



ที่ นร ๐๘๐๖/ว ๒๓๓๖

ถึง หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

กองความมั่นคงทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้จัดทำเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๗/๒๕๖๗ โดยมีหัวข้อ “ช่องแคบทางยุทธศาสตร์...และ...การปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเล” (รายละเอียดตามที่แนบ) เพื่อเป็นการเสริมสร้างและเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

ใช้ประโยชน์ต่อไป

เรียน รองอธิการบดีฝ่ายแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย

ด้วย สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ขอส่งเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๗/๒๕๖๗ โดยมีหัวข้อ “ช่องแคบทางยุทธศาสตร์...และ...การปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเล”

จึงเรียนมาเพื่อ

๑. เพื่อโปรดทราบ

๒. เห็นควรเผยแพร่ให้ทราบทั่วกันและสามารถดาวน์โหลดหนังสือได้ที่

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

- ๒ เม.ย. ๒๕๖๗/๑๕.๔๕ น.

กองความมั่นคงทางทะเล

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๖๒๙ ๘๐๐๐ ต่อ ๓๗๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๒๙ ๘๐๕๘

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



ทราบ/ดำเนินการตามเสนอ

๐๒ เม.ย. ๒๕๖๗



“ช่องแคบทางยุทธศาสตร์...และ...การปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเล”

ช่องแคบทางทะเลถือว่าเป็นพื้นที่ทางยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง ทั้งในเชิงความมั่นคงแห่งรัฐ การคมนาคม/ขนส่ง และระบบเศรษฐกิจ อีกทั้ง ยังเป็นพื้นที่ที่ประเทศต่าง ๆ ใช้ประโยชน์ร่วมกัน ในขณะที่ช่องแคบทางทะเลบางแห่งกลายเป็นเป้าหมายของกลุ่มก่อความไม่สงบ จึงส่งผลทำให้หลายประเทศมีแนวคิดที่จะพัฒนากลไกความร่วมมือเพื่อปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเลขึ้น

❖ ความสำคัญของช่องแคบทางทะเล

“ช่องแคบทางทะเล” ได้ถูกจัดให้เป็นพื้นที่ทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของโลกเรื่อยมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยความสำคัญของช่องแคบทางทะเลเหล่านี้มีอยู่หลายมิติ ทั้งการถูกใช้เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางทะเล การเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเดินเรือรบ การเป็นด่านศุลกากร/เก็บค่าผ่านทาง และแสวงหาประโยชน์ในลักษณะต่าง ๆ ของประเทศผู้เป็นเจ้าของพื้นที่ ซึ่งประเทศต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยช่องแคบเหล่านี้ในการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ต่างก็มีการแสดงเจตจำนงและความมุ่งหมายให้ช่องแคบเหล่านี้ เป็นพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมทางทะเลที่มีเสรีและเปิดกว้างเช่นเดียวกับ “อินโด - แปซิฟิก” ซึ่งช่องแคบทางทะเลที่มีความสำคัญมีดังนี้

ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) เป็นช่องแคบทางทะเลที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย และมีอาณาเขตติดต่อกับทะเลอันดามันของไทย ช่องแคบมะละกาถือว่าเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความหนาแน่นที่สุดในโลก โดยคาดการณ์กันว่ามีความถี่มากกว่า ร้อยละ 40 ของจำนวนทั้งหมดของโลก ต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา

ช่องแคบไต้หวัน (Taiwan Strait) เป็นช่องแคบทางทะเลที่ตั้งอยู่ระหว่างเกาะไต้หวันและจีนแผ่นดินใหญ่ และยังเป็นหนึ่งในเส้นทางเดินเรือที่หนาแน่นอีกแห่งหนึ่ง ช่องแคบไต้หวันถูกใช้เป็นเส้นทางคมนาคม และเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างทวีปเอเชียตะวันออก เอเชียเหนือและทวีปอื่น ๆ ของโลก โดยมีเรือบรรทุกสินค้าประมาณครึ่งหนึ่งของโลกใช้เส้นทางนี้

ช่องแคบสีงารู (Tsugaru kaikyo) เป็นช่องแคบทางทะเลที่เชื่อมต่อระหว่างเกาะฮนชูและเกาะฮกไกโด ทางตอนเหนือของญี่ปุ่น

โดยมีอาณาเขตทางทะเลเชื่อมต่อกับทะเลญี่ปุ่นและมหาสมุทรแปซิฟิก

ช่องแคบลูซอน (Kipot ng Luzon) เป็นช่องแคบทางทะเลที่เชื่อมต่อระหว่างเกาะไต้หวันกับเกาะลูซอนของฟิลิปปินส์ และยังเป็นช่องแคบที่มีอาณาเขตทางทะเลเชื่อมต่อกับทะเลฟิลิปปินส์กับทะเลจีนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก

ช่องแคบมาคัสซาร์ (Selat Makassar) เป็นช่องแคบทางทะเลที่ตั้งอยู่ระหว่างเกาะบอร์เนียวกับเกาะซูลาเวซีของอินโดนีเซีย ซึ่งช่องแคบมาคัสซาร์มีอาณาเขตทางทะเลทางทิศเหนือติดต่อกับทะเลเซเลบีส ส่วนทางทิศใต้ติดกับทะเลชวา

ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) เป็นช่องแคบทางทะเลที่ตั้งอยู่ระหว่างเกาะชวากับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย และยังเป็นช่องแคบที่มีอาณาเขตเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียอีกด้วย

ช่องแคบลอมบอก (Selat Lombok) เป็นช่องแคบทางทะเลที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลชวากับมหาสมุทรอินเดีย โดยที่ตั้งของช่องแคบลอมบอกนั้นตั้งอยู่ระหว่างเกาะบาหลีกับเกาะลอมบอกของอินโดนีเซีย

ช่องแคบทอร์เรส (Torres Strait) เป็นช่องแคบทางทะเลที่ตั้งอยู่ระหว่างออสเตรเลียและเกาะนิวกีนีของเมลาเนเซีย โดยส่วนที่แคบที่สุดมีความกว้างเพียง 150 กิโลเมตร ทางทิศใต้ของช่องแคบทอร์เรสมีอาณาเขตเชื่อมต่อกับคาบสมุทรเคปยอร์ก ส่วนทางทิศเหนือเชื่อมต่อกับออสเตรเลีย

ช่องแคบเบริง (Bering Strait) เป็นช่องแคบทางทะเลที่มีขนาดเล็กซึ่งมีอาณาเขตเชื่อมต่อระหว่างแหลมเดเนลอฟของรัสเซีย ช่องแคบเบริงมีอาณาเขตทางทิศตะวันออกติดต่อกับแหลมพรินซ์ออฟเวลส์ของรัสเซีย ส่วนทางทิศตะวันตกมีอาณาเขตเชื่อมต่อกับทวีปอเมริกาเหนือ

ส่วนช่องแคบอื่น ๆ ที่เป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเล ได้แก่ ช่องแคบวินด์วอร์ด (Wars of the Roses), ช่องแคบยูคาทาน (Peninsula





de Yucatan), คลองปานามา (Canal de Panama), ช่องแคบโมนา (Strait of Gibraltar), ช่องแคบยิบรอลตาร์ (Strait of Gibraltar), ช่องแคบบอสฟอรัส (Bosporus Strait), ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz), ช่องแคบบับเอลมันเดบ (Bab al-Mandab Strait), คลองสุเอซ (Suez Canal), แหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ฯลฯ

❖ วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาร่วมมือ

จากความสำเร็จในเชิงยุทธศาสตร์ของช่องแคบทางทะเลเหล่านี้ ทำให้หลายประเทศเริ่มมีมุมมองที่จะพัฒนาแนวทางในการปกป้องปัญหาความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต อันเป็นต้นเหตุเกิดมาจากการใช้ช่องแคบทางทะเลเหล่านี้เป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเล ซึ่งหลายประเทศมองว่าการป้องกันความขัดแย้งไม่ใช่เพียงแค่การพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานร่วมกันและการแสวงหาประโยชน์ร่วมกันเท่านั้น แต่ยังมีความหมายครอบคลุมถึงการพัฒนาระบบเฝ้าระวัง และความร่วมมือในการรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ ด้วย โดยปัจจัยที่เป็นจุดร่วมสำคัญในการพัฒนาร่วมมือนี้อยู่ที่

การมีสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงระดับภูมิภาคที่เหมือนกัน การที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคมีประเด็นปัญหาข้อพิพาทที่มีลักษณะเหมือนกัน เช่น ดินแดนที่ตั้งของช่องแคบทางทะเลเหล่านี้ ถูกบางประเทศอ้างสิทธิ์ยึดครองพื้นที่ซึ่งขัดต่อหลักกฎหมายทางทะเล และใช้ยุทธวิธีในลักษณะต่าง ๆ เพื่อต่อต้านการเข้าถึง ซึ่งหลายประเทศมองว่าการฝึกร่วมทางทะเลจะส่งผลทำให้ประเทศต่าง ๆ สามารถประสานมาตรการรับมือกับภัยคุกคามได้อย่างเป็นระบบ/มีแบบแผน ก่อให้เกิดการแบ่งปันแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหา ช่วยเสริมสร้างเพิ่มขีดความสามารถและพัฒนาร่วมมือในการรับมือกับความท้าทายที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การมีภัยคุกคามความมั่นคงร่วมกัน การที่ประเทศต่าง ๆ มีลักษณะของภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลที่เหมือนกัน หรือมีลักษณะเดียวกัน ทั้งที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์และเกิดจากธรรมชาติ และยากที่จะมีประเทศใดประเทศหนึ่งแก้ไขปัญหาได้เพียงประเทศเดียว อันส่งผลทำให้ประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ มีความจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือหรือการพัฒนาร่วมมือเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน ทั้งการสนับสนุนและการแบ่งปันข้อมูลข่าวสาร การเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการร่วม ตลอดจนการพัฒนายุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน

บทบาทของกองทัพเรือของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของกองทัพเรือแต่ละประเทศเกี่ยวกับการเฝ้าระวังป้องกันภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล ทั้งภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

การปกป้องประชาชนและดินแดนที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนนั้น ส่งผลทำให้ประเทศต่าง ๆ เกิดการพัฒนากรอบความร่วมมือทางทะเลในลักษณะต่าง ๆ ขึ้น

การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน การที่ประเทศต่าง ๆ มีแนวคิดหรือวิสัยทัศน์เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ช่องแคบทางทะเลที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ การทำให้พื้นที่ช่องแคบทางทะเลเหล่านี้สามารถเดินเรือได้อย่างเสรีและเปิดกว้างภายใต้หลักกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ การระงับข้อพิพาทด้วยสันติวิธี และการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เป็นต้น

❖ บทส่งท้าย

ที่ผ่านมาสำหรับไทยนั้น ได้มีการเข้าไปร่วมเป็นภาคีในกรอบความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลอยู่หลายกลไก ทั้งในแบบพหุภาคีและทวิภาคี ทั้งนี้ก็เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในมิติต่าง ๆ ซึ่งกลไกที่สำคัญ ๆ ที่ไทยเข้าร่วม อาทิเช่น (1) คณะมนตรีความมั่นคงแห่งเอเชียแปซิฟิก (Council for Security Cooperation in the Asia Pacific: CSCAP), (2) การประชุมวิชาการนาวิแปซิฟิกตะวันตก (Western Pacific Naval Symposium: WPNS), (3) การประชุมวิชาการกองทัพเรือมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Naval Symposium: IONS), (4) ข้อตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคว่าด้วยการต่อต้านการละเมิดลิขสิทธิ์และการปล้นอาวุธต่อเรือในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP), (5) ประชาคมอาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN), (6) การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum: ARF), (7) การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (ASEAN Defence Ministers' Meeting : ADMM) และ (8) การประชุมหารืออาเซียนว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเล (ASEAN Maritime Forum: AMF)

จากตัวอย่างกลไกความร่วมมือที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าเรามีกลไกความร่วมมือที่มากพอสำหรับการบริหารจัดการภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล เพื่อการปกป้องเส้นทางการคมนาคมทางทะเลในบริเวณช่องแคบต่าง ๆ แต่ความสำเร็จของกลไกความร่วมมือต่าง ๆ นั้น ขึ้นอยู่กับว่าชาติภาคีจะมีการนำผลหรือข้อตกลงจากการประชุมฯ ไปปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมได้มากน้อยเพียงใด

★อ้างอิง

- <https://ipdefenseforum.com/th/2024/03/การปกป้องเส้นทางคมนาคม/>
- https://ipdefenseforum.com/IPDF_V49N1_thai.pdf
- <http://marinerthai.net/forum/index.php?topic=5739.0>
- https://www.thai-mecc.region2.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/91
- <https://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/community-asian/ADMM%20Plus/ASEAN-2015.pdf>

วิเคราะห์โดย... นายกนกกฤษณ์ รักษาพรหมณ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน

จัดทำโดย... กองความมั่นคงทางทะเล

โทร. 0 2629 8000 ต่อ 3704

เว็บไซต์ : <https://www.nsc.go.th/>

เอกสารนี้ลงนามด้วยลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ ตรวจสอบได้ที่ (<https://e-sign.buu.ac.th/verify>)

