



ที่ นร ๐๘๐๖/๖๐๓๖

ถึง หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

กองความมั่นคงทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้จัดทำเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๔/๒๕๖๗ โดยมีหัวข้อ “วิกฤตเรือบริเวณช่องแคบมะละกา เส้นทางการค้าโลกที่สำคัญ และการเตรียมพร้อมของประเทศโดยรอบ” (รายละเอียดตามที่แนบ) เพื่อเป็นการเสริมสร้างและเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาใช้ประโยชน์ต่อไป

เรียน รองอธิการบดีฝ่ายแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย

ด้วย สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ขอส่งเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๔/๒๕๖๗ โดยมีหัวข้อ “วิกฤตเรือบริเวณช่องแคบมะละกา เส้นทางการค้าโลกที่สำคัญ และการเตรียมพร้อมของประเทศโดยรอบ”

จึงเรียนมาเพื่อ

๑. เพื่อโปรดทราบ
๒. เห็นควรเผยแพร่ให้ทราบทั่วกันและสามารถดาวน์โหลดหนังสือได้ที่

<https://docshare.buu.ac.th>

กองความมั่นคงทางทะเล ๑๙ ก.พ. ๒๕๖๗/๐๔๐๗

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๖๒๕ ๘๐๐๐ ต่อ ๓๗๐๙๑๙ ก.พ. ๒๕๖๗/๐๔๐๗

โทรสาร ๐ ๒๖๒๕ ๘๐๕๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@nsc.go.th / nsc.maritime@gmail.com



ทราบ/ดำเนินการตามเสนอ

๒๐ ก.พ. ๒๕๖๗



วิกฤตเรือบริเวณช่องแคบมะละกา เส้นทางทางโลกที่สำคัญ และการเตรียมพร้อมของประเทศ

การขนส่งทางทะเลมีบทบาทสำคัญอย่างมากในเรื่องภูมิรัฐศาสตร์โลก หนึ่งในเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่สุดนั้นคือ ช่องแคบมะละกา แต่การสัญจรทางเรือที่เพิ่มมากขึ้นจนอาจเกิดปัญหาเรื่องความล่าช้าในการขนส่งทางทะเลของพื้นที่ช่องแคบดังกล่าว รวมถึงแนวโน้มที่จะมีจำนวนเรือสัญจรเกินขีดความสามารถของช่องแคบอาจทำให้ปี ค.ศ. 2030 ช่องแคบมะละกาไม่ได้เป็นเส้นทางเดินเรือที่ดีที่สุดในภูมิภาคอีกต่อไป แล้วแต่ละประเทศรอบช่องแคบเตรียมความพร้อมอย่างไร

❖ ปัญหาช่องแคบมะละกา

สถานการณ์อิสราเอลที่ส่งผลมาสู่ปัญหาการโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดงจากการที่กลุ่มฮูตีเรียกร้องให้อิสราเอลหยุดโจมตีปาเลสไตน์นั้น ปฏิเสธไม่ได้เลยว่าส่งผลกระทบต่อทางเรือของโลกอย่างมาก หรือสถานการณ์ในทะเลจีนใต้และแปซิฟิกที่เป็นผลมาจากการแสดงแสนยานุภาพของประเทมหาอำนาจ ด้วยความร้อนแรงของผู้มีรัฐศาสตร์ทางทะเลโลกที่เพิ่มมากขึ้นควบคู่กับการเติบโตด้านเศรษฐกิจที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ การแสวงหาเส้นทางขนส่งทางทะเลที่มั่นคงปลอดภัยจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในยุคสมัยนี้ ซึ่งเห็นได้จากการปรับตัวของบริษัทขนส่งทางทะเลหลายเจ้าในช่วงเวลาที่ผ่านมาด้วยกัน

ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญที่เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกที่ครอบคลุมหลายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นช่องแคบที่สำคัญในอาเซียน ที่ตั้งอยู่บริเวณแหลมมลายู ครอบคลุมพื้นที่กว่า 65,000 ตารางกิโลเมตร หรือมีความยาวประมาณ 800 กิโลเมตร เนื่องจากช่องแคบดังกล่าวเป็นตัวเชื่อมโยกระหว่างสองมหาสมุทรและเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่เข้าสู่ทะเลจีนใต้ อันเป็นเส้นทางเดินเรือที่สั้นที่สุดในการเดินทางระหว่างสองมหาสมุทรนั้น จึงทำให้เส้นทางเส้นนี้ได้กลายเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญจากการมีเรือสัญจรมากที่สุดในโลกเส้นทางหนึ่ง ด้วยหลายเหตุผล เส้นทางเดินเรือนี้ได้กลายมาเป็นพื้นที่ขับเคลื่อนภูมิลักษณะของโลก อาทิ การขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางมาสู่ทวีปเอเชีย หรือการรองรับเส้นทางขนส่งทางเรือและการค้าของโลกที่ร้อยละ 40

อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของการใช้ช่องแคบบรรยากาศที่เพิ่มขึ้น

จึงทำให้คาดการณ์ว่าการจราจรบริเวณช่องแคบมะละกาจะเกินขีดความสามารถที่สามารถรองรับได้ภายในปี ค.ศ. 2030 เห็นได้จากการชนกันของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่สองลำ ในขณะที่เรือทั้งสองลำแล่นผ่านช่องแคบมะละกา เมื่อช่วงเดือนกรกฎาคมของปี ค.ศ. 2021 การชนกันครั้งนั้นได้ส่งผลให้หลายประเทศพิจารณาแนวทางต่าง ๆ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางเรือของตน เพื่อรองรับกับเหตุการณ์ที่เป็นผลมาจากความหนาแน่นของเรือบริเวณช่องแคบมะละกาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ในแต่ละปีนั้นช่องแคบมะละกาจะมีเรือประมาณ 100,000 ลำ แล่นผ่านเส้นทางน้ำดังกล่าว แต่กลับมีความลึกส่วนใหญ่เพียง 23 เมตร ในขณะที่สินค้าของเรือที่แล่นผ่านเส้นทางน้ำนี้มีมูลค่าทางการค้ากว่า 121 ล้านล้านบาท รวมไปถึงเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เคยปรากฏรายงานในช่วงที่ผ่านมาทำให้เส้นทางการค้าของเส้นทางเดินเรือนี้ได้ลดลงอย่างมากในปัจจุบัน

❖ การปรับตัวเพื่อรองรับวิกฤตในอนาคตของประเทศต่าง ๆ

มาเลเซีย กำลังหาผู้ร่วมลงทุนในการขยายท่าเรือกลัง (Klang Port) พื้นที่รัฐสลังงอร์ ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศมาเลเซีย และเป็นท่าเรืออันดับ 2 ในอาเซียน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในช่องแคบที่เพิ่มมากขึ้น โดยคาดว่าจะต้องใช้งบประมาณกว่า 3 แสนล้านบาท จากเดิมที่รองรับตู้คอนเทนเนอร์ 14 ล้านตู้เป็น 27 ล้านตู้ จัดการเพิ่มท่าเรือย่อยจำนวน 8 ท่า ซึ่งท่าเรือย่อยแห่งใหม่จะเปิดให้เริ่มใช้ในปี ค.ศ. 2027 สะท้อนให้เห็นถึงการปรับตัวของประเทศมาเลเซียที่เตรียมการรับมือกับความหนาแน่นของเรือขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง





สิงคโปร์ ที่แม้จะมีท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียนรวมถึงมีกลไกในการจัดการท่าเรือที่ดีที่สุดในภูมิภาคและอันดับต้น ๆ ของโลก แต่ถึงอย่างนั้น สิงคโปร์ยังคงต้องเร่งเตรียมความพร้อมรับมือกับปัญหาการขนส่งในช่องแคบมะละกาที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ผ่านการสร้างท่าเรือทุส (Tuas port) ซึ่งจะเป็นท่าเรือที่มีระบบการจัดการท่าเรือแบบอัตโนมัติที่ใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยงบประมาณไม่ต่ำกว่า 5 แสนล้านบาท

จีน ได้เร่งพัฒนาเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ร่วมกับอินโดนีเซีย ภายใต้โครงการ BRI ในการพัฒนาเส้นทางเดินเรือลอมบอกและช่องแคบซุนด้าที่จะเชื่อมทะเลจีนใต้สู่ออสตราเลเซียเป็นทางออกไปสู่มหาสมุทรอินเดียต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่องแคบลอมบอกจะอยู่ระหว่างเกาะลอมบอกและเกาะบาหลี ความโดดเด่นของช่องแคบนี้คือเส้นทางเดินเรือที่กว้างและมีน้ำลึกกว่า 250 เมตร ซึ่งทำให้สามารถรองรับเทคโนโลยีเรือที่มีขนาดใหญ่จากจีนได้ ที่ทำให้ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากการเพิ่มปริมาณตู้สินค้าในแต่ละรอบของการขนส่งแทน

อินโดนีเซีย มีการเร่งพัฒนาการเตรียมความพร้อมด้านการท่าเรือ และการที่มีการจัดตั้งเมืองหลวงใหม่ที่นูซันตารา (Nusantara) บริเวณตะวันออกของเกาะกาลิมันตัน ที่คาดว่าจะมีประชากรในเกาะดังกล่าวเพิ่มขึ้นกว่า 2 ล้านคนของอีก 15 ปีข้างหน้า อันเป็นเครื่องยืนยันว่าอินโดนีเซียจะมีประชากรมากพอสำหรับการสนับสนุนในภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือในอนาคตได้ ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของชาติอินโดนีเซีย นอกเหนือจากนี้ คือการที่อินโดนีเซียเร่งพัฒนาท่าเรือที่รองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ จำนวน 5 ท่า รอบทะเลแถบอินโดแปซิฟิก รวมถึงการพัฒนาให้ประเทศตนมีเทคโนโลยีเรือในการขนส่งสินค้าที่ดียิ่งขึ้นที่จะทำให้อินโดนีเซียเองเป็นเมืองท่าสำหรับการขนส่งสินค้าที่น่าสนใจในภูมิภาคของอนาคต

❖ สิ่งไทยควรให้ความสำคัญ

จะเห็นได้ว่า เส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ อาทิ ช่องแคบซุนด้าและช่องแคบลอมบอก ซึ่งเป็นหนึ่งในช่องแคบสำคัญที่ถูกระบุไว้ในโครงการพัฒนาภูมิภาคอาเซียนในภาคตะวันออกของ 4 ประเทศ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ หรือ The Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) โดยโครงการระดับภูมิภาคนี้อาจแก้ไขผลกระทบจากความหนาแน่นของการสัญจรทางเรือบริเวณช่องแคบมะละกาได้ แต่นั่นก็หมายความว่าผลลัพธ์ที่ได้จะส่งผลต่อเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือบริเวณอาเซียนตะวันตกด้วยเช่นกัน

สิ่งสำคัญที่ไทยจะต้องหันกลับมาพิจารณาส่วนหนึ่ง คือ ส่วนแบ่งทางการตลาดของการเลี่ยงเส้นทางเดินเรือเดิมไปสู่เส้นทางแห่งใหม่ ซึ่งไทยอาจเสียผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมในอนาคต เพราะเหตุที่ว่าประเทศไทยนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางเรือที่สำคัญอย่างช่องแคบมะละกาเช่นเดียวกัน ถึงแม้ปัจจุบันการเปลี่ยนเส้นทางเป็นการเดินเรือเดิมมาเป็นช่องแคบลอมบอกจะมีระยะทางไกลขึ้น

กว่า 4,600 กิโลเมตร และใช้เวลานานกว่าเดิม 170 ชั่วโมง ซึ่งอาจทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 20 แต่ในอนาคตก็ไม่สามารถปฏิเสธได้ถึงการพัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการขนส่งทางเรือที่กำลังพัฒนาอยู่ในปัจจุบันได้ โดยเฉพาะเทคโนโลยีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่ขึ้นได้ให้ความสำคัญอย่างมาก

แม้หลาย ๆ สำนัก ได้ให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในภูมิภาคนี้จะทำให้กระบวนการขนส่งสินค้าทั่วโลกติดขัด เพิ่มภาระค่าใช้จ่าย และอาจส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานโลกก็ตาม แต่ความท้าทายเหล่านี้ก็ยังแสดงถึงโอกาสสำหรับอุตสาหกรรมภาคการขนส่งที่ไทยต้องหันกลับมาคิดทบทวนถึงการสร้างความหลากหลายให้กับห่วงโซ่อุปทานของตน รวมถึงการสำรวจหาเส้นทางใหม่ ๆ หรือกระบวนการการถ่ายลำสินค้า (Transshipment) เพื่อลดทอนความเสี่ยงด้านความมั่นคงของประเทศที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

นิตยสาร Inside Supply Management Magazine ได้ให้ความเห็นถึงแนวทางการแก้ปัญหาที่น่าสนใจของภูมิภาคนี้ว่า การอาศัยความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในการติดตามสินค้า และการใช้เซนเซอร์ที่ไฟโอในการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์เพื่อการจัดการท่าเรือและการจราจรทางน้ำ อาจช่วยให้อุตสาหกรรมสามารถเตรียมพร้อมต่อการคาดการณ์ความหนาแน่นของเส้นทางสัญจรในช่องแคบมะละกาได้ดีขึ้น และตอบสนองต่อการหยุดชะงักของกระบวนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับการจัดการท่าเรือจึงอาจตอบโจทย์ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย และเตรียมพร้อมต่อปัญหาระดับภูมิรัฐศาสตร์ที่กำลังจะเกิดขึ้นนี้ได้

การนำเสนอโครงการหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านการสัญจรทางเรือบริเวณช่องแคบมะละกา หรือทางเลือกอื่นสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพน่าจะเป็นโจทย์สำคัญของภูมิภาคในช่วงเวลานี้ อย่างไรก็ตาม คงไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะหาทางออกที่มีศักยภาพมากพอมาทดแทนกระบวนการขนส่งสินค้าทางเรือเดิมที่มีอยู่โดยไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความมั่นคงใด ๆ และด้วยความเดือดร้อนของภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคที่เพิ่มมากขึ้น การหาทางออกดังกล่าวอาจเป็นเรื่องที่นำดึงดูดใจต่อประเทศที่มีส่วนได้เสียต่อการลงทุนในในภูมิภาคอินโดแปซิฟิก รวมถึงการอาศัยความสามารถทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิกความมั่นคงจตุภาคี หรือ ควอด (Quadrilateral Security Dialogue: Quad) ที่ประกอบด้วย ออสเตรเลีย อินเดีย ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ มาร่วมลงทุน เพื่อใช้เป็นช่องทางในการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในขณะที่เดียวกันก็ลดความพยายามของจีนในการสร้างอิทธิพลเชิงพื้นที่

★อ้างอิง

- ปรัชชาติ โชคดี. / (2563). / ทำความรู้จัก "Quad" ภาคี 4 ฝ่ายด้านจีน: สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อินเดีย และออสเตรเลีย. / <https://brandinside.asia/quad-indo-pacific-framework-counter-c...>
- Indo-Pacific Defense FORUM. / (2023). / Nations consider trade route alternatives as Malacca Strait nears capacity. / [https://ipdefenseforum.com/...](https://ipdefenseforum.com/)
- Indo-Pacific Defense FORUM. / (2023). / 'Malacca Dilemma' a major security challenge for PRC. / [https://ipdefenseforum.com/...](https://ipdefenseforum.com/)
- Indo-Pacific Defense FORUM. / (2023). / 'Malacca Dilemma' drives PRC policies, aggression. / [https://ipdefenseforum.com/...](https://ipdefenseforum.com/)
- Invest Islands. / (2023). / Infrastructure investments in Indonesia to Chinese investor one

วิเคราะห์โดย... นายอริย์รัช วงศ์ณัฏพรานนท์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน

