพาททะเลจีนใต้** เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุททานุภาพที่ชัดเจนเกี่ยวข้องกับการที่จีนอ้างสิทธิ์เหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้ที่เรียกว่า “แนวเส้น 9 จุด” (9-Dotted Line) ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของทะเลจีนใต้ของใต้วันผ่านเกาะไห่หนานบริเวณอ่าวตังเกี๋ยลากผ่านทะเลฝั่งตะวันตกจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนของประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนามประกอบด้วยหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ ซึ่งทั้งฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ กรณีนี้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติทั้งสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลียไม่ยอมรับเนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากล แนวพิพาทดังกล่าวผ่านปากอ่าวไทย จนนำไปสู่ความตกลง ความมั่นคงไตรภาคีหรือ “AUKUS” กรณีการขุดคลองไทยจะทำให้อ่าวไทยตอนล่างอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศทำให้ดุลยปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศเปลี่ยนไป



6. กรณีศึกษา :

นโยบายรัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสนับสนุนสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด การที่รัฐได้ตั้งอยู่ติดกับทะเลไม่ว่าจะสามารถพัฒนายกระดับศักยภาพให้เป็นประเทศซึ่งมีพลาณภาพทางเศรษฐกิจในระดับแนวหน้า เช่น บังคลาเทศ, ศรีลังกา, เมียนมาร์, กัมพูชา, โขมาเลีย และอีกหลายประเทศซึ่งเป็นรัฐชายฝั่ง แต่เศรษฐกิจยังอยู่ในลำดับที่ด้อยพัฒนา องค์ประกอบสำคัญขึ้นอยู่กับการขาดนโยบายและไม่มียุทธศาสตร์ชาติที่จะผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างเป็นรูปธรรม เกี่ยวข้องกับการเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะให้เกิดการจ้างงานและการมีรายได้ของประชาชนนำไปสู่ประเทศที่มีเศรษฐกิจมั่งคั่งและประชาชนมีชีวิตที่ดี การมีกฎหมายกรอบจักรวาลแต่ขาดองค์ประกอบด้านการขับเคลื่อน เช่น “ศรชล” อาจไม่ใช่คำตอบ

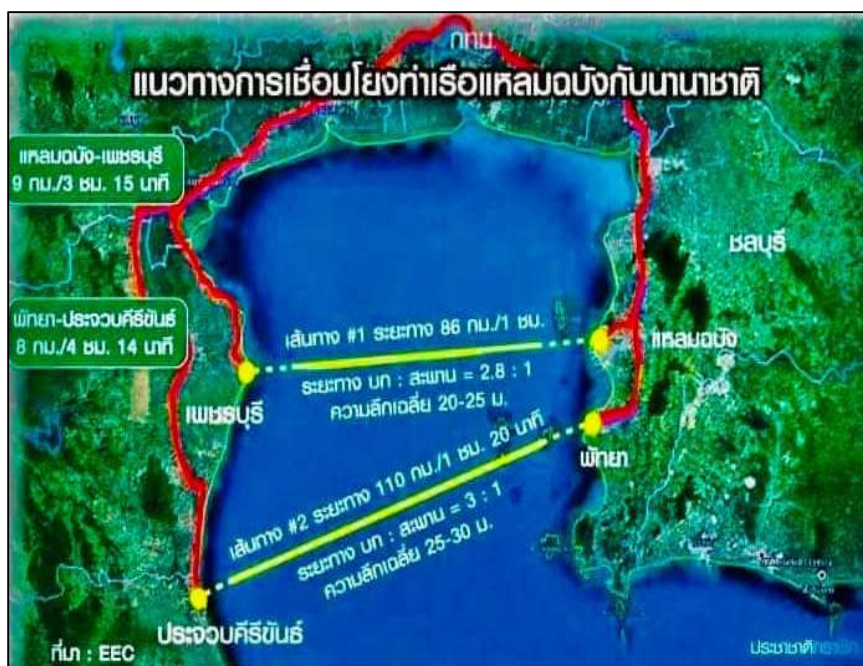
โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทะเลกับเศรษฐกิจของประเทศ

โครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเศรษฐกิจทะเลกับเศรษฐกิจบนแผ่นดินที่สำคัญของไทยในช่วงปีพ.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** เป็นการพัฒนาต่อยอดท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในปีพ.ศ.2564 มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.828 ล้านตู้/TEUs ซึ่งพิธีสารรับตู้สินค้าสูงสุด 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:

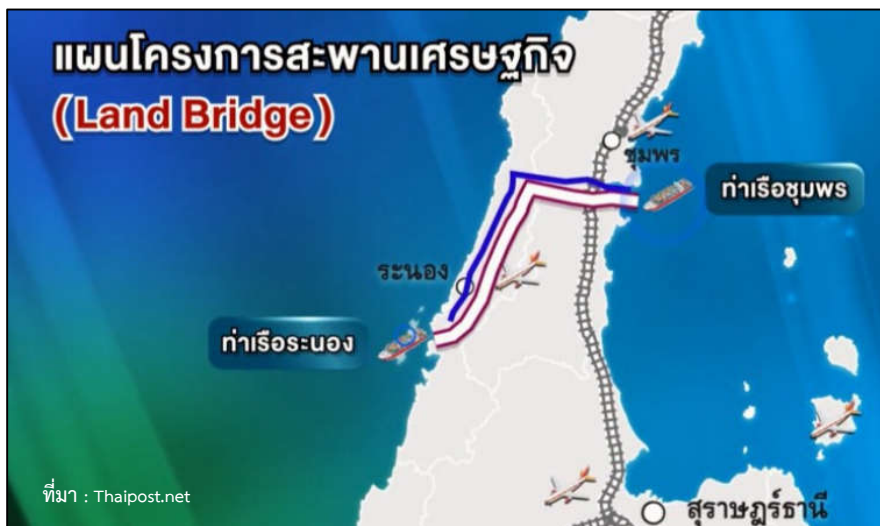
Gulf/PTT/China harbour มูลค่าการลงทุน 114,046 ล้านบาท ค่าสัมปทานคงที่ 29,050 ล้านบาท และค่าสัมปทานผันแปร 100 บาท/TEUs (เป็นเงินประมาณ 1,800 ล้านบาท) ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 จะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือเวียดนามซึ่งกำลังพัฒนาให้เป็นที่ท่าเรือระดับโลก

- 3) ท่าเรือมาตาพุดระยะที่ 3 ตั้งอยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลจังหวัดระยอง รองรับการขนถ่ายสินค้าที่เป็น “Liquid Material” เช่น ก๊าซธรรมชาติและวัตถุดิบเหลวสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลในปริมาณ 16 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันมีความคืบหน้าในการดำเนินงานคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2569 มูลค่าการลงทุน 7,500 ล้านบาทและการลงทุนของภาคเอกชนในส่วนที่เชื่อมโยงอีกประมาณ 55,400 ล้านบาท ท่าเรือมาตาพุดรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลวัตถุดิบต้นน้ำได้มาจากแก๊สธรรมชาติในอ่าวไทยผ่านกระบวนการต่างๆ จนได้เป็นวัตถุดิบกึ่งสำเร็จรูปเพื่อนำไปผลิตเม็ดพลาสติกและวัสดุสังเคราะห์ต่างๆ ของหลายอุตสาหกรรม รายได้ปีละประมาณ 7.42 แสนล้านบาท เป็นรายได้ภาษีของรัฐประมาณ 3.383 หมื่นล้านบาทต่อปีมีการจ้างงานประมาณสี่แสนตำแหน่ง
- 4) สะพานข้ามอ่าวไทย (ชลบุรี-เพชรบุรี) เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปีพ.ศ. 2563) มูลค่าการลงทุนประมาณ 9.9 แสนล้านบาทหากลงทุนจริงถือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประวัติศาสตร์ เบื้องต้นกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแหลมฉบัง-เพชรบุรี ระยะทาง 86 กม.และเส้นทางพญา-หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 110 กม. การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 10 ปีในการเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land Bridge) ที่จะสร้างถนนมอเตอร์เวย์คู่กับรถไฟทางคู่เป็นการประหยัดระยะทางได้ประมาณ 400 กิโลเมตรเป็นการเชื่อมจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศและจะกลายเป็น “Land Mark” ของไทยส่วนความคุ้มค่าและความเป็นไปได้เป็นอีกเรื่องหนึ่ง

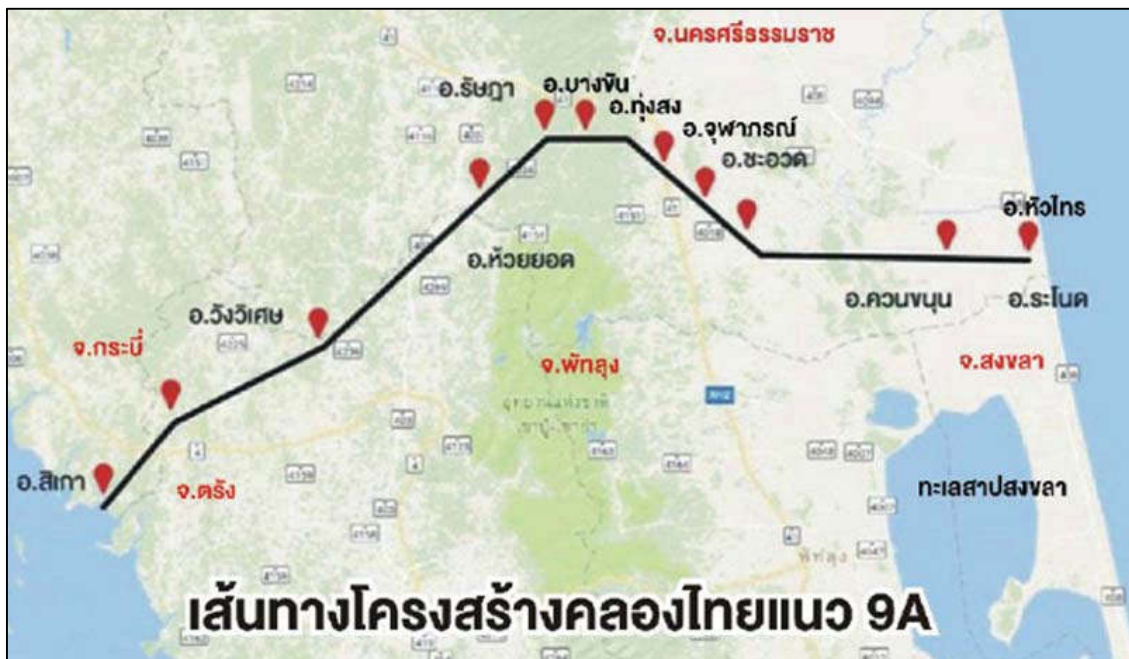


- 5) สะพานข้ามทะเลสาบสงขลา (พัทลุง-สงขลา) เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปีพ.ศ.2564) มูลค่าการลงทุนประมาณ 4,635 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปีจุดเริ่มต้นอำเภอเขาสนชัย จังหวัดพัทลุงข้ามทะเลสาบสงขลาไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสิ้นสุดที่อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร สะพานมีขนาด 2 ช่องจราจรการก่อสร้างอาจเป็นสะพานคานชิงหรือสะพานคอนกรีต สามารถร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมทะเลสาบได้มากกว่า 80 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นการประหยัดเวลาการเดินทางของคนและสินค้า
- 6) โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) เพื่อยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของอาเซียน เป็นโครงการของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ปีพ.ศ.2563) มูลค่าการลงทุนทั้งปรับปรุงท่าเรือและแลนด์บริดจ์ล่าสุดกระทรวงคมนาคมระบุประมาณ 3.0 แสนล้านบาทจะเปิดประมูลได้ปีพ.ศ.2557 ระยะเวลาก่อสร้าง 3-4 ปี โครงการนี้อยู่ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “SEC” เพื่อเชื่อมโยงการโลจิสติกส์ขนส่งกับท่าเรือในพื้นที่ EEC ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพรและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองให้เป็นท่าเรือน้ำลึก จากข้อมูลระบุว่าความลึกหน้าท่า 15-16 เมตรเพื่อรองรับการขนส่งเรือคอนเทนเนอร์ชั้น Panamax Class ไปจนถึงชั้น Super Panamax ระวางบรรทุกขนาด 5,000-7,000 TEUs

โครงการมีอุปกรณ์ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์แบบ “Intermodal Transhipment” ด้วยการปรับเปลี่ยนยกขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติขึ้นลงจากเรือฝั่งหนึ่งไปขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่งด้วยระบบสารถพอร์ทหรือท่าเรืออัจฉริยะ “Automated Container Terminal” เพื่อดึงดูดให้เรือขนส่งสินค้าจากที่ต่ออ้อมช่องแคบมะละกามาใช้แลนด์บริดจ์ของไทยในอนาคต คาดว่าจะมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ใช้บริการปีละ 20 ล้าน TEUs โครงการจะมีการสร้างถนนมอเตอร์เวย์และทางรถไฟระยะทางประมาณ 108-120 กม. โครงการนี้นับว่าจะให้เรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ “Tanker ship” ให้มาใช้แลนด์บริดจ์ซึ่งในทางปฏิบัติจะทำได้อย่างไร ความเป็นไปได้ของโครงการในเชิงพาณิชย์เป็นความท้าทายค่อนข้างสูง (มาก)



7) โครงการคลองไทย (Thai Canal) เป็นอภิมหาโปรเจกต์ที่รัฐบาลไม่ได้ริเริ่มเป็นโครงการของนักลงทุนจีนที่ได้รับการสนับสนุนจากนักการเมืองและอดีตนายทหารของไทย ปัจจุบันสภาผู้แทนราษฎรมีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยฯ แนวคิดเป็นการขุดคลองลัดอ่าวไทย จังหวัดนครศรีธรรมราชไปออกทะเลอันดามันที่จังหวัดตรัง ความกว้าง 400 เมตรไม่รวมเส้นขอบ แนวข้างคลองข้างละ 120 เมตร ความยาวในแผ่นดิน 135 กิโลเมตรและความยาวร่องน้ำ 76 กิโลเมตร ความลึก 26-30 เมตร มีการนำดินที่ขุดมาสร้างเกาะเทียม 2 เกาะเนื้อที่รวมกันประมาณ 150.7 ตารางกิโลเมตร จากการศึกษา (ผู้เขียน) สามารถร่นระยะเวลาการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาได้ประมาณ 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 ปีหลังจากคลองเสร็จเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ 3.6 เท่าของอัตราขยายตัวปัจจุบัน โครงการนี้ยังมีความกังขาถึงความเป็นไปได้มีทั้งผู้เห็นด้วยและเห็นต่างเพราะจะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือพาณิชย์และเรือยุทธการของจีน (BRI : Belt & Road Initiative)



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