

# ประตูลู่ความมั่นคง และความมั่นคงของชาติ

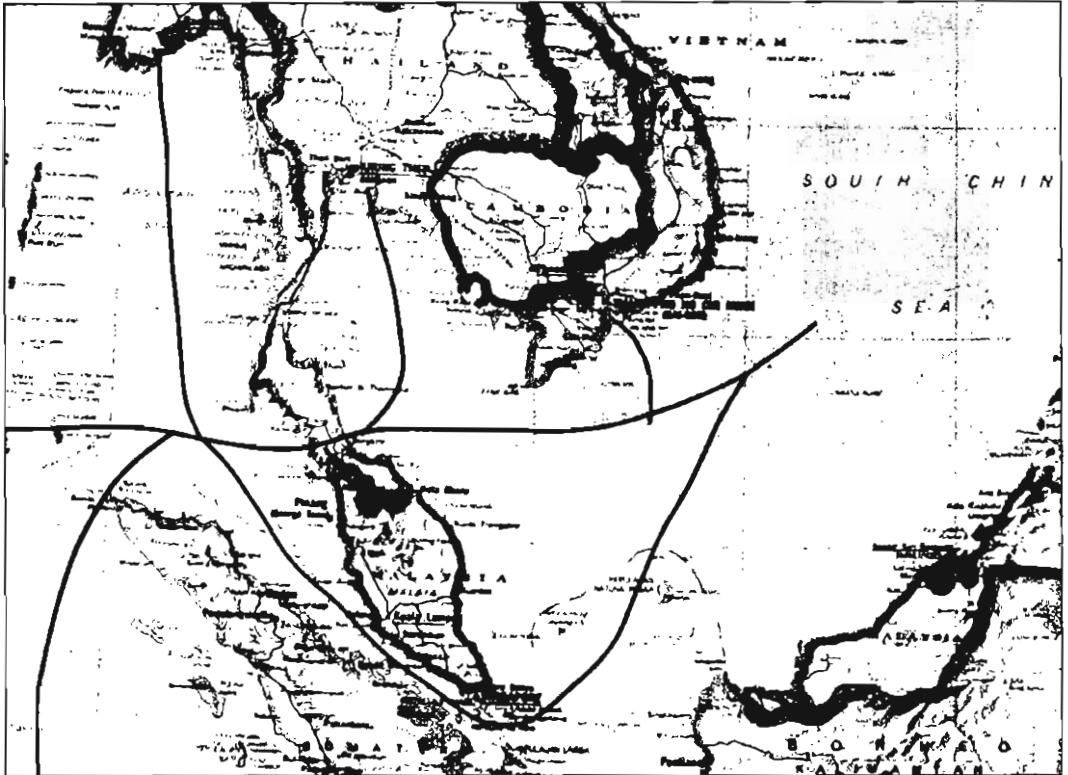
พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์

**นับ** ตั้งแต่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๐ เป็นต้นมา ประเทศไทยทั้งชาติได้รู้จักกับรสชาติของความผันแปร จากประเทศที่เป็น“เสือทางเศรษฐกิจ”ตัวหนึ่งในภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลายเป็นประเทศที่ขัดสนยากจนฉับพลัน ชนิดตั้งตัวไม่ติดก็เดี๋ยว ไม่รู้ว่าอีกกี่ปีเราจะมีฐานะกินดีอยู่ดีเหมือนแต่ก่อนอีก

ผมได้พยายามติดตามศึกษาปัญหาทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นครั้งนี้จากนักวิชาการผ่านทางสื่อมวลชนหลายแขนง พอจะสรุปได้ว่า แก่นของปัญหานั้นอยู่ที่ประเทศไทยไม่มีดอลลาร์เพียงพอที่จะหล่อเลี้ยงระบบหรือขบวนการทางเศรษฐกิจของประเทศได้ จึงทำให้ค่าของเงินบาทอ่อนตัวลงอย่างสะลิวจนเกือบจะเบรคไม่อยู่ ทำให้ระบบการเงินการคลังที่เป็นหลักทางเศรษฐกิจพังพินาศ และต้องลงเอยด้วยการกู้เงินจาก IMF และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ IMF กำหนดให้อย่างเคร่งครัด

๒๗ มกราคม ๒๕๔๑ ผมได้รับเชิญจาก คุณ วุฒิ สุขุม [อดีตเอกอัครราชทูตหลายประเทศ ปัจจุบันเป็นประธานอนุกรรมการวิสามัญ เรื่องชุดลอกเชื่อม

ทางน้ำระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน (คอคอตกกระ) ของสภาผู้แทนราษฎร] และคุณ สุเมธ พรหมพันธ์ ทส. หนองคาย รองหัวหน้าพรรคเสรีธรรม (ประธานอนุกรรมการเพื่อศึกษาหาวิธีป้องกันแม่น้ำระหว่างประเทศ แม่น้ำภายในประเทศ และแม่น้ำทะเลกัตเซาตลิ่งพัง) ให้ผมไปร่วมประชุมสัมมนาเกี่ยวกับคณะกรรมการดังกล่าวกับ อชวท. (ชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแก่ประชาชน) ซึ่งมี พลตรี ประสาน ประศาสน์สารกิจ ประธาน อชวท. ดร. พัฒนะ ภาวะนันท์ เลขา ฯ อชวท. และกรรมการ อชวท. อื่น ๆ เช่น คุณ พิมพา ลิมปพยอม พลเรือตรี ประเวศ โภชนสมบูรณ์ นอกจากนั้น ยังมีท่านอื่น ๆ ที่ได้รับเชิญจากสถาบัน



ต่าง ๆ อีกมากซึ่งผมไม่รู้จัก มีเพียงคนเดียวที่รู้จักคือ พลเรือเอก สุเมธี เมืองมั่น โดยประชุมที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อทำการพิจารณาคุณประโยชน์ที่ประเทศไทยและประชาชนจะได้รับจากการมีคลองกระจากการสัมมนาครั้งนี้ทำให้มองเห็นช่องทางที่รัฐบาลจะสามารถแก้วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจได้สำเร็จอย่างรวดเร็ว แต่จะเป็นไปได้อย่างไรนั้น ผมจะเฉลยในตอนหลัง

ก่อนที่ผมจะไปร่วมประชุมสัมมนาดังกล่าวข้างต้น ผมได้ขออนุญาต พลเรือเอก สุวัชชัย เกษมศุข ผู้บัญชาการทหารเรือตามระเบียบ รวมทั้งขอรับทราบนโยบายในการประชุมครั้งนี้ ท่านได้กรุณาอธิบายไปว่า หากมีการขอความเห็นเกี่ยวกับการขุด

คลองคอคอดกระ บอกไปได้เลยว่ากองทัพเรือเห็นด้วยร้อยเปอร์เซ็นต์ว่า จะมีประโยชน์ต่อความมั่นคงและยุทธศาสตร์ทางทะเลของชาติอย่างยิ่ง ส่วนในแง่อื่น ๆ แล้วไม่มีความเห็น เพราะมีข้อเสนอของเรา นอกจากนั้นท่านยังได้เปรยกับผมเหมือนจะบอกใ้อะไรสักอย่างว่า “นักปราชญ์จีนกล่าวว่า คนที่ร่ำรวยนั้นมีอยู่สามพวก พวกแรกคือคนที่เกิดมาในตระกูลร่ำรวยคือรวยมาแต่กำเนิด พวกที่สองคือคนที่ทำมาค้าขายจนร่ำรวย พวกที่สามคือคนที่รวยโดยไม่มีเหตุผล” ขณะที่ผมรับฟังนั้นผมไม่เข้าใจว่าท่านหมายถึงอะไร และมันเกี่ยวข้องกับการประชุมสัมมนาอย่างไร แต่เมื่อผมได้กลับไปอ่านผลงานวิจัยเรื่องการขุดคอคอดกระ



ของตัวเองเพื่อเตรียมการเข้าร่วมประชุม  
สัมมนาจึงได้เข้าใจความหมายที่แท้จริงของ  
ผู้บัญชาการทหารเรือ ท่านหมายถึง  
สมุทธานุภาพสอนให้ทหารเรือได้เรียนรู้  
จากบทเรียนในประวัติศาสตร์ว่า การสร้าง  
สมุทธานุภาพนั้นจะทำให้เกิดการค้าขาย  
สร้างความร่ำรวยมั่งคั่งให้แก่ประเทศชาติได้

หากจะกล่าวไว้เพียงแค่นี้คนที่มิใช่  
ทหารเรืออาชีพอาจยากที่จะมองเห็น และ  
เข้าใจได้อย่างดั่งแก่ถึงความเป็นไปได้ จึง  
จำเป็นต้องมีการอธิบายกันพอสมควร (ใน  
การเขียนครั้งนี้ผมได้ศึกษาทฤษฎีสมุททา  
านุภาพของ พลเรือเอก โกมุท กมลนาวิ  
นเพิ่มเติมด้วย)

ในประวัติศาสตร์ตั้งแต่ยุคโบราณก่อน  
คริสต์ศตวรรษในยุคเรือกรรเชียง ยุคเรือใบ  
มนุษย์เริ่มรู้จักใช้ทะเล มองเห็นความสำคัญ  
ของทะเล ใช้ทะเลเป็นเส้นทางเดินเรือขนส่ง  
สินค้าของตนไปมาค้าขายระหว่างกันและกัน  
เมืองใดหรือประเทศใดที่สามารถทำการค้า  
ขายทางทะเลได้ ก็มักจะมั่งคั่งร่ำรวยมาก  
กว่าเมืองที่อยู่ห่างทะเลหรือเมืองที่ไม่  
สามารถใช้ทะเลได้ ในศตวรรษที่ ๕ ก่อน  
คริสต์ศักราช ในสมัยคาร์เทจ ชาวฟินิเซียน  
(ใกล้ดูนิส) ซึ่งตั้งถิ่นฐานตามเกาะชายฝั่ง  
ทะเลด้านตะวันตกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน  
เป็นนักค้าขาย ด้วยการเสาะแสวงหาลูกค้า  
และแหล่งสินค้าใหม่ ฟินิเซียนจึงเป็นชาติ  
แรกที่ยิ่งใหญ่ในประวัติศาสตร์ที่ออกสู่

อาณาเขตเพื่อการค้าขายของตน ส่วนชาว  
เปอร์เซียก็ทำการค้าขายอยู่ทางด้านตะวันออก  
ออกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

ทางด้านเอเชีย ประเทศจีนก็เป็นนัก  
ค้าขายมาตั้งแต่โบราณเช่นกัน ในสมัย  
อาณาจักรฟูนาน ได้ทำการค้าขายมาถึง  
อาณาจักรศรีวิชัยประมาณ ค.ศ. ๑๑๙๘  
และต่อมาใน ค.ศ. ๑๔๐๕ ในสมัยราชวงศ์  
เหม็ง(หมิง)ได้ส่งกองกำลังทางเรือขนาดใหญ่  
เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเข้าไปในมหา  
สมุทรอินเดียจนถึงฝั่งทวีปแอฟริกาและ  
อ่าวเปอร์เซียเพื่อทำการค้าขายเช่นกัน

ทางด้านยุโรป โปรตุเกสเป็นชาติแรก  
ที่ใช้ความรู้ในเรื่องสมุทธานุภาพ (คือการ  
ใช้ทะเลและกำลังทางเรือ) ให้เป็นประโยชน์  
ในการค้าขายอย่างเต็มที่และห้ามมิให้  
ประเทศอื่นทำการค้าขายแข่งกับประเทศ  
ของตนมาตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๕ โดยทำการ  
ค้าขายในมหาสมุทรในส่วนที่อยู่ติดกับ  
ดินแดนซึ่งอยู่ในการควบคุมของตน ใน  
ค.ศ. ๑๔๘๖ ได้ส่งเรือทำการค้าขายผ่าน  
แหลมกูดโฮปเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย  
เรื่อยไปทางตะวันออกตามชายฝั่งทะเล  
เอเชียใต้ผ่านช่องมะละกา (ยึดมะละกา) ไป  
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปี ค.ศ. ๑๕๑๖  
ได้ตั้งสถานีการค้าในประเทศไทยในสมัย  
สมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ สเปนก็เป็นอีก  
ประเทศที่ใช้ความรู้ทางด้านสมุทธานุภาพ  
ทำการค้าขายขยายอาณาเขตไปทางเอเชีย



จนได้หมู่เกาะฟิลิปปินเป็นอาณานิคม และเป็นผู้สนับสนุนให้เกิดการค้นพบทวีปอเมริกา ประเทศทั้งสองนี้จึงมีความมั่งคั่งร่ำรวยเจริญรุ่งเรือง และยิ่งใหญ่มากที่สุดในยุคนั้น ประเทศฮอลแลนด์หรือเนเธอร์แลนด์เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ใช้สมุททานุภาพขยายการค้าขายและล่าอาณานิคมทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนได้หมู่เกาะอินเดียตะวันออก (หมู่เกาะอินโดนีเซีย) เป็นอาณานิคมนานถึง ๓๕๐ ปี

พิจารณาจากประวัติศาสตร์ตามที่กล่าวมาข้างต้นทำให้เราเกิดความเข้าใจอย่างแท้จริงว่า ที่ โรมัน กรีก อียิปต์ อินเดีย และจีน เจริญรุ่งเรืองมาแต่ในอดีต เพราะรู้จักใช้ทะเล ใช้พาณิชย์นาวีและกำลังทางเรือให้เป็นประโยชน์ทางการค้าขาย

การแย่งชิงการใช้ประโยชน์ในการทำการค้าขายด้วยการใช้กำลังทางเรือหรือการแย่งชิงสมุททานุภาพได้เกิดขึ้นหลาย ๆ ครั้ง ครั้งแรกสเปนทำการแย่งชิงสมุททานุภาพจากโปรตุเกสในปี ค.ศ. ๑๕๘๐ ต่อมาอังกฤษได้แย่งชิงสมุททานุภาพมาจากสเปนในปี ค.ศ. ๑๕๘๘ และแย่งชิงจากฮอลแลนด์ในปี ค.ศ. ๑๖๗๕ แย่งชิงจากฝรั่งเศสในปี ค.ศ. ๑๘๐๕ อังกฤษจึงกลายเป็นประเทศที่มีสมุททานุภาพมากที่สุดประเทศเดียว เป็นมหาอำนาจที่มั่งคั่งร่ำรวยที่สุด มีอาณานิคมอยู่ทั่วโลก ในระหว่าง ค.ศ. ๑๘๑๕ - ๑๘๕๘ จึงต้องมี

กองทัพเรือที่เกรียงไกรที่สุดอย่างไม่มีใครเทียบได้

นาวาเอก อัลเฟรด ไทเยอร์ มาฮาน (ALFRED THAYER MAHAN) ซึ่งเป็นอาจารย์วิทยาลัยสงครามทางเรือของนาวิกสหรัฐอเมริกา (ต่อมาได้เป็นอธิการบดีและได้รับยศเป็น พลเรือตรี) ได้ทำการศึกษาประวัติศาสตร์ตามที่กล่าวมาข้างต้น เขาได้ทำการวิเคราะห์และตีความหาความสำคัญของเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์จากเหตุการณ์ต่าง ๆ มากมาย ตั้งแต่ยุคต้น ๆ มาจนถึงยุคที่อังกฤษเป็นใหญ่แต่ผู้เดียว ได้นำเอาความยิ่งใหญ่ของสมุททานุภาพอังกฤษมาเป็นกรณีศึกษา พิจารณาหลักการและเหตุผลพื้นฐาน กำหนด/ตั้งเป็นทฤษฎีสมุททานุภาพ ขึ้น ผลงานในด้านนี้ได้เขียนไว้มากมาย แต่ที่โด่งดังมากที่สุดคือ THE INFLUENCE OF SEA POWER UPON HISTORY, 1600 - 1783 ซึ่งพิมพ์เมื่อ ๑๙๘๐ ข้อเสนอมุมความคิดของเขาในหนังสือดังกล่าวทำให้นาวาเอก มาฮาน มีชื่อเสียงโด่งดังไปทั่วโลก หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ จอมพลเรือกอร์สคอฟ แม่ทัพเรือของสหภาพโซเวียตก็ได้เขียนเรื่องสมุททานุภาพไว้ในหนังสือ MORSKAJA MORHCH GOSUDARSTAVA พิมพ์เมื่อ ค.ศ. ๑๙๗๖ สาระสำคัญก็คล้าย ๆ กับหนังสือของมาฮาน คือ การใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ต่อรัฐ และยังสรุปไว้ว่านโยบาย "GUN BOAT DIPLOMACY" ซึ่งเป็นการ



ใช้เรือรบบังคับชาติอื่นให้ทำการค้าขายหรือปฏิบัติตามความต้องการของตนซึ่งเป็นการใช้สมุททานุภาพนั้น ยังมีประโยชน์ในยุคปัจจุบัน กรณีที่สหรัฐอเมริกาใช้กองเรือบังคับให้อักรักปฏิบัติตามมติขององค์การสหประชาชาติเมื่อเร็ว ๆ นี้เป็นข้อพิสูจน์ล่าสุด

ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้นำทฤษฎีสมุททานุภาพของมาฮานไปประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ในการพัฒนาความมั่นคงและความมั่นคงของตน มาฮานได้เสนอทฤษฎีไว้หลายข้อ ข้อที่สำคัญนำมาศึกษาดังนี้.-

ข้อที่ ๑ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ จะนำไปสู่ความมั่นคงทางทหาร จะสามารถบรรลุได้ก็โดยการค้าขายในตลาดต่างประเทศหลาย ๆ ตลาดเท่านั้น

ข้อที่ ๒ เพื่อครอบงำหาประโยชน์จากตลาดโลก จำเป็นจะต้องมีพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็ง

ข้อที่ ๓ ประเทศสหรัฐอเมริกา มีองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญและจำเป็นตามธรรมชาติซึ่งจะก่อให้เกิดสมุททานุภาพดังกล่าว ได้แก่ ๑. ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ๒. ธรรมชาติที่เกือบล้อมรอบทั้งมณฑลทางธรรมชาติและอากาศที่เกี่ยวข้อง ๓. ขนาดของดินแดน ๔. จำนวนประชากร ๕. ลักษณะของประชาชน ๖. คุณลักษณะของรัฐบาลรวมทั้งสถาบันแห่งชาติ

ข้อที่ ๔ เป้าหมายหลักสูงสุดของสหรัฐอเมริกา คือ ความมั่นคง กำลังอำนาจ

แห่งชาติ และความมั่นคงทางการทหาร ประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีสิทธิหน้าที่ และพรหมลิขิตที่จะเป็นผู้นำโลก ทางการค้าและกำลังอำนาจทางการเมืองระหว่างประเทศ

ข้อที่ ๕ สหรัฐอเมริกาไม่สามารถมีพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็งตามที่ต้องการ หรือมีช่องทางที่จำเป็นเพื่อไปสูตลาดโลกได้ เว้นแต่ประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีกองทัพเรือที่เข้มแข็งสามารถป้องกันพาณิชย์นาวี และประกันการใช้ช่องทางไปสูตลาดโลกดังกล่าว

การที่จะให้บรรลุตามทฤษฎีสมุททานุภาพได้นั้น จำเป็นต้องมีเครื่องมือที่สำคัญ ๔ ประการ ได้แก่ กำลังทางเรือ ฐานทัพเรือพาณิชย์นาวี และท่าเรือพาณิชย์

สหรัฐอเมริกาได้ยึดถือและนำทฤษฎีสมุททานุภาพที่มาฮานเขียนไว้ไปปฏิบัติโดยเคร่งครัด เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีสมุททานุภาพของมาฮานดังกล่าวแล้ว ท่านก็จะไม่มีข้อสงสัยใด ๆ ว่าทำไมสหรัฐอเมริกาจึงได้กลายเป็นประเทศที่ร่ำรวยที่สุด เป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ทางการเงิน ทางการค้าที่ยิ่งใหญ่ที่สุดแต่เพียงผู้เดียวชนิดไม่มีใครเทียบได้เลย

ดังนั้น จึงพอจะสรุปเป็นประเด็นได้ว่า หากคนในชาติไทยต้องการที่จะพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจอย่างแท้จริงแล้วจำเป็นต้องนำทฤษฎีสมุททานุภาพมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาวะ



สิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ภายใต้การนำของรัฐบาล

ต่อไปนี้ลองมาวิเคราะห์สมุททานุภาพของประเทศไทยดูบ้าง จากสถิติการลำเลียงขนส่งสินค้าเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๘๖ จำนวนสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีปริมาณถึง ๘๐ % โดยปริมาตร หรือมากกว่า ๙๙.๕ % โดยน้ำหนัก การขนส่งทางเครื่องบินมีน้อยกว่า ๐.๕ % ดังนั้น การใช้ทะเลในแง่ที่เป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้า (ทหารเรือเรียกว่า เส้นทางคมนาคม ภารกิจหลักของกองทัพเรือทุก ๆ ชาติ จึงเหมือนกันคือ การป้องกันประเทศทางทะเล และคุ้มกันเส้นทางคมนาคม) เพื่อการค้าขาย ซึ่งเป็นเส้นเลือดใหญ่ทางเศรษฐกิจที่หล่อเลี้ยงประเทศแม่ การใช้ทะเลดังกล่าวจึงเป็นหนทางสร้างความร่ำรวยให้แก่ประเทศทุก ๆ ประเทศ ทะเลจึงเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของคนทุกชาติทุกภาษา การรู้จักใช้ทะเลและควบคุมการใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์จึงถือได้ว่าเป็นผลประโยชน์แห่งชาติที่ยิ่งใหญ่ที่สุด

ก่อนที่จะได้กล่าวให้ลึกซึ่งลงไปถึงทฤษฎีสมุททานุภาพทั้ง ๕ ข้อที่เกี่ยวข้องพันกับประเทศไทย จะขอกล่าวถึงเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างสมุททานุภาพของประเทศ เพื่อให้ท่านได้มองเห็นภาพให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ประเทศไทยมีเครื่องมือทั้ง ๔ ประเภทอยู่ครบครันไม่น้อยทีเดียว

เครื่องมือประเภทที่ ๑ กำลังทางเรือ ในฐานะที่เป็นทหารเรือ ผมกล้ากล่าวได้ว่า ปัจจุบันนี้กำลังทางเรือของไทยมีความเข้มแข็งในระดับที่อาจกล่าวได้ว่า เพียงพอที่จะค้าประกันการค้าขายและความมั่นคงของชาติจากการรุกรานของประเทศในภูมิภาคในขณะนี้ได้ แต่ท่านคงจะจำทฤษฎีสมุททานุภาพในข้อแรกได้ว่า เราจะต้องทำการค้าขายในตลาดต่างประเทศหลาย ๆ ตลาดพร้อม ๆ กัน ซึ่งมาขานมองเห็นมาตั้งแต่สมัยโบราณ ในยุคข้อมูลข่าวสารการแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจในรูปแบบต่าง ๆ จะรุนแรงขนาดไหนพอมองออกกันทุกคน การค้าขายในที่ห่างไกลออกไปจำเป็นที่จะต้องมีการรักษาเส้นทางคมนาคมดังกล่าว รวมทั้งคุ้มกันผลประโยชน์โพ้นทะเลที่ห่างออกไปหลายพันไมล์ทะเลนี้ให้ได้ เรื่องนี้รัฐบาล (โดยการเสนอแนะของกองทัพเรือ) คงเข้าใจดีจึงเป็นที่มาของเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์และความต้องการเรือดำน้ำของกองทัพเรือ เพราะกองทัพเรือมีหน้าที่โดยตรงในการคุ้มกันเส้นทางคมนาคม (SEA LINE OF COMMUNICATION-SLOC) ท่านคงจำได้เมื่อสหรัฐอเมริกาจำเป็นต้องถอนตัวออกจากเวียดนาม และฐานทัพเรือชูปิคด้วย เหตุผลทางการเมืองทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ สหรัฐ ฯ จำเป็นต้องขอให้กองกำลังป้องกันตนเองของ



ญี่ปุ่นขยายการคุ้มกันเส้นทางคมนาคมลง  
มาทางใต้ อีก ๑,๐๐๐ ไมล์ ในขณะที่เดียวกัน  
ก็ขอให้ออสเตรเลียขยายการคุ้มกันเส้นทาง  
คมนาคมขึ้นมาจากเหนือในเอเชียตะวันออกเฉียง  
เฉียงใต้จรดกับกำลังทางเรือของญี่ปุ่น  
จนเป็นที่ฮือฮาทั่วโลกในขณะนั้น

ในปัจจุบันนี้กองทัพเรือไทยยังขาด  
กำลังทางเรือที่สำคัญอย่างรุนแรงอยู่อีก  
ประการหนึ่ง คือ เรือลาดตระเวน  
ตรวจการณ์ทั้งชายฝั่งและนอกชายฝั่ง (OFF  
SHORE PATROL VESSEL-OPV)  
เพื่อคุ้มกันทรัพยากรธรรมชาติ และผล  
ประโยชน์ทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ  
๒๐๐ ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง มาเลเซียมอง  
เห็นความสำคัญในประเด็นนี้มากที่สุด ได้  
สั่งต่อเรือตรวจการณ์ขนาดใหญ่ ซึ่งความ  
จริงก็คือเรือฟรีเกตดี ๆ นี้เอง (เข้าใจว่า  
มาเลเซียไม่กล้าเรียกว่าเรือฟรีเกตเพราะ  
เกรงประเทศเพื่อนบ้านจะตื่นตกใจ) จาก  
ประเทศเยอรมัน โดยต่อรวดเดียว ๒๗ ลำ  
ส่วนประเทศไทยสั่งต่อเรือตรวจการณ์ขนาด  
เล็กกว่าจากอยู่ในประเทศครั้งละ ๑ - ๒ ลำ  
เป็นอย่างมาก ในอดีตเมื่อไม่นานมานี้  
กองทัพเรือถูกต่อว่าว่าไม่สามารถให้การ  
คุ้มกันเรือประมงจนถูกประเทศเพื่อนบ้าน  
ยิงเสียหายและเสียชีวิตไปหลายคนก็เพราะ  
เราขาดเรือประเภทนี้

เครื่องมือประเภทที่ ๒ “ฐานทัพเรือ”  
ประเทศไทยมีฐานทัพเรือหลักอยู่ ๔ แห่ง

ถ้านับจำนวนแล้วน่าจะเพียงพอ จะขาดไปก็  
คงไม่เกินอีก ๑ ฐานทัพ แต่ฐานทัพที่มีอยู่  
ปัจจุบันนี้มีความสมบูรณ์และมีขีดความ  
สามารถในการซ่อมบำรุงหรือใช้เป็นฐาน  
ออกปฏิบัติการหรือพักผ่อนของลูกเรือได้  
อย่างค่อนข้างสมบูรณ์เพียงสองแห่งเท่านั้น  
หากฐานทัพที่ไม่สมบูรณ์เหล่านั้นได้รับการ  
พัฒนาให้มีขีดความสามารถเพียงพอกับ  
นาวิกานุภาพที่มีอยู่หรือกำลังจะมี เชื่อว่า  
จะเสริมสร้างสมุททานุภาพของชาติได้เป็น  
อย่างดี

เครื่องมือประเภทที่ ๓ “พาณิชย์นาวี”  
คนไทยส่วนใหญ่ยังมองไม่เห็นความสำคัญ  
ของทะเล และยังขาดนิสัยรักการผจญภัย  
และรักการเดินทางเรือทะเล ตรงนี้จึงค่อนข้างจะ  
เป็นอุปสรรคที่สำคัญทำให้ประเทศขาดทั้ง  
เรือพาณิชย์และคนประจำเรืออีกมาก  
เครื่องมือประเภทนี้จึงมีน้อยกว่าเกาหลี  
ใต้หวัน มาเลเซีย หรือแม้แต่ประเทศเล็ก ๆ  
อย่างสิงคโปร์ และไม่สามารถเปรียบเทียบ  
กับประเทศในยุโรปและสหรัฐอเมริกาเลย  
เรื่องนี้จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องเร่ง  
ปลูกฝังนิสัยของคนในชาติให้รักทะเล  
ส่งเสริมและสนับสนุนให้ประกอบธุรกิจ  
พาณิชย์นาวีให้มาก ๆ ยิ่งขึ้น เพราะยังไม่มี  
เครื่องมืออื่นใดที่จะขนส่งสินค้าจำนวนมาก  
ได้เท่าเรือเดินทะเล ดังนั้นการลำเลียง  
ขนส่งทางทะเลจึงถูกที่สุด

เครื่องมือประเภทที่ ๔ “ท่าเรือ



พาณิชย์” เป็นที่น่ายินดีที่รัฐบาลหลาย ๖ รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญ พยายาม สร้างท่าเรือเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อ ความต้องการที่แท้จริง อีกสิ่งหนึ่งที่จะต้อง ประสงค์ปรับปรุงก็คือการให้บริการในท่าเรือ ของเรายังห่างไกลกับการให้บริการของ ท่าเรือในต่างประเทศ เช่น ในสิงคโปร์ ทั้ง ด้านคุณภาพและปริมาณ ดังนั้นจึงขอฝาก ไปยังผู้รับผิดชอบซึ่งจะต้องหาทางแก้ไขเพื่อ ให้สามารถแข่งขันสู่ระดับนานาชาติได้ อย่า คิดง่าย ๆ แต่เพียงว่าอย่างไรเสียเขาก็ต้อง มาใช้บริการ เพราะไม่มีที่อื่นที่ดีกว่าใน ประเทศนี้ เพื่อให้เข้าสู่ในระดับสากลได้ จำเป็นจะต้องลดผลประโยชน์ส่วนตนลง เพื่อเพิ่มผลประโยชน์ส่วนรวม

ตามทฤษฎีสमतหานุภาพทั้ง ๕ ข้อ ยกเว้นข้อที่ ๓ ที่กล่าวมานั้นคงจะพอเข้าใจ ถึงความหมายได้ทุกข้อ และสามารถนำมา ประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ได้โดยกำหนดเป้าหมายหลักของชาติให้ แน่นนอนทีละขั้นตอนตามฐานะความเป็นอยู่ ของประเทศในห้วงเวลาที่เหมาะสม แต่คง ไม่สามารถกำหนดความมั่งคั่ง ความมั่นคง ทางการค้า และกำลังอำนาจให้ถึงขั้นเป็น ผู้นำของโลกได้เหมือนสหรัฐอเมริกา หาก เป้าหมายที่จะมีความมั่งคั่งและมั่นคงจน เป็นผู้นำของภูมิภาคแล้วก็คงไม่เกินความ สามารถของคนไทยเป็นแน่

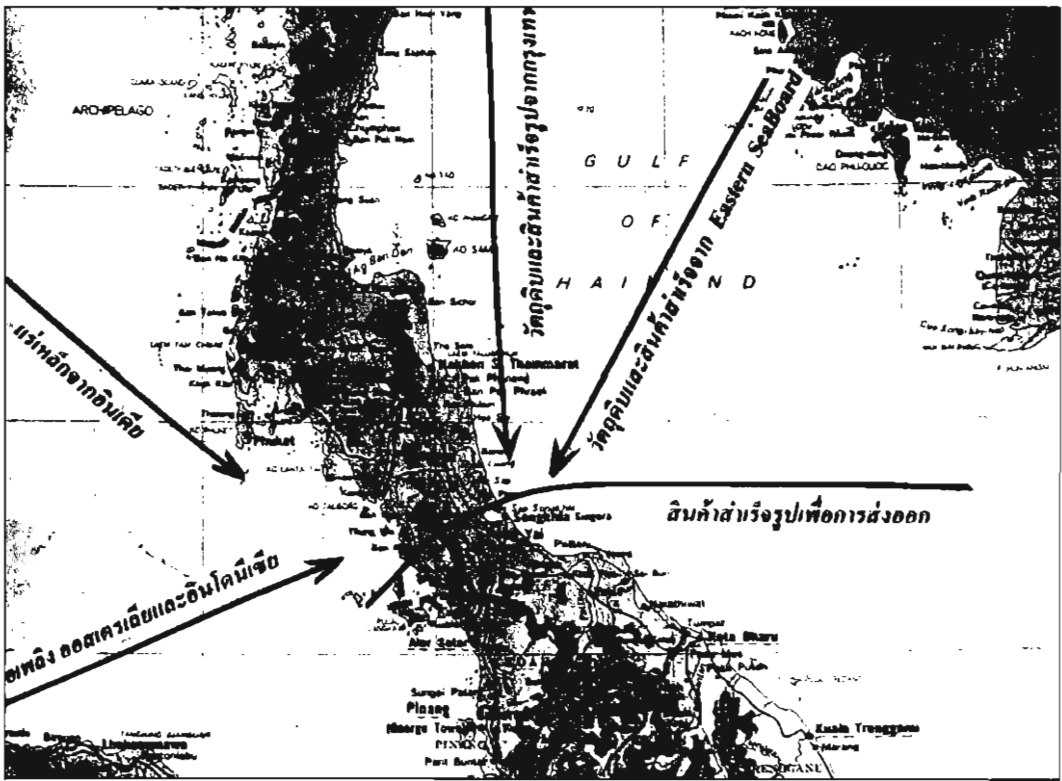
ต่อไปนี้ลองมาพิจารณาถึงองค์

ประกอบพื้นฐานที่สำคัญและจำเป็นตาม ธรรมชาติตามทฤษฎีสमतหานุภาพข้อที่ ๓ ซึ่งเป็นหัวใจในการสร้างสมตหานุภาพดูบ้าง *องค์ประกอบที่ ๑ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์* ตามทฤษฎีระบุว่า เป็นองค์ประกอบสำคัญ อันดับแรกของการมีสมตหานุภาพของทุก ๆ ประเทศ กล่าวคือ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ เหมาะสมที่จะก่อให้เกิดสมตหานุภาพ ควร จะมีลักษณะเป็นที่ตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือ หลักของโลก หรือตั้งอยู่ในศูนย์กลางการ เดินเรือหรือมีท่าเรืออยู่ในเส้นทางเดินเรือ ที่สำคัญ โดยไม่มีประเทศอื่นขวางกั้น เป็น ลักษณะสำคัญอันดับแรก ลักษณะที่ ๒ ต้องไม่ตั้งอยู่คร่อมระหว่างพื้นน้ำขนาดใหญ่ สองพื้นน้ำ โดยมีประเทศอื่นคั่นอยู่ ซึ่งจะถูก บังคับให้มีการกระจายกำลังนาวิกานุภาพ ประเทศที่ต้องด้วยลักษณะตามองค์ประกอบ นี้ควรจะเป็นเกาะ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสิงคโปร์ เป็นต้น

## ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของ ประเทศไทย

๑. ตามธรรมชาติตั้งอยู่ในตำบลที่สำคัญทางยุทธศาสตร์โลก เป็นประตูขวาง กั้นระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ซึ่งมีตลาดใหญ่ที่จีน ประชากร ๑,๒๐๐ ล้านคน กับ อินเดีย ประชากร ๕๕๐ ล้านคน โดยมี ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือ ค้าขายที่สำคัญที่สุดในโลกอยู่ตอนใต้





ของประเทศมาเลเซีย

๒. ความหนาแน่นการเดินเรือในช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน จะทำให้นานาประเทศมีความจำเป็นต้องหาเส้นทางเดินเรือใหม่ หากต้องหันไปใช้ช่องซุนดาจะต้องใช้ระยะทางเพิ่มขึ้นอีกประมาณ ๕๕๓ ไมล์ แต่ถ้าผ่านคลองกระจะย่นระยะทางได้ ๗๒๗ ไมล์ทะเลหรือ ๔๕ ชั่วโมง (๑.๘ วัน) เมื่อใช้ความเร็ว ๑๖ นอต สำหรับเรือรบ เวลาเพียง ๒ - ๓ นาที มีความหมายต่อการแพ้ชนะสงครามได้

๓. ลักษณะที่ตั้งของประเทศไทย ไม่ถูกต้องตามทฤษฎีสุมุททานุภาพ ๒ ประการ ประการแรกไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก ซึ่งอยู่ที่ช่องมะละกา ห่าง ๕๐๐ ไมล์ ประการ

ที่ ๒ ครอบมอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก โดยมีประเทศมาเลเซียขวางกั้น การเดินเรือจะต้องผ่านช่องแคบมะละกา หากมีคลองกระจะจะทำให้ประเทศไทยมีลักษณะถูกต้องตามทฤษฎีสุมุททานุภาพ คือ ทำให้ประเทศไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เป็นการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือทั้งทางประวัติศาสตร์ และทางยุทธศาสตร์ของโลก แม้ว่าประเทศไทยจะไม่มีลักษณะเป็นเกาะตามตำรากก็ตาม แต่แน่นอนก็คือทำให้เกิดเส้นทางเดินเรือค้าขายสายใหม่ เกิดจุดเชื่อมโดยตรงระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย นอกจากนั้นยังเกิดประโยชน์อีกประการต่อการเดินเรือเป็นอย่างมาก คือ สามารถหลบ



มรสุมจากฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่งได้อย่างรวดเร็ว

๔. ประโยชน์ที่จะเกิดกับประเทศไทย นอกจากด้านการค้าขายแล้ว ยังทำให้เรือประมงไทยมีทางออกสู่มหาสมุทรได้โดยไม่ต้องเดินผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน พ้นจากภาวะการกั้นกัน แกล้ง ริดไถ และคุกคามความปลอดภัย ส่วนกำลังทางเรือก็จะไม่ถูกบังคับให้กระจายกำลัง สามารถรวมกำลังตามหลักการทำสงครามได้โดยสะดวกจากสองฝั่งมหาสมุทร ทำให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยทางทะเล ทำให้กองทัพเรือสามารถรักษานโยบายแห่งชาติทางทะเลได้โดยสะดวก และได้ยุทธศาสตร์ทางทะเลที่ดีมากขึ้น

องค์ประกอบที่ ๒ ขนาดของดินแดน ประเทศที่มีฝั่งทะเลยาวและมีพื้นที่แผ่นดินหลังฝั่งทะเลมากพอที่จะเลี้ยงดูประเทศ จะมีโอกาสมีสมุทรทหานุภาพ อย่างไรก็ดี ความยาวของฝั่งจะต้องได้สัดส่วนกับจำนวนประชากรที่เหมาะสมด้วยคุณสมบัติที่ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง ๑,๕๐๐ ไมล์ทะเล จึงทำให้ประชาชนที่อยู่ชายฝั่งทะเลนิยมประกอบอาชีพทำประมงจนมีจำนวนเรือประมงติดอันดับแปดของโลกทีเดียว เรือประมงเหล่านี้ปัจจุบันเดินเรือไปทำการประมงไกลจากประเทศไทยมากยิ่งขึ้น มีจำนวนไม่น้อยที่ไปถึงอินโดนีเซีย

และบางส่วนก็เลยไปถึงอินเดียและบังกลาเทศ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าประเทศไทยมีคุณสมบัติที่จะเสริมสร้างสมุทรทหานุภาพในข้อนี้อย่างครบถ้วน

องค์ประกอบที่ ๓ จำนวนประชากร จำนวนประชากรของประเทศมีความสำคัญ แต่ความสำคัญนั้นอยู่ที่สัดส่วนของประชาชนที่อยู่ชายทะเล หรือทำมาหากินกับทะเล จะเป็นชาวเรือที่ดีหรือช่างต่อเรือที่ดีที่เป็นองค์ประกอบของสมุทรทหานุภาพ เช่น อังกฤษมีประชากรน้อยกว่าฝรั่งเศส แต่มีสัดส่วนของประชากรที่หากินเกี่ยวกับทะเลมากกว่า ประเทศอังกฤษจึงมีสมุทรทหานุภาพมากกว่า เรื่องนี้ผมเห็นว่าไม่ยากเลยที่จะสร้างให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะในยามที่คนไทยต้องพากันตบงานในยุคเศรษฐกิจฟองสบู่แตก หากรัฐบาลจะเป็นผู้เปิดโอกาสทองนี้ขึ้น เช่นเดียวกับปานามาที่อนุญาตให้ต่างชาติจดทะเบียนเรือพาณิชย์ ชักธงปานามาอย่างง่ายดาย เราก็ทำในทำนองเดียวกันคือให้ต่างชาติเข้ามาจดทะเบียนเรือพาณิชย์เป็นสัญชาติไทย ชักธงไทย แต่มีกฎหมายรองรับบังคับให้ใช้ลูกเรือเป็นคนไทย คนไทยก็จะพากันออกไปทำมาหากินในทะเลมากยิ่งขึ้น

องค์ประกอบที่ ๔ คุณลักษณะของประชาชน ที่มีนิสัยประจำชาติเป็นชาวเรือ ชอบผจญภัยทางทะเล รวมทั้งคุณลักษณะของประชาชนที่มีความถนัดในการทำการค้าขายและมีความเชื่อว่าการทำการค้าขาย



นอกจากจะนำความร่ำรวยมาสู่ตนแล้ว อาชีพค้าขายนี้ยังเป็นอาชีพที่มีเกียรติ ประชากรของไทยแม้ส่วนใหญ่จะไม่มีนิสัยประจำชาติเป็นชาวเรือก็ตาม แต่เราก็มีคนไทยจำนวนไม่น้อยที่นิยมการค้าขายเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว หากรัฐบาลจะให้การส่งเสริมปลูกฝังนิสัย ผมเชื่อว่าจะสามารถสร้างขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น คนอินโดนีเซียส่วนใหญ่มีนิสัยใกล้เคียงกับคนไทย แม้ประเทศจะเป็นเกาะจำนวนมากมาย ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศแต่ก่อนนี้ไม่สนใจที่จะประกอบอาชีพในทะเล แม้แต่การทำประมงก็ไม่สนใจเท่ากับคนไทย รัฐบาลอินโดนีเซียเริ่มต้นปลูกฝังนิสัยให้คนรักทะเลด้วยการลงทุนให้ฮอลลีวู้ดมาสร้างภาพยนตร์ปลูกใจและปลูกฝังให้คนรักทะเลให้รู้จักใช้ทะเลเป็นที่ประกอบอาชีพ สร้างโรงเรียนพาณิชยนาวิให้คนอินโดนีเซียทั้งชายหญิงเข้าศึกษา เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๒ อินโดนีเซียมีกัปตันเรือเป็นหญิงคนแรกนำเรือพาณิชย์ที่ต่อใหม่จากเยอรมันเดินทางมาถึงกรุงจาการ์ตา นอกจากนั้นรัฐบาลอินโดนีเซียยังส่งเสริมให้อุตสาหกรรมของรัฐมีขีดความสามารถต่อเรือพาณิชย์ขนาด ๒๐,๐๐๐ ตัน ได้ถึง ๒ ลำ เรื่องนี้เป็นตัวอย่างในการ ปลูกฝังนิสัยของคนประจำชาติที่รัฐบาลไทยควรจะนำเป็นตัวอย่าง

องค์ประกอบที่ ๕ ธรรมชาติที่เกื้อกูล รวมทั้งผลิตผลทางธรรมชาติและลักษณะ

อากาศที่เกี่ยวข้อง หมายถึง มีชายฝั่งทะเลตามธรรมชาติเป็นอ่าวหรือเกาะที่มีน้ำลึกเพียงพอสามารถบังคลื่นลมได้ มีปากน้ำสำหรับเดินเรือเข้าออกได้ ในน่านน้ำภายในของประเทศไทยมีอ่าวและเกาะใหญ่น้อยจำนวนมาก เกาะใหญ่ที่อาศัยเป็นที่จอดเรือกำบังคลื่นลมได้มีอยู่มาก เช่น ทางฝั่งตะวันออกของอ่าวไทยมีเกาะช้าง เกาะกูด เกาะเสมสาร เกาะจวง เกาะคราม เป็นต้น ส่วนทางฝั่งตะวันตกของอ่าวไทยก็มีเกาะพัง เกาะสมุย ทางฝั่งอันดามัน มหาสมุทรอินเดียก็มีเกาะภูเก็ตที่เป็นเกาะขนาดใหญ่สามารถใช้เป็นที่จอดเรือกำบังคลื่นลมได้ไม่น้อยทีเดียว ผลิตผลทางธรรมชาติ มาฮานกล่าวไว้ว่าประเทศใดที่มีดินฟ้าอากาศเหมาะกับการเพาะปลูก พลเมืองก็มีความโน้มเอียงที่จะทำมาหากินทางทะเลน้อยกว่าประเทศที่มีพื้นดินไม่ดี เรื่องนี้เป็นความจริงที่ประเทศไทยมีดินฟ้าอากาศเหมาะกับการเพาะปลูก ประชาชนส่วนใหญ่จึงไม่ชอบหากินทางทะเล แต่เนื่องจากภาคอีสานแห้งแล้งไม่เกื้อกูลต่อการเพาะปลูก ประชาชนในภาคนั้นจึงพากันไปหากินในภาคอื่น ๆ ส่วนหนึ่งหันมาประกอบอาชีพเป็นลูกเรือประมงทดแทนประชาชนที่อยู่ตามฝั่งทะเลที่หันไปประกอบอาชีพอื่นๆ ที่สบายกว่า แม้ประเทศไทยจะมีผลิตผลทางธรรมชาติ และลักษณะอากาศไม่ต้องตำราหนัก แต่ก็มองเห็นช่องทางที่รัฐบาลจะพัฒนาด้วยการให้การศึกษาก่อ



ประชาชนที่เป็นลูกเรือประมงเหล่านั้นให้มีความรู้ด้านการเรือ การเดินเรือเพิ่มมากขึ้นก็สามารถพัฒนาไปสู่การเป็นลูกเรือพาณิชย์ที่ดีได้โดยไม่ยากเลย เพราะเขาเหล่านั้นคุ้นเคยและมีความทรหดอดทนกับความโหดร้ายของทะเลเป็นเดิมพันอยู่แล้ว

อย่างไรก็ตามในหัวข้อนี้มาขานเน้นว่า แม้ว่าประเทศนั้น ๆ จะมีชายฝั่งทะเลตามธรรมชาติ แต่ถ้าไม่มีท่าเรือประเทศนั้นก็ไม่สามารถทำการค้าขายทางทะเลได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะไม่เกิดมีสมุทรทานุภาพ หรือพาณิชย์นาวี และกองทัพเรือ ในประเด็นนี้ก็เป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จะต้องรีบดำเนินการสร้างท่าเรือให้มากยิ่งขึ้นขึ้นโดยรวดเร็ว

องค์ประกอบที่ ๖ คุณลักษณะของรัฐบาล การพัฒนาสมุทรทานุภาพของประเทศนั้นก็เหมือนกับการพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ หากรัฐบาลให้ความสนใจก็สามารถทำได้โดยไม่ยาก เพราะรัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายแห่งชาติ รัฐบาลจึงเป็นส่วนสำคัญที่สุด หากได้รัฐบาลที่มองการณ์ไกลและมีนโยบายให้การสนับสนุนสมุทรทานุภาพของประเทศก็จะเจริญเติบโต

เราได้ทราบถึงเครื่องมือที่จะสร้างสมุทรทานุภาพของเราซึ่งมีอยู่ครบถ้วนแล้ว และเราก็ได้เรียนรู้แล้วว่าประเทศไทยนั้นมียุทธศาสตร์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญและจำเป็นตามธรรมชาติ ตามทฤษฎีสมุทรทานุภาพอยู่เกือบครบถ้วนสมบูรณ์เพียงพอที่จะพัฒนา

สมุทรทานุภาพของประเทศไทยได้โดยไม่ยากยิ่งขาดอยู่แต่เพียงรอให้รัฐบาลกำหนดนโยบายที่จะวางพื้นฐานเสริมสร้างสมุทรทานุภาพให้แก่ประเทศชาติในด้านต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาแล้วคือเสริมเติมส่วนที่ขาดให้มีขึ้นหรือส่วนที่มีอยู่แล้วให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

## ผลการศึกษาวิจัยปัญหาการขาดคลองกระ

ผมได้เริ่มทำการศึกษาปัญหาการขาดคลองกระมาตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ และมีความเห็นไม่ค่อยจะเหมือนหน่วยงานบางหน่วยในขณะนั้นอยู่ไม่น้อย บอกกับตัวเองว่า ปัญหาคลองกระนั้นก็คงไม่แตกต่างกับปัญหาสนามบินหนองงูเห่า ทั้งที่เราศึกษามาก่อนสิงคโปร์ แต่สิงคโปร์ก็สามารถเปิดสนามบินขางจีได้ก่อน ส่วนสนามบินหนองงูเห่าของเราก็ยังคัดค้านกันไม่เลิก การศึกษาวิจัยปัญหาคลองกระได้ทำอย่างจริงจังอีกครั้งหนึ่งเมื่อ มิถุนายน ๒๕๔๐ ในฐานะ ผู้ช่วยหัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำผู้บัญชาการทหารเรือ และได้เสนอให้พลเรือเอก วิจิตร ชำนาญการณ์ อดีตผู้บัญชาการทหารเรือ รับทราบเมื่อ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๔๐ โดยได้ทำการศึกษาข้อมูลจากเอกสารทั้งของสถาบันและนักวิชาการต่าง ๆ รวมทั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ด้วย เช่น ของบริษัท TAMS & RRN/A, EIR, FEF. รวมทั้งเอกสารสำหรับคณะกรรมการ



สามัญของรัฐสภา ซึ่งจัดทำโดยสมาคม  
สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, สถาบันวิจัย  
สังคมของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ  
เอกสารของชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความ  
ช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี  
แก่ประชาชน (อชวท.) จากเอกสารเหล่านี้  
นั้นสรุปได้ว่า คนไทยและชาวต่างประเทศ  
คิดที่จะชุดคอคอดกระมาเป็นเวลาไม่น้อย  
กว่าสามร้อยปี มีแง่คิดต่าง ๆ มากมาย ใน  
ขั้นต้นเหตุผลของฝ่ายที่คัดค้านที่มีน้ำหนัก  
มากที่สุดคือ เหตุผลทางด้านความมั่นคง  
ต่อมาปัญหานี้ก็ค่อย ๆ คลี่คลายลงไปอย่าง  
มาก หากผู้ที่รับผิดชอบทางด้านความมั่นคง  
จะได้ศึกษาให้กว้างขวางออกไป คือ ศึกษา  
จากนานาประเทศ ก็คงจะหมดกังวลในเรื่อง  
ความมั่นคง ผมจะขอยกตัวอย่างมาให้พอ  
เข้าใจ เช่น ประเทศมาเลเซียมีดินแดนเล็ก ๆ  
ส่วนหนึ่งอยู่บนเกาะบอร์เนียว เรียกว่า  
ซาราวัก/ซาบাহ์ ซึ่งมีทะเลคั่นกลางห่าง  
ประเทศแม่ถึง ๓๕๐ ไมล์ทะเล ไม่เคยมีเรื่อง  
การแบ่งแยกดินแดนแต่ประการใด (ในอดีต  
อินโดนีเซียเคยส่งทหารโจมตีหมายยึดครอง  
มาแล้วแต่ไม่ประสบผลสำเร็จ) อีก ๒ ตัวอย่าง  
คือ ดินแดนอีเรียนจายาของอินโดนีเซีย  
(เป็นส่วนหนึ่งของเกาะปาปัวนิวกินี) คนพื้น  
เมืองของอีเรียนจายาเป็นคนเผ่าเดียวกับ  
ปาปัวนิวกินี และอีเรียนจายาอยู่ห่างเกาะชวา  
เมืองหลวงของอินโดนีเซียเท่ากัระยะทาง  
ของความห่างระหว่างกรุงลอนดอนกับกรุง

มอสโก อีกแห่งหนึ่ง คือ ดินแดนบนเกาะ  
ติมอร์ทางด้านตะวันออกเป็นของโปรตุเกส  
ส่วนทางด้านตะวันตกเป็นของอินโดนีเซีย  
ชาวเกาะติมอร์ทั้งสองด้านเป็นเชื้อชาติ  
เดียวกัน ทั้งสองพื้นที่นี้มีทะเลคั่นกลาง  
อยู่ห่างกันไกลลิบจากประเทศแม่ ก็ไม่มี  
เรื่องการแบ่งแยกดินแดนหรือเกิดปัญหา  
ความมั่นคงอื่น ๆ แก่อินโดนีเซีย และโปรตุเกส  
จนประเทศทั้งสองไม่สามารถควบคุมได้  
แต่ประการใดเลย ดังนั้นจึงพอยกเป็นข้อ  
พิสูจน์ได้ว่า ปัญหาความมั่นคงและการแบ่ง  
แยกดินแดนนั้นสามารถป้องกันและแก้ไข  
ได้ด้วยการปกครอง การบริหารและการจัดการ  
มิใช่แก้ไขไม่ได้เพราะมีพื่นน้ำหรือทะเลขวางกั้น  
ดังนั้นการแบ่งแยกดินแดนออกจากกันด้วย  
คลองกระที่มีความกว้าง ๒๐๐ - ๔๐๐ เมตร  
จะมีปัญหาความมั่นคงเกิดขึ้นได้อย่างไร

ฝ่ายสนับสนุนให้ชุดคลองกระมีความ  
เห็นว่า จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจาก  
ภาวะการเสียเปรียบทางเศรษฐกิจและการ  
ขาดดุลทางการค้า ทั้งยังจะช่วยทำให้เกิด  
โครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง ทำให้มี  
โอกาสพัฒนาประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน  
พื้นที่ภาคใต้ รวมทั้งก่อให้เกิดศักยภาพของ  
การพัฒนาและการค้าขายให้แพร่กระจาย  
ทั้งสองฝั่งมหาสมุทร ประเทศจะได้ผล  
ประโยชน์จากค่าผ่านคลอง รวมทั้งผลิตผล  
พลอยได้ เช่น แร่ธาตุต่าง ๆ อุตสาหกรรมที่  
เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ



ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งภูมิภาค ส่วนฝ่ายคัดค้านที่ไม่เห็นด้วยก็เห็นว่ารายได้จากค่าผ่านคลองจะคุ้มกับการลงทุน มีโอกาสขาดทุนหรือล้มละลายทางเศรษฐกิจได้ มีความเสี่ยงต่อการลงทุนและปัญหาเงินทุน

ผลงานการศึกษาวิจัยเรื่องการขุดคลองคอคดกระของผมมีข้อสรุปว่า การดำเนินการขุดคลองคอคดกระนั้น จะทำให้เกิดการย้ายเส้นทางเดินเรือของโลก ซึ่งปัจจุบันนี้อยู่ที่ช่องแคบมะละกา ห่างจากประเทศไทย ๕๐๐ ไมล์ ให้มาผ่านประเทศไทย เป็นการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์โลก การเปลี่ยนแปลงนี้จะก่อให้เกิด/สร้างสมุทธานุภาพให้แก่ประเทศไทย ซึ่งเป็นการนำเอาทฤษฎีสมุทธานุภาพมาประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ อันจะก่อให้เกิดเส้นทางคมนาคมที่จะลำเลียงขนส่งสินค้าที่สำคัญเส้นใหม่ของโลกขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีต่อประเทศไทยโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความมั่นคงและยุทธศาสตร์ทางทะเลของไทยก็จะดีมากยิ่งขึ้น

อยากจะเน้นว่า แม้จะมีคลองกระแล้ว หากไม่มีการสร้างท่าเรือ และอยู่ซ่อมเรือที่ทันสมัย เหนือกว่า/ดีกว่าท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือ PORT KLANG ของมาเลเซียแล้ว คลองกระก็จะไม่ดึงดูดเรือต่าง ๆ ให้มานิยมใช้ เพราะการเดินทางไกลของเรือย่อมเกิดการชำรุดเสียหายที่ต้องการการ

ซ่อมทำ(รวมทั้งการระบายหรือรับสินค้าด้วย) ก็ยังคงมุ่งไปช่องมะละกาตามเดิม ดังนั้นเมื่อจะมีคลองกระก็จะต้องมีท่าเรือและอยู่ซ่อมเรือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพให้ครบเครื่อง จึงจะได้ผลดังตามตำรา

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ที่ตั้งของประเทศไทยเป็นตำบลที่สำคัญทางยุทธศาสตร์โลก นานาชาติจึงได้เลือกเอาเป็นศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศยานนานาชาติ(GLOBAL TRANSPARK-GTP) โดยใช้สนามบินอยู่ตะเภเป็นสถานที่ตั้งและรัฐบาลก็ได้อนุมัติไปแล้วนั้น หากเกิดคลองกระขึ้นก็จะเป็นการเกื้อกูลกันและกันให้ประเทศไทยมีอำนาจหรือศักยภาพทางเศรษฐกิจสูงมากยิ่งขึ้น

### สถานการณ์กำลังบังคับให้เรือสินค้าหาเส้นทางเดินเรือใหม่

การที่อินโดนีเซียสามารถทำให้องค์การสหประชาชาติยอมรับทฤษฎีหมู่เกาะมาตั้งแต่ปี ๑๙๘๑ ซึ่งมีความหมายว่าทะเลหลวงที่อยู่ระหว่างเกาะต่าง ๆ ของอินโดนีเซียจำนวนมากกลายเป็นน่านน้ำภายในของอินโดนีเซียไป นั่นก็คือ ช่องทางเดินเรือที่สำคัญของโลกที่ผ่านช่องแคบมะละกา ซุนดา ลอมบอก กลายเป็นต้องเดินทางผ่านน่านน้ำภายในของอินโดนีเซียและมาเลเซีย แม้จะมีข้อกำหนดให้เปิดไว้ให้เรือนานาชาติผ่านได้ เพราะเป็นเส้นทาง



เดินเรือประวัติศาสตร์ก็ตาม ฝ่ายอินโดนีเซียพยายามออกกฎหมายภายในประเทศให้เรือชาติต่าง ๆ ที่เดินเรือผ่านแจ้งให้อินโดนีเซียทราบ สำหรับช่องแคบมะละกา อินโดนีเซียและมาเลเซียก็พยายามจะบังคับด้วยกฎหมายภายในประเทศทั้งสองให้เรือชาติต่าง ๆ แจ้งการเข้ามาในช่องแคบมะละกา นี้ด้วย จากสถิติความแออัดในการเดินเรือปรากฏว่าในปี ๒๕๔๐ เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันถึง ๑๔๙ ครั้ง หลายครั้งเกิดคราบน้ำมันทำลายสิ่งแวดล้อมด้วย เหตุการณ์ดังกล่าวองค์การบริหารงานทางทะเลสากล (International Maritime Organization - IMO) จึงให้ความเห็นชอบให้มาเลเซียติดตั้งเรดาร์ควบคุมการเดินเรือในช่องแคบมะละกาหลายแห่ง ขณะนี้มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ได้ถือเหตุการณ์ดังกล่าวเสนอ IMO เมื่อ สิงหาคม ๒๕๔๐ ให้ออกกฎหมายสากลบังคับให้เรือต่าง ๆ ที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละการายงานสัญชาติเรือ และข้อมูลการเดินเรือให้สถานีควบคุมทราบ ทำให้ขาดเสรีภาพในการเดินเรือ เส้นทางเดินเรือเหล่านี้จึงมิใช่เส้นทางเดินเรือเสรีอีกต่อไป นอกจากนั้นปัจจุบันยังปรากฏว่าเรือสินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกาจำนวนไม่น้อยถูกโจรสลัดปล้นจี้ อยู่เป็นประจำ การอึดตัวของช่องแคบมะละกา การขาดเสรีภาพในการเดินเรือ รวมทั้งความปลอดภัยจากโจรสลัดจะเป็นสถานการณ์

บังคับให้คลองกระเป๋นที่ยอมรับของเรือสินค้านานาชาติได้ในที่สุด

## ญี่ปุ่นจะลงทุนขุดคลองกระเป๋นให้รัฐบาลไทย

เมื่อท่านได้ติดตามมาโดยตลอดแล้ว ผมเชื่อว่าท่านทั้งหลายคงจะเห็นด้วยว่าการขุดคลองกระเป๋นจะเป็นผลดีต่อประเทศไทยในทุก ๆ ด้าน ที่นี้ผมจึงกล่าวว่าเพียงรัฐบาลตกลงใจให้ต่างประเทศเข้ามาทำการขุดคลองกระเป๋นนั้น เงินดอลลาร์ที่รัฐบาลกำลังต้องการอย่างมากในยามนี้ก็จะไหลมาเทมาเข้าเมืองไทยในทันที จะสามารถแก้ปัญหาวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจได้อย่างฉับพลัน รวมทั้งปัญหาคนไม่มีงานทำได้อีกเป็นจำนวนมาก (จากเอกสารวิจัยของนักวิชาการ คาดว่าจะจ้างแรงงานระหว่างการก่อสร้าง แรงงานเกี่ยวกับท่าเรือและคลองกระเป๋น รวมทั้งอุตสาหกรรมต่าง ๆ อยู่ในระหว่าง ๑๕๐,๐๐๐ - ๓,๐๐๐,๐๐๐ คน) นั้น ก็เพราะในการประชุมสัมมนาเมื่อ ๒๗ มกราคม ๒๕๔๑ ผมได้เห็นเอกสารฉบับหนึ่งเป็นภาษาญี่ปุ่นลงนามโดย นาย TAKA KIYOSHI ผู้เขียนโครงการของบริษัท DAI-ICHISOGYO ได้เขียนถึง ฯพณฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี เมื่อ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๓ ใจความสำคัญแจ้งว่า กลุ่มผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นพร้อมที่จะสนับสนุนการขุดคลองกระ



รัฐบาลไทยน่าจะเปิดโอกาสให้ต่างชาติ (ญี่ปุ่น และชาติอื่น ๆ) เข้ามาลงทุนในการ ขุดคลองกระ (ดูหนังสือภาษาญี่ปุ่น)

อดีตเอกอัครราชทูต วุฒิ ชูชม ได้ เล่าให้ฟังเพิ่มเติมว่า ญี่ปุ่น ได้ทวันและ เยอร์มัน เสนอจะเข้ามาขุดคลองกระใน รูปแบบต่าง ๆ มากมาย เช่น ลงทุนขุดคลอง กระให้ทั้งหมด รวมทั้งทำการบริหารให้ด้วย รัฐบาลไทยนั่งเฉย ๆ รับแต่ผลประโยชน์ อย่างเดียว หรือจะกำหนดเป็นจำนวน เปอร์เซ็นต์ของการลงทุนแล้วแบ่งการ บริหารตามสัดส่วนการลงทุนที่เปอร์เซ็นต์ ก็ยินดีทั้งนั้น

หากคำกล่าวอดีตเอกอัครราชทูต วุฒิ ชูชม และหนังสือฉบับนั้นเป็นความจริง ก็ เป็นเรื่องน่ายินดี เพราะประเทศไทยจะ ไม่มีความสูญเสียใด ๆ เลย มีแต่ได้ลูกเดียว ดังนั้นความหวังโยในแง่ที่ว่า จะขาดทุนถึง ขนาดล้มละลายทางเศรษฐกิจ ตรงนี้ก็ จะ ไม่ใช่ปัญหาของประเทศไทยอีกแล้ว หาก ให้เขาลงทุนและรับผิดชอบบริหารโครงการ

ทั้งหมด

ที่ผมตั้งใจเขียนมาทั้งหมดนี้ เพื่อให้ คนในชาติไทยที่มีโชทหารเรือได้เห็นความ สำคัญของทะเลหรือสมุทรภาพ ซึ่งเป็น หัวใจของการค้าขายระหว่างประเทศในหลาย ๆ ตลาด อันเป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจซึ่ง เป็นเส้นเลือดหล่อเลี้ยงประเทศที่จะนำไปสู่ ความมั่งคั่งและความมั่นคงของประเทศ การขุดคลองกระก็เป็นหนทางหนึ่งในการ สร้างสมุทรภาพของชาติ ที่จะนำไปสู่การ เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สิ่งที่สำคัญซึ่ง รัฐบาลควรจะได้ดำเนินการคู่ขนานไปกับ คลองกระ คือ จะต้องสร้างอุตสาหกรรมหรือ แนวความคิดแห่งชาติให้เป็นรัฐที่นิยมการ ทำมาหากินทางทะเล (MARITIME STATE) ให้ได้ จากหลักฐานขามสังคโลก สมัยกรุง สุโขทัยที่มนุษย์กบพบจากเรือสินค้าที่จมอยู่ ที่เกาะล้าน เป็นเครื่องยืนยันว่าบรรพบุรุษ ของเราก็มีความคิดในการค้าขายทางทะเล มานานแล้วเหมือนกัน

XXX

