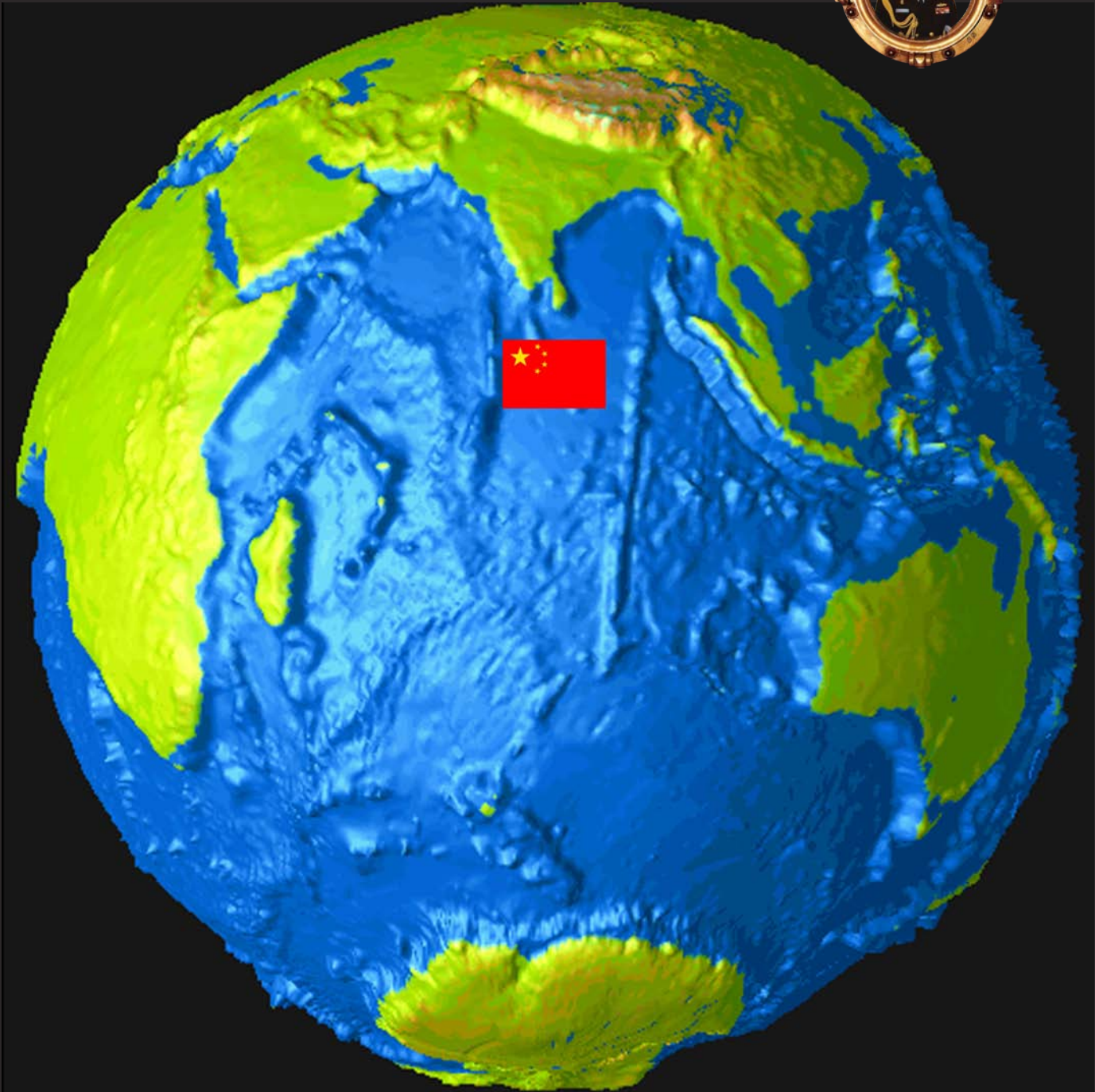


C HINA and the INDIAN OCEAN

บทความโดย พลเรือตรี ช่อฉัตร กระเทศ



จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วมากของจีนทำให้จีนมีความต้องการแหล่งทรัพยากรน้ำมันจากตะวันออกกลางอันเป็นแหล่งที่มีปริมาณน้ำมันสำรองมากที่สุดทั้งที่ห่างจากจีนกว่า ๕,๖๐๐ ไมล์ทะเลเพื่อป้อนเข้าสู่ระบบอุตสาหกรรมของจีนได้อย่างต่อเนื่องและมั่นคง และผลจากความมั่นคงทางเศรษฐกิจที่ทำให้การทหารของจีนมีความมั่นคงและแข็งแกร่งขึ้นจนไม่เป็นที่ไว้วางใจของประเทศรอบบ้าน ประกอบกับเริ่มมีความเคลื่อนไหวทางทหารของจีนสู่มหาสมุทรอินเดีย ภายใต้นโยบาย “ไม่แทรกแซง” จนเกิดคำถามวิจัยที่น่าสนใจมากกว่า ถ้าเช่นนั้น “ทำไมจีนถึงขยายบทบาทของตนสู่มหาสมุทรอินเดีย” ทั้งที่ห่างไกลจากประเทศจีนมากภายใต้ความหวาดระแวงของชาติต่าง ๆ ซึ่งจีนหากขยายบทบาทสู่มหาสมุทรอินเดียจริง จีนจะต้องมีการเตรียมการอย่างมากถึงจะสามารถปฏิบัติการได้อย่างต่อเนื่องและคานอำนาจกับประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ ที่ปฏิบัติการอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย และนอกจากน้ำมันแล้ว อะไรคือผลประโยชน์ที่ทำให้จีนเริ่มเข้าไปมีบทบาทอย่างมากในมหาสมุทรอินเดียทั้งที่อยู่ห่างจากจีนมาก



ที่มา : <http://www.middlebury.edu/SouthChinaSea>

ความเป็นมาและความสำคัญของสภาพปัญหา

ทะเลแดง อ่าวเอเดน และ Horn of Africa ซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันตกของมหาสมุทรอินเดีย นับเป็นพื้นที่ที่สำคัญที่สุดพื้นที่หนึ่งในมุมมองของจีน เป็นพื้นที่ที่เส้นทางคมนาคมทางทะเลที่สำคัญของจีนพาดผ่านเพื่อลำเลียงน้ำมันจากตะวันออกกลาง และขนส่งสินค้าจากยุโรปผ่านคลองสุเอซสู่จีน ซึ่งน้ำมันและสินค้า นับเป็นปัจจัยที่สำคัญมากในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจจีนที่กำลังเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูง แต่พื้นที่บริเวณดังกล่าวชุกชุมไปด้วยโจรสลัดที่คอยปล้นสะดม ยึดคร่า และเรียกค่าไถ่เรือของชาติต่าง ๆ รวมถึงของจีนด้วย จีนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องขยายบทบาทของตนสู่มหาสมุทรอินเดียผ่านทางกองทัพเรือเพื่อคุ้มครองเส้นทางคมนาคม ปกป้อง และรักษาผลประโยชน์ของตนที่มีอยู่ในมหาสมุทรอินเดียให้มีความมั่นคงและยั่งยืน

จีนได้เห็นความสำคัญของเส้นทางยุทธศาสตร์นี้ที่จะต้องดำรงและรักษาไว้ให้ปลอดภัย จึงได้เริ่มส่งกองเรือของตนออกปฏิบัติการพิทักษ์ทะเลไกลจากน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณอ่าวเอเดนและทะเลอาระเบีย โดยระหว่าง ๖ มกราคม ถึง ๑๔ เมษายน พ.ศ.๒๕๕๒ จีนได้เริ่มส่งกำลังทางเรือออกเชื่อมสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ ในมหาสมุทรอินเดีย โดยเป็นการเยี่ยมเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ และนับเป็นการปฏิบัติการทางทหารนอกประเทศเป็นครั้งแรกในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งจีนได้ส่งกองเรือออกปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน การดำเนินการดังกล่าว นับเป็นการสร้างภาพให้ประเทศต่าง ๆ ได้เห็นถึงความชอบธรรมในการส่งกองเรือรบมาปฏิบัติการกิจในพื้นที่นี้

นอกจากเส้นทางคมนาคมทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียที่ใช้ลำเลียงทรัพยากรและสินค้าอันมีค่าของจีนแล้ว พม่านับเป็นระเบียงยุทธศาสตร์ (Strategic Corridor) ที่สำคัญที่ช่วยให้จีนมีทางออก



สู่มหาสมุทรอินเดีย และมีความมั่นคงที่จะก้าวไปใช้มหาสมุทรอินเดีย โดยจีนได้ลงทุนในพม่าหลายโครงการเพื่อสนับสนุนการเข้าถึงมหาสมุทรอินเดียให้ได้มาซึ่งทรัพยากรตามที่กล่าวมา โดยกำลังก่อสร้างท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากมหาสมุทรอินเดียผ่านพม่าสู่จีน เช่น โครงการสร้างท่อขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ Kyaukpyu-Kunming และเสนอสร้างถนนใหม่เส้นทางระหว่างเมือง ลุยลี่ (Ruili) ในมณฑลยูนนานกับเมือง Kyaukpyu เป็นต้น นอกจากนี้จีนกำลังพัฒนาท่าเรือในพื้นที่สำคัญต่าง ๆ ในพม่าได้แก่ Hainggyi, Coco, Sittwe, Zadetkyi Kyun และ Myeik รวมทั้งท่าเรือต่าง ๆ ในปากีสถาน บังกลาเทศ และศรีลังกาอีกด้วย นอกจากนี้ พมายังทำหน้าที่เป็น สะพานของทวีป (Continental Bridge) ระหว่างเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเป็นรัฐกันชน (Buffer State) ระหว่างจีนกับมหาอำนาจอื่น รอบ ๆ มหาสมุทรอินเดียอีกด้วย เช่น อินเดีย เป็นต้น

จากความจำเป็นในการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน จีนจึงมุ่งมั่นที่จะเปลี่ยนจากการปฏิบัติการทางทหารในมหาสมุทรเดียว คือมหาสมุทรแปซิฟิก ไปสู่การปฏิบัติการทางทหารในสองมหาสมุทร คือมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งความสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ของพม่า เป็นผลให้มีการกระชับความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้นกับจีนโดยมีการแลกเปลี่ยนความร่วมมือทางทหาร ทั้งนี้มีการเยี่ยมเยือนของกองทัพเรือจีนมายังประเทศพม่าครั้งแรกเมื่อ ๒๙ สิงหาคม ถึง ๒ กันยายน พ.ศ.๒๕๕๓ เส้นทางต่าง ๆ จากจีนสู่พม่า จะช่วยให้จีนลดการพึ่งพิงคาบสมุทรมาลาญและช่องแคบมะละกาเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการถูกโจมตีโดยสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเกิดเหตุการณ์ความขัดแย้งในช่องแคบไต้หวัน (Taiwan Strait) อย่างไรก็ตาม จีนกำลังมองสิ่งท้าทายและความเสี่ยงในคาบสมุทรมาลาญและช่องแคบมะละกา โดยการขนส่งพลังงานของจีนผ่านพื้นที่นี้ ยังไม่มีความมั่นคงเพียงพอ เพราะจีนยังมองเห็นความเหนือกว่า

ของขีดความสามารถทางทหารของสหรัฐอเมริกาต่อขีดความสามารถทางทหารของจีน ทั้งนี้เส้นทางการขนส่งต่าง ๆ ที่จีนกำลังสร้างในพม่าจะสามารถกระจายเส้นทางการลำเลียงน้ำมันและปัจจัยอื่น ๆ ที่จะสนับสนุนเศรษฐกิจของจีนให้รวดเร็วและมั่นคงแทนการผ่านช่องแคบมะละกา นอกจากนี้จีนยังจะต้องสร้างพันธมิตรในมหาสมุทรอินเดียเพื่อให้สามารถสนับสนุนการปฏิบัติการของจีนในการคุ้มครองเส้นทางคมนาคมในมหาสมุทรอินเดียได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

มหาสมุทรอินเดีย

ภูมิรัฐศาสตร์ของมหาสมุทรอินเดีย

มหาสมุทรอินเดียเป็นมหาสมุทรที่ใหญ่เป็นอันดับที่ ๓ ของโลกรองลงมาจากมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรแอตแลนติก นับเป็นมหาสมุทรที่มีความสำคัญยิ่งของโลก มีที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งภาคใต้ด้านตะวันตกของไทย รายล้อมด้วยทวีปและอนุทวีปสำคัญของโลกได้แก่ แอฟริกาใต้ แอฟริกาตะวันออก เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ออสเตรเลีย และแอนตาร์กติก โดยมีประเทศต่าง ๆ รวมถึงอาณานิคม รายล้อมอยู่รวม ๓๕ ประเทศ ๘ อาณานิคม^๑ มีพื้นที่ประมาณ ๖๘,๕๕๖ ล้านตารางกิโลเมตร ใหญ่กว่าสหรัฐอเมริกาประมาณ ๕.๕ เท่า มีขอบฝั่งยาวประมาณ ๖๖,๕๒๖ กิโลเมตร^๒ มีทะเลน้อยใหญ่และพื้นที่สำคัญประกอบด้วย ทะเลอินเดีย ทะเลอาระเบีย ทะเลฟลอเรส Great Australian Bight อ่าวเอเดน อ่าวโอมาน อ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดง ทะเลซูลู ทะเลติมอร์ ช่องแคบโมแซมบิก อ่าวเบงกอล ช่องแคบมะละกา เป็นต้น

มหาสมุทรอินเดียรายล้อมไปด้วยประเทศต่าง ๆ ที่เป็นทั้งคู่ค้า พันธมิตร อีกทั้งบางคู่เคยมีกรณีพิพาทกันมาในอดีต และมากกว่าครึ่งหนึ่งของความขัดแย้งและการสู้รบบนโลกในปัจจุบันปรากฏอยู่ในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย จากการที่มหาสมุทรอินเดียยังมีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศต่าง ๆ จึงได้บรรจุความสำคัญของมหาสมุทรอินเดีย



ไว้ในยุทธศาสตร์ของตนด้วย โดยเฉพาะปัจจัยและสภาวะแวดล้อมในการประกอบการประเมิณยุทธศาสตร์เช่น การทะยานขึ้นของศักยภาพและอำนาจของจีนและอินเดียในมหาสมุทรอินเดีย การอาจเผชิญหน้ากันทางนิวเคลียร์ระหว่างอินเดียและปากีสถาน (โดยเมื่อต้นเดือนเมษายน ค.ศ.๒๐๑๒ อินเดียประสบความสำเร็จในการทดลองยิงขีปนาวุธพิสัยไกลซึ่งสามารถติดหัวรบนิวเคลียร์ได้ ตามด้วยการตอบโต้จากปากีสถานที่ประสบความสำเร็จเช่นกัน ในการทดลองยิงขีปนาวุธใหม่ที่สามารถติดหัวรบนิวเคลียร์ได้เป็นการตอบโต้^(๓)) การแทรกแซงของสหรัฐอเมริกาในอิรักและอัฟกานิสถาน การก่อการร้ายและอุบัติเหตุการกระทำอันเป็นโจรสลัดทั้งในและรอบ ๆ Horn of Africa ตลอดจนการบริหารจัดการบนทรัพยากรประมงที่ค่อย ๆ ลดน้อยลงไปทุกที^(๔)



การทดลองยิงขีปนาวุธ Agni ของอินเดียเมื่อ เมษายน ค.ศ.๒๐๑๒ (ที่มา : <http://ayannanahmias.com>)

นอกจากนี้มหาสมุทรอินเดียยังมีทรัพยากรที่สำคัญต่าง ๆ จำนวนมากตามพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะน้ำมัน ได้แก่ ตะวันออกกลาง อ่าวเบงกอล และอินโดนีเซีย เป็นต้น โดยจะมีปริมาณน้ำมันจำนวนมหาศาลบริเวณตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นที่ต้องการของโลกอย่างยิ่ง ทั้งนี้ในปัจจุบัน โลกมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะจีนที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุดของโลกถึงร้อยละ ๙.๔ ในปี ค.ศ.๒๐๑๑ เมื่อเทียบกับสหรัฐ ฯ

ที่มีการเจริญเติบโตเพียง ๒.๓ เท่านั้น^(๕) จากการที่เศรษฐกิจของจีนมีความเจริญในอัตราสูง จีนจึงมีความต้องการคู่ค้าและน้ำมันจำนวนมากจากพื้นมหาสมุทรอินเดีย เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของตน นอกจากนี้ การค้าระหว่างจีนกับ ยุโรป แอฟริกา และ เอเชียใต้ ยังจะต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยต้องใช้เส้นทางผ่านเข้าออกมหาสมุทรอินเดียทั้งสิ้น ทั้งนี้มหาสมุทรอินเดียมีช่องทางผ่านเข้าออก (Chokepoints) ที่สำคัญ ต่อจีนจำนวน ๔ แห่งด้วยกัน คือ



Chokepoints ที่สำคัญต่อการขนส่งทางเรือของจีน

๑. ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) ตั้งอยู่ระหว่างโอมานกับอิหร่าน เชื่อมต่ออ่าวเปอร์เซีย อ่าวโอมาน และทะเลอาระเบียเข้าด้วยกัน นับเป็นช่องแคบที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลก มีเรือประเภทต่างๆ ตั้งแต่เรือประมงถึงเรือน้ำมันขนาดใหญ่ผ่านเข้าออกวันละประมาณ ๓,๐๐๐ ลำ^(๖) โดยในปี ค.ศ.๒๐๑๑ มีการลำเลียงน้ำมันด้วยเรือผ่านช่องแคบนี้เฉลี่ยวันละ ๑๔ ล้านบาร์เรลทุกวัน^(๗) เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ.๒๐๐๙ - ๒๐๑๐ ที่มีการส่งน้ำมันผ่านประมาณ ๑๕.๕ - ๑๖.๐ ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งน้ำมันที่ผ่านช่องแคบฮอร์มุซเมื่อปี ค.ศ.๒๐๑๑ คิดเป็นร้อยละ ๓๕ ของการลำเลียงน้ำมันทางทะเลหรือร้อยละ ๒๐ ของการค้าน้ำมันของโลก^(๘)

๒. คลองสุเอซ (Suez Canal) ตั้งอยู่ในประเทศอียิปต์ เชื่อมต่อระหว่างทะเลแดงกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และเชื่อมต่อระหว่างเอเชียกับยุโรป



มีความยาวประมาณ ๑๒๐ ไมล์ มีเรือประเภทต่าง ๆ เดินทางผ่านเฉลี่ยวันละ ๕๐ ลำ^๙ ซึ่งจากสถิติเมื่อเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายนปี ค.ศ.๒๐๑๐ มีเรือสินค้าเกือบ ๑๖,๕๐๐ ลำ

เดินทางผ่านคลองสุเอซ สู่มหาสมุทรอินเดีย โดยร้อยละ ๒๐ เป็นเรือขนส่งน้ำมัน ส่วนร้อยละ ๕ เป็นเรือขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๓ และ ร้อยละ ๑๑ ของปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกคลองสุเอซตามลำดับ^{๑๐}

๓. ช่องแคบบับเอลมันเดบ (Bab al-Mandab Channel) เป็นช่องแคบระหว่าง Horn of Africa กับ ตะวันออกกลาง นับเป็นจุดเชื่อมโยงทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งเชื่อมต่อบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับมหาสมุทรอินเดีย^{๑๑} มีที่ตั้งอยู่ระหว่างเยเมน จิบูตี และ อิริทรี และระหว่างทะเลแดงกับอ่าวเอเดน ช่องแคบบับเอลมันเดบมีความกว้าง ๑๘ ไมล์ มีช่องทางเดินเรือที่แคบสุดเพียง ๒ ไมล์ มีสถิติการขนส่งน้ำมันดิบผ่านช่องแคบนี้ที่ ๓.๒ ล้านบาร์เรลต่อวันในปี ค.ศ.๒๐๐๙^{๑๒} นับเป็นช่องแคบที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของจีนสู่ประตูดุโรป

๔. ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ตั้งอยู่ระหว่างอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เป็นจุดเชื่อมต่อบริเวณมหาสมุทรอินเดียออกสู่ทะเลจีนใต้และมหาสมุทรแปซิฟิก มีความกว้างน้อยที่สุดที่ ๑.๗ ไมล์ทะเล^{๑๓} เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการลำเลียงน้ำมันจากตะวันออกกลางสู่ตลาดเอเชีย โดยเฉพาะสู่ตลาดจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมถึงประเทศต่าง ๆ ริมขอบมหาสมุทรแปซิฟิก^{๑๔} ในแต่ละปี มีสถิติเรือผ่านเข้าออกช่องแคบมะละกากว่า ๕๐,๐๐๐ ลำ ซึ่งมีจำนวนมากว่าการผ่านคลองสุเอซกว่าสองเท่าและมากกว่าคลองปานามาประมาณ ๓ เท่า^{๑๕} ทั้งนี้ สถิติการขนส่งน้ำมันดิบผ่านช่องแคบมะละกาในปี ค.ศ.๒๐๐๙^{๑๖} ประมาณ ๑๓.๖ ล้านบาร์เรลต่อวัน และปัจจุบันที่ ๑๕ ล้านบาร์เรลต่อวันมากที่สุด

“ทรัพยากรสำคัญต่าง ๆ ที่มีอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย น้ำมันนับว่ามีความสำคัญที่สุด”

รองลงมาจากช่องแคบฮอร์มุซ^{๑๗} ซึ่งในอนาคตจากความต้องการน้ำมันที่เพิ่มขึ้นของประเทศต่าง ๆ ในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East

Asian Nations: ASEAN) และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะทำให้การจราจรทางน้ำยิ่งหนาแน่นมากขึ้นกว่าเดิม

ทรัพยากรสำคัญในมหาสมุทรอินเดีย

มหาสมุทรอินเดียอุดมไปด้วยทรัพยากรมีค่าต่าง ๆ ที่มีอยู่ทั้งบนบก และในทะเล นับตั้งแต่ชายฝั่งทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐต่าง ๆ ออกไปจนถึงทะเลหลวง

ทรัพยากรที่สำคัญของมหาสมุทรอินเดียได้แก่น้ำมันในตะวันออกกลางรอบ ๆ อ่าวเปอร์เซีย ก้อนแมงกานีส (Manganese nodules) ที่กระจายอยู่ทั่วไปในมหาสมุทรอินเดีย หินฟอสเฟต (Guano or Phosphatized Rock) บริเวณเกาะมาดากัสการ์ และตะวันตกของออสเตรเลีย แร่ฟอสโฟไรท์ (Phosphorite) บริเวณชายฝั่งแอฟริกาใต้ เยเมน และโอมาน นอกจากนี้ยังมีแหล่งแร่สำคัญต่าง ๆ จำนวนมากที่ขุดเจาะอยู่บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศต่าง ๆ ในมหาสมุทรอินเดีย เช่น Chromite (Cr), Ilmenite (Il, หรือ Titanium), Tin (Sn), Iron (Fe), Monazite (M) และ Zircon (Zr) เป็นต้น

จากทรัพยากรสำคัญต่าง ๆ ที่มีอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย น้ำมันนับว่ามีความสำคัญที่สุดและเป็นที่ต้องการของประเทศต่าง ๆ โดยตะวันออกกลางนับเป็นพื้นที่และแหล่งที่มีน้ำมันสำรองมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก มีปริมาณน้ำมันสำรองรวมของประเทศต่าง ๆ ในพื้นที่จำนวนมากถึงร้อยละ ๕๖ ของปริมาณน้ำมันสำรองทั่วโลก ทั้งนี้จะเห็นได้จากตารางปริมาณน้ำมันสำรองและจำนวนปีสำรองน้ำมันของประเทศต่าง ๆ ดังนี้^{๑๘}



ตาราง: ปริมาณน้ำมันสำรองและจำนวนปีสำรองน้ำมันของประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกกลาง

ประเทศ	ปริมาณน้ำมันสำรอง หน่วยนับ 10 ⁹ บาร์เรล	ปริมาณน้ำมันสำรองคงเหลือ หน่วยนับ ปี
อิหร่าน	151.2	101
อิรัก	143.1	163
คูเวต	101.5	121
กาตาร์	25.41	63
ซาอุดีอาระเบีย	264.52	81
ยูไนเต็ดคอบร้าอเมริกา	136.7	112

ที่มา: Global Oil Choke Points, Global Equity Research, Lehman Brothers.

ปัญหาความมั่นคงทางทะเลกรณีโจรสลัด โจรสลัดโซมาเลีย

หลังจากที่กองกำลังรักษาสันติภาพขององค์การสหประชาชาติภายใต้รหัส United Nations Operation in SOMALIA (UNOSOM) ที่เข้าไปดูแลความสงบเรียบร้อยหลังเกิดสงครามกลางเมืองโซมาเลีย ได้ถอนตัวออกจากโซมาเลียไปเมื่อปี ค.ศ.๑๙๙๕ สถานการณ์ในประเทศโซมาเลียก็ได้สงบมาพักหนึ่ง แต่โซมาเลียยังคงมีปัญหาเรื่องเศรษฐกิจและปากท้องของประชาชน จนกระทั่งเมื่อปี ค.ศ.๒๐๐๐ ชาวประมงท้องถิ่นโซมาเลียได้เริ่มออกไล่ล่าเรือประมงต่างชาติที่ลักลอบเข้ามาทำประมงในเขตน่านน้ำชายฝั่งของตน โดยได้ใช้กองกำลังติดอาวุธออกปฏิบัติการจับยึดเรือประมงต่างชาติเหล่านั้น และเรียกค่าเสียหายกับค่าธรรมเนียมในการทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของโซมาเลียเพื่อเป็นรายได้

ต่อมาเมื่อปี ค.ศ.๒๐๐๔ จากรายได้การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ได้มาอย่างง่ายดายและเป็นกอบเป็นกำ จึงมีการก่อตั้งเป็นขบวนการโจรสลัดขึ้นในเมือง Haradera ทางเขตตะวันออกของโซมาเลีย โดยโจรสลัดได้เริ่มเข้าปล้นสะดมเรือขนาดเล็กอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปี ค.ศ.๒๐๐๕ และต่อมา

โจรสลัดจากเมือง Haradera ได้เริ่มเปลี่ยนจากการจับยึดคร่า และปล้นสะดมเรือประมงขนาดเล็กมาเป็นการโจมตีเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่สามารถเรียกค่าไถ่ได้สูงกว่าการเรียกจากเรือประมงแทน และได้ปฏิบัติการไล่ล่าขึ้นเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน ออกไปในทะเลหลวงและไกลเกินกว่า ๒๐๐ ไมล์ทะเล



โจรสลัดโซมาเลีย

(ที่มา <http://www.awdalion.com>)

ระหว่างปี ค.ศ.๒๐๐๕ ถึง ๒๐๐๗ เครื่องข่ายโจรสลัดแห่งเมือง Haradera ได้จับยึดคร่าเรือจำนวน ๓๒ ลำ เพื่อเรียกค่าไถ่ แต่การปฏิบัติการของโจรสลัดได้หยุดลงชั่วคราว ระหว่าง พฤษภาคม ค.ศ.๒๐๐๖ ถึง มกราคม ค.ศ.๒๐๐๗ ตามมติของ



Supreme Council of Islamic Courts (SCIC) แต่ต่อมาไม่นานมติของ SCIC ก็ไม่เป็นผล ทำให้โจรสลัดโซมาเลียออกปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องอีกจนถึงปัจจุบัน

ในห้วง ๓ ปี ที่ผ่านมา ปัญหาโจรสลัดบริเวณน่านน้ำฝั่งตะวันออกของทวีปแอฟริกา และอ่าวเอเดน ได้สร้างความหวั่นวิตกให้กับเรือสินค้าและเรือประมงที่ต้องเดินทางผ่านน่านน้ำบริเวณดังกล่าวเป็นอย่างมาก จนกลายเป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบัน โดยมีสถิติการปล้นยึดคร่าเรือเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบัน ยังมีเรือสินค้าและเรือประมงจำนวนมากพร้อมลูกเรืออีกหลายคนถูกจับกุมและอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองค่าไถ่ โจรสลัดเหล่านี้จะออกปฏิบัติการยึดคร่าเรือสินค้า เรือประมง และเรือประเภทอื่น ๆ ที่กลุ่มโจรสลัดคิดว่ามีความคุ้มค่าต่อการเรียกค่าไถ่ ซึ่งนับว่าเป็นภัยคุกคามและมีความเป็นไปได้ที่อนาคตอาจเปลี่ยนแปลงไปเป็นภัยคุกคามในรูปแบบอื่นได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง เพราะหลายประเทศต้องพึ่งพาและต้องการเดินเรือผ่านเข้าออกบริเวณนี้ได้อย่างปลอดภัย

จากการที่โจรสลัดโซมาเลียหันมาใช้วิธีการปล้นสะดมและยึดคร่าทั้งเรือประมงและเรือสินค้าทำให้ในน่านน้ำโซมาเลียและบริเวณอ่าวเอเดนเป็นเขตอันตรายจากภัยคุกคามของโจรสลัดมากที่สุดในโลก โดยเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ค.ศ.๒๐๐๘ เรือประมงจีนชื่อ Tianyu No.8 หรือ Tanyo 8 ถูกจับเรียกค่าไถ่โดยโจรสลัดโซมาเลียระหว่างทำการประมงนอกชายฝั่งเคนยา^{๑๙}

พื้นที่ปฏิบัติการของกลุ่มโจรสลัดส่วนมากจะอยู่ในบริเวณอ่าวเอเดนที่มีเรือสินค้าผ่านเข้าออกเป็นประจำและจำนวนมาก รวมทั้ง

ยังอยู่ใกล้ชายฝั่งโซมาเลียที่มีคลื่นลมไม่แรงจนเกินไป แต่ปัจจุบันจากการที่ประเทศต่าง ๆ ได้ส่งเรือรบเข้ามาลาดตระเวนเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดในอ่าวเอเดนเป็นจำนวนมากตามมติของสภาความมั่นคงขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Security Council: UNSC) ส่งผลให้การปฏิบัติการของโจรสลัดเริ่มเป็นไปด้วยความยากลำบากและมักจะถูกขัดขวางจากเรือรบที่ลาดตระเวนอยู่ในพื้นที่หากินเดิมของโจรสลัด แต่จากความต้องการเงินค่าไถ่และให้ปลอดภัยจากการถูกปราบปราม พื้นที่ปฏิบัติการของโจรสลัดจึงได้ขยายออกไปยังพื้นที่อื่น ๆ มากขึ้นที่ไม่มีอุปสรรคต่อการถูกปราบปราม โดยครอบคลุมตั้งแต่ พื้นที่ทะเลแดง ทางตอนใต้ ช่องแคบบับเอลมันเดบ อ่าวเอเดน ทะเลอาหรับ โซมาลีเบซิน ชายฝั่งทะเลของประเทศเคนยาและแทนซาเนีย เลยไปจนถึงเขตทะเลหลวงในมหาสมุทรอินเดียตะวันตก กลุ่มโจรสลัดจะออกปฏิบัติการในพื้นที่ที่ไม่มีเรือรบของชาติต่าง ๆ ลาดตระเวนอยู่ โดยเฉพาะในบริเวณที่ห่างไกลจากชายฝั่งมาก ๆ อย่างทะเลอาหรับ หรือทางตอนใต้ของชายฝั่งโซมาเลียลงมาถึงชายฝั่งของประเทศเคนยาและแทนซาเนีย และบริเวณกลางมหาสมุทรอินเดีย

จากปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดของประชาชนโซมาเลีย ได้สร้างปัญหาแก่ชีวิตและทรัพย์สินที่มีมูลค่ามหาศาลของประเทศต่าง ๆ ที่ต้องใช้เส้นทางเดินเรือผ่าน อ่าวเอเดน Somalia Basin และ Horn of Africa คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติจึงได้มีมติจำนวนหนึ่งออกมาเพื่อให้ชาติต่าง ๆ มีอำนาจในการปราบปรามการกระทำ



ที่มา : <http://combinedmaritimeforces.com>



อันเป็นโจรสลัดได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายระหว่างประเทศ

กองกำลังผสมนานาชาติที่ ๑๕๑ โซมาเลีย (Combined Task Force 151; CMF 151) จึงได้ถูกจัดตั้งขึ้นประกอบด้วยกองทัพเรือของชาติต่าง ๆ มีอำนาจและหน้าที่ในการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามที่กล่าวมา ซึ่งจากการปฏิบัติการพบว่า มีเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดในพื้นที่ตะวันตกเฉียงเหนือของมหาสมุทรอินเดียพื้นที่ทะเลแดงตอนใต้ / บับเอลมันเดบ / อ่าวเอเดน / International Recommended Transit Corridor ทางตอนเหนือของ The Horn of Africa ดังนี้คือ^{๒๐} ในห้วงปี ค.ศ.๒๐๐๙ ที่มีเหตุการณ์รวม ๑๓๘ ครั้ง ในห้วงปี ค.ศ.๒๐๑๐ ที่มีเหตุการณ์รวม ๑๔๑ ครั้ง และในห้วงปี ค.ศ.๒๐๑๑ ที่มีเหตุการณ์รวม ๑๓๙ ครั้ง

การปฏิบัติของโจรสลัดในทะเลแดงตอนใต้ และ ช่องแคบบับเอลมันเดบ

	การก่อกรวน (Disruption)	การโจมตี (Attacks)	ถูกโจรสลัดจับ (Pirated)	รวม (Total)
2011	19	30	1	50
2010	56	33	12	101
2009	47	67	18	132
	122	130	31	283

ที่มา: รายงาน Combined Task Force 151 Mid Command Period Report, 21st February 2012.

การปฏิบัติของโจรสลัดในอ่าวเอเดน / International Recommended Transit Corridor (IRTC)

	การก่อกรวน (Disruption)	การโจมตี (Attacks)	ถูกโจรสลัดจับ (Pirated)	รวม (Total)
2011	23	48	18	89
2010	3	30	7	40
2009	-	5	1	6
	26	83	26	135

ที่มา: รายงาน Combined Task Force 151 Mid Command Period Report, 21st February 2012.

โดยมีทั้งการก่อกรวน การโจมตี และการปล้นเรือด้วยอาวุธ โดยพฤติกรรมของการปล้นเรือส่วนใหญ่ยังคงลักษณะรูปแบบเดิม คือมุ่งประสงค์ต่อทรัพย์สินของลูกเรือที่อยู่ในเรือเป็นอันดับแรก อะไหล่ประจำเรือเป็นอันดับรอง และยึดเรือเพื่อเรียกค่าไถ่

โจรสลัดในช่องแคบมะละกา

ตามที่กล่าวมาในตอนต้นว่า ช่องแคบมะละกา ค่อนข้างแคบ โดยแคบที่สุดเพียง ๑.๗ ไมล์ทะเลเท่านั้น ประกอบกับช่วงวิกฤติเศรษฐกิจเมื่อปี ค.ศ.๑๙๙๗ ทำให้ประชาชนในเมืองส่วนใหญ่ของชาวมาเลเซียและอินโดนีเซีย ย้ายถิ่นฐานและประกอบอาชีพตามชายฝั่งทะเลมากขึ้น และได้หันมากระทำการอันเป็นโจรสลัดเพื่อนำเงินที่ได้อย่างง่ายดายและเป็นกอบเป็นกำมาเลี้ยงครอบครัว

ซึ่งเหตุการณ์นี้นับเป็นกำเนิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดในช่องแคบมะละกาครั้งแรก

จากการที่ ช่องแคบมะละกามีลักษณะที่แคบและบริเวณเส้นทางมีเกาะแก่งและหมู่บ้านประมงจำนวนมาก โจรสลัดในช่องแคบมะละกา จึงใช้วิธีการหลบซ่อนอยู่ตามเกาะแก่งต่าง ๆ และเข้าจู่โจมเรือขนาดใหญ่ที่ต้องเคลื่อนตัวอย่างช้า ๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้และไม่ทันระวังตัวผ่านช่องแคบมะละกาที่ตื้นและแคบ

๒ ใน ๓ ของสถิติพบว่า การถูกโจรสลัดปล้นหรือยึดคร่าจะเกิดขึ้นขณะที่เรือกำลังเดินทางไปยังทะเลจีนใต้ บริเวณ Palau Anambas, Palau Mankai และ Palau Subi Besar ของอินโดนีเซีย



สถานการณ์ดังกล่าวยังเป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณช่องแคบมะละกาและน่านน้ำของอินโดนีเซีย ที่ลักษณะทางภูมิศาสตร์เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติการของโจรสลัดอย่างยิ่ง และรัฐชายฝั่งไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง

ผลกระทบต่อจีน

มหาสมุทรอินเดียที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ ๓ ของโลก เป็นเส้นทางผ่านเข้าออกที่สำคัญต่อเศรษฐกิจโลกและของจีน มีแหล่งทรัพยากรน้ำมันสำรองที่มากที่สุดในโลกซึ่งจีนจำเป็นต้องพึ่งพาและ

รักษาแหล่งที่มาของน้ำมันนี้ไว้เพื่อให้สามารถป้อนเข้าสู่ประเทศเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของตนที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วให้รอดหน้าต่อไปโดยไม่สะดุด นอกจากนี้มหาสมุทรอินเดียยังเป็นประตูการค้าของจีนสู่เอเชียใต้และยุโรปผ่านช่องทางต่าง ๆ อีกด้วย แต่พื้นที่นี้เชื่อว่า จะปลอดภัยต่อจีน ทั้งนี้ใน



Palau Anambas, Palau Mankai และ Palau Subi Besar ที่มา : <http://www.presidentku.com>

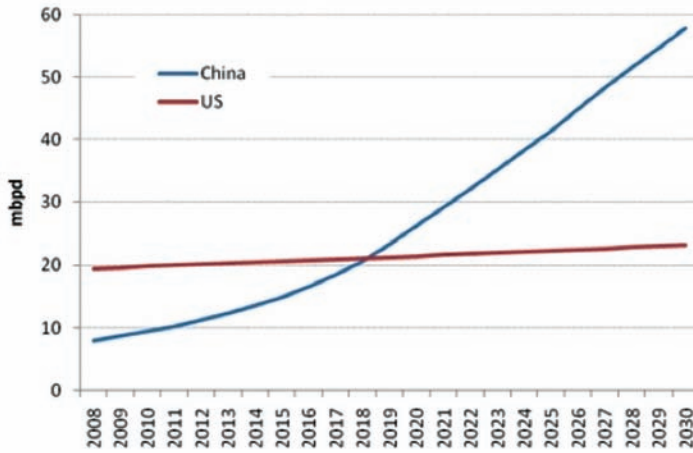
จากการที่รัฐชายฝั่งบริเวณช่องแคบมะละกา ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้เล็งเห็นถึงปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธในพื้นที่บริเวณทะเลจีนใต้และช่องแคบมะละกากระทบต่อความมั่นคงของตนโดยตรง จึงได้ร่วมกันเข้าแก้ปัญหาด้วยการตั้งหน่วยงานชื่อ ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้าน โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - Information Sharing Centre: ReCAAP- ISC) และได้ร่วมกันลาดตระเวนปราบปรามโจรสลัด ในช่องแคบมะละกา ซึ่งหลังจากการปฏิบัติ สถิติของการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกาในปี ค.ศ.๒๐๑๐ ได้ลดลงจากปี ค.ศ.๒๐๐๙ ซึ่งนับว่าประสบผลสำเร็จ

บริเวณทะเลแดง อ่าวเอเดน ชายฝั่งโซมาเลีย และบริเวณ Horn of Africa เป็นพื้นที่ปฏิบัติการของโจรสลัดที่มีอยู่อย่างชุกชุม เรือประมง เรือสินค้าและเรือน้ำมันของจีนจึงต้องเสี่ยงกับการถูกโจรสลัดยึดคร่า ซึ่งเรือประมงของจีนก็เคยถูกโจรสลัดโซมาเลียจับและยึดคร่ามาแล้ว นอกจากนี้อีกพื้นที่หนึ่งคือบริเวณช่องแคบมะละกาที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียสู่ทะเลจีนใต้ไปยังจีน ที่เรือสินค้าและเรือน้ำมันจีนที่ต้องผ่านเข้าออก มีการกระทำอันเป็นโจรสลัดเช่นกันซึ่งจีนก็มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือต่าง ๆ ที่ต้องเดินเรือผ่านเช่นกัน

นอกจากความสำคัญของภูมิรัฐศาสตร์ของมหาสมุทรอินเดียที่มีต่อจีนแล้ว จีนยังต้องพบกับอุปสรรคอื่นอีก คือการที่มหาอำนาจต่าง ๆ ที่มีอุดมการณ์ทางการเมืองต่างกับจีนเช่น อินเดีย สหรัฐฯ ฝรั่งเศส และออสเตรเลีย ยังมีบทบาทอิทธิพล การครอบครองพื้นที่ และคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของตนด้วยกำลังทหาร และอาจขัดขวางเส้นทางการคมนาคมทางทะเลของจีน



ตารางเปรียบเทียบการบริโภคน้ำมันล้านบาเรลต่อวันระหว่างจีนกับสหรัฐ ฯ ๒๐๐๘ - ๒๐๓๐



ที่มา : <http://www.subseaworld.com>

๑,๓๔๓,๒๓๙,๙๒๓ คน ในเดือนกรกฎาคม ๒๐๑๒^{๒๑} ทั้งนี้ ธนาคารโลกได้คาดการณ์เศรษฐกิจของจีนไว้ว่าจะแซงหน้าสหรัฐ ฯ ในปี ค.ศ.๒๐๓๐ หากจีนสามารถรักษาการเจริญเติบโตของจีดีพีไว้ได้ในอัตราร้อยละ ๘ โดยตลอด^{๒๒} โดยปัจจุบันจีนเป็นประเทศที่บริโภคน้ำมันมากเป็นอันดับสองรองจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งจากการที่จีนมีการขยายตัวของเศรษฐกิจสูงถึงร้อยละ ๘ - ๑๐ ต่อปี ทำให้ความต้องการพลังงานของจีนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจจะขยายตัวถึงร้อยละ ๑๕๐ ในปี ค.ศ.๒๐๒๐ ดังนั้น

จีนจึงได้ตระหนักอย่างยิ่งต่อผลประโยชน์และความมั่นคงของจีนและมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย

ผลประโยชน์ของจีนและความมั่นคงของมหาอำนาจและจีนในมหาสมุทรอินเดีย

จีนเป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก โดยประมาณการว่าจะมีประชากรถึง

เพื่อให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจคงที่ จีนจะต้องมีอัตราการบริโภคน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๕ ต่อปี ซึ่งจะเร็วกว่าสหรัฐ ฯ ถึง ๗ เท่า^{๒๓} ทั้งนี้เมื่อปี ค.ศ.๒๐๑๑ จีนมีการส่งออกมูลค่ารวม ๑.๘๙๘ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ มากเป็นอันดับที่ ๑ ของโลก^{๒๔} มีกำลังการซื้อเป็นอันดับที่ ๓ ของโลกมูลค่ารวม ๑๑.๒๙ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ^{๒๕}

(อ่านต่อฉบับหน้า)

๑. Wikipedia, "Indian Ocean," [Online]. Available from: http://en.wikipedia.org/wiki/Indian_Ocean [12 February 2012].
๒. CIA, "The Indian Ocean," [Online]. Available from: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xo.html> [12 February 2012].
๓. Bangkok Post, "Pakistan test new ballistic missile," [Online]. Available from: <http://www.bangkokpost.com/breakingnews/290394/pakistan-tests-intermediate-range-ballistic-missile> [26 April 2012].
๔. Sergei DeSilva-Ranasinghe, "Why the Indian Ocean Matters," [Online]. Available from: <http://the-diplomat.com/2011/03/02/why-the-indian-ocean-matters/?all=true> [12 February 2012].
๕. United Nations, "Review of Maritime Transport 2011," (New York and Geneva: United Nations, 2011), p. 3.
๖. Wikipedia, "Strait of Hormuz," [Online]. Available from: http://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Hormuz [12 February 2012].
๗. Filepie, "Strait of Hormuz," [Online]. Available from: http://www.filepie.us/?title=Strait_of_Hormuz [13 February 2012].
๘. US Energy Information Administration, "Strait of Hormuz," [Online]. Available from: <http://205.254.135.7/countries/regions-topics-cfm?tips=WOTC> [12 February 2012].
๙. Amanda Briney, "Suez Canal," [Online]. Available from: <http://geography.about.com/od/specifcplacesofinterest/a/suezcanal.htm> [12 February 2012].
๑๐. US Energy Information Administration, "Suez Canal," [Online]. Available from: <http://205.254.135.7/countries/regions-topics-cfm?tips=WOTC> [12 February 2012].
๑๑. US Energy Information Administration, "Bab al-Mandab Channel," [Online]. Available from: <http://countries/regions-topics-cfm?tips=WOTC> [12 February 2012].
๑๒. Ibid.
๑๓. Lehman Brothers, "Global Oil Choke Points," (New York: Lehman Brothers Inc., 2008) p. 10.
๑๔. US Energy Information Administration, "Strait of Malacca," [Online]. Available from: <http://205.254.135.7/countries/regions-topics-cfm?tips=WOTC> [12 February 2012].
๑๕. Lehman Brothers, "Global Oil Choke Points," Ibid.
๑๖. US Energy Information Administration, "Strait of Malacca," Ibid.
๑๗. Lehman Brothers, "Global Oil Choke Points," Ibid. pp. 2-4.
๑๘. OPEC, "OPEC Share of World Crude Oil Reserve," [Online]. Available from: http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/330.htm [12 February 2012].
๑๙. Historyguy, "Somali Pirate Attacks," [Online]. Available from: http://www.historyguy.com/somali_pirate_attacks.htm [12 February 2012].
๒๐. Combined Task Force 151, "Mid Command Period Report." (Bahrain: Combined Task Force 151, 2012), p. 3.
๒๑. CIA, "China" [Online]. Available from: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> [12 February 2012].
๒๒. Voice TV, "Voice of the new generation," [Online]. Available from: <http://news.voicetv.co.th/business/6696.html> [12 February 2012].
๒๓. Gal Luft, "Fueling the Dragon: China race into the oil market," [Online]. Available from: <http://www.iags.org/china.htm> [12 February 2012].
๒๔. CIA, "Country Comparison:Exports," [Online]. Available from: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2078rank.html?countryName=China&countryCode=ch®ionCode=eas&rank=1#ch> [12 February 2012].
๒๕. CIA, "Country Comparison:GDP (Purchasingpower Parity)," [Online]. Available from: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2001rank.html?countryName=China&countryCode=ch®ionCode=eas&rank=3#ch> [12 February 2012].

