

โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”  
Publication Series “Thailand’s Neighbors in Southeast Asia”

# ช่องแคบมะละกา มาเลเซีย-อินโดนีเซีย The Malacca Straits-Malaysia-Indonesia

กิตติมา จันทรตรี  
Kittima Chantri



บรรณาธิการ : ชาญวิทย์ เกษตรศิริ - กาญจณี ละอองศรี  
Editors : Charnvit Kasetsiri - Kanchanee La-onsri



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย  
THE THAILAND RESEARCH FUND



มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์  
THE FOUNDATION FOR THE PROMOTION OF SOCIAL SCIENCES AND HUMANITIES TEXTBOOKS PROJECT

โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

Publication Series “Thailand’s Neighbors in Southeast Asia”

ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

# ช่องแคบมะละกา-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย The Malacca Straits-Malaysia-Indonesia

กิตติมา จันทรตรี

Kittima Chantri

บรรณาธิการ : ชาญวิทย์ เกษตรศิริ - กาญจณี ละอองศรี

Editors : Charnvit Kasetsiri - Kanchanee La-onsri



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย  
THE THAILAND RESEARCH FUND



มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

THE FOUNDATION FOR THE PROMOTION OF SOCIAL SCIENCES AND HUMANITIES TEXTBOOKS PROJECT

ห้องแคบมะละกา-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย

The Malacca Straits-Malaysia-Indonesia

แก้ไขปรับปรุงจากวิทยานิพนธ์เรื่อง

ห้องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย

The Malacca Straits and the Security of Indonesia and Malaysia

ผู้แต่ง

กิตติมา จันทร์ตรี

Kittima Chantri

บรรณาธิการ : ชาญวิทย์ เกษตรศิริ - กาญจณี ละอองศรี

Editors : Charnvit Kasetsiri - Kanchanee La-onsri

โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

Publication Series “Thailand’s Neighbors in Southeast Asia”

พิมพ์ครั้งแรก : กุมภาพันธ์ 2541

จำนวนพิมพ์ 1,000 เล่ม

ISBN 974-86304-1-2

ราคา 250 บาท

แบบปกและรูปเล่ม

ธำรงค์ศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์

ถ้ายวน เพชรแสงสว่าง

จัดพิมพ์โดย



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

THE THAILAND RESEARCH FUND

ชั้น 19 อาคารมหานครบิซซั่ม 539/2 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
19th Floor, Gypsum Metropolitan Tower, 539/2 Sri-Ayudhya Road, Rajdhavee, Bangkok 10400

Tel : 642-5186-9 Fax : 642-5190 BBS : 642-5235 E-mail : vicharn@m Mozart.inet.co.th

Home Page : <http://www.inet.co.th/org/trf>



มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

THE FOUNDATION FOR THE PROMOTION OF SOCIAL SCIENCES AND HUMANITIES TEXTBOOKS PROJECT

413/38 ถนนอรุณอมรินทร์ บางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700

413/38 Arun-amarin Road, Bangkok 10700, Tel : 424-5768 Fax : 433-8713

พิมพ์ที่ โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

# คำนำ



## สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

หนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” เป็นชุดหนังสือที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ร่วมมือกับมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ จัดพิมพ์ขึ้นโดยคัดสรรจากวิทยานิพนธ์หรือสารนิพนธ์ของนักศึกษาปริญญาโทจากมหาวิทยาลัยหลายแห่งของเราในประเด็นความรู้ต่างๆ หลายสาขา และปรับปรุงให้เหมาะแก่การเผยแพร่ทั่วไป ในการที่ สกว. ให้ทุนสนับสนุนการปรับปรุงดังกล่าวมีความมุ่งหวังว่า ความรู้ต่างๆ ไม่ว่าจะเจาะจงเฉพาะประเทศเดียว หรือที่สัมพันธ์กับประเทศไทยที่มีอยู่แล้วบ้างก็ตาม จะได้รับการเผยแพร่อย่างกว้างขวางและเป็นสะพานให้เกิดการตื่นตัวของการศึกษาเกี่ยวกับประเทศต่างๆ หรือที่เรามักจะเรียกกันว่า “วิเทศคดีศึกษา” และ “อาณาบริเวณศึกษา” มากกว่าที่ผ่านมา

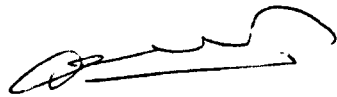
ในอดีตเรามัวแต่แสวงหาและช่วยกันกระจายความรู้เกี่ยวกับประเทศต่างๆ ทั้งในแถบตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกที่ค่อนข้างจะเป็นแดนไกล ความรู้จากแดนไกลที่เป็นประโยชน์แก่เราโดยตรงและประโยชน์ร่วมของทั้งสองฝ่ายแถบนี้ถูกมองข้ามมาเป็นเวลานาน สกว. จึงหวังว่า หนังสือชุดนี้คงพอจะทดแทนสิ่งที่ไม่รู้กันอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านของเรา และนำ

(4)

จะเป็นกึ่งก้านที่รอกการแตกขยายให้เกิดการวิจัยเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน  
อย่างสร้างสรรค์ยิ่งขึ้น และชัดเจนเวลาที่ล่วงไปแล้วได้บ้าง

การผลิตงานจำนวนถึง 20 เรื่อง ในชุดนี้คงไม่สามารถสำเร็จลงได้อย่าง  
น่าชื่นชม หากมิได้มีความคิดริเริ่มจาก รศ.ดร. บุญรักษ์ บุญญะเขตมาลา  
อดีตผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุนการวิจัยด้านความสัมพันธ์ข้ามชาติและทางเลือกใน  
การพัฒนา ของ สกว. ความรอบรู้และเชี่ยวชาญของ ดร. ชาญวิทย์ เกษตรศิริ  
แห่งมูลนิธิโครงการตำราฯ หัวหน้าโครงการนี้ ความช่วยเหลือของคณะ  
กรรมการบริหารโครงการท่านอื่นๆ อีก 6 ท่าน คือ รศ. สีดา สอนศรี  
รศ. รังสรรค์ ณะพรพันธุ์ รศ.ดร. ธีระ นุชเปี่ยม ผศ.ดร. ชาคิต ชุ่มวัฒนะ  
ผศ.ดร. สุเนตร ชุตินธรานนท์ และ ผศ. กาญจนี ละอองศรี กรรมการและ  
เลขานุการของโครงการ และที่ปรึกษาอีกหลายท่านที่มีได้เอ่ยนาม ซึ่งได้ช่วย  
อ่านและให้ข้อคิดเห็นในการปรับปรุงงานของนักศึกษาอย่างจริงจัง สกว. จึง  
ขอขอบคุณทุกท่านเป็นอย่างสูง

สกว. หวังว่าหนังสือเล่มนี้ ซึ่งสอดคล้องกับอุดมการณ์ของ สกว. ที่ว่า  
“สร้างสรรค์ปัญญา เพื่อพัฒนาประเทศ” จะให้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า ทั้งในเชิง  
การพัฒนางานวิจัย การนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ และการนำเสนอความรู้ทั่วไป  
แก่ ครู อาจารย์ นักบริหาร นักธุรกิจ นักวิชาการ นักศึกษา นักวิจัย นักท่องเที่ยว  
สื่อมวลชน และประชาชนผู้ใฝ่รู้เกี่ยวกับประเทศอื่น



ศ.นพ. วิจารณ์ พานิช

ผู้อำนวยการ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

## รายนามคณะกรรมการนโยบายกองทุนสนับสนุนการวิจัย

1. ศ.ดร. สิปปนนท์ เกตุทัต ประธานกรรมการ

### กรรมการโดยตำแหน่ง

2. ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี กรรมการ

3. ปลัดกระทรวงกลาโหม กรรมการ

4. ปลัดกระทรวงการคลัง กรรมการ

5. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรรมการ

6. ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม กรรมการ

7. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ

8. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม กรรมการ

9. ปลัดทบวงมหาวิทยาลัย กรรมการ

10. เลขาธิการคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กรรมการ

11. ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์  
และเทคโนโลยีแห่งชาติ กรรมการ

### กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

12. ศ.ดร. กำพล อตุลวิทย์ กรรมการ

13. ศ.นพ. ไกรสิทธิ์ ดันดิศิริินทร์ กรรมการ

14. ศ.ดร. นิธิ เอียวศรีวงศ์ กรรมการ

(6)

- |                   |                |         |
|-------------------|----------------|---------|
| 15. ศ.ดร. ปรีดา   | วิบูลย์สวัสดิ์ | กรรมการ |
| 16. รศ.ดร. กุศลธร | ศิลปบรรเลง     | กรรมการ |
| 17. รศ.ดร. วิโรจ  | อิมพิทักษ์     | กรรมการ |
| 18. ดร. สัจจา     | บุญยฉัตร       | กรรมการ |

**ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย**

- |                   |       |                     |
|-------------------|-------|---------------------|
| 19. ศ.นพ. วิจารย์ | พานิช | กรรมการและเลขานุการ |
|-------------------|-------|---------------------|

# คำแถลง



## มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2509 ด้วยความร่วมมือร่วมใจกันเองเป็นส่วนบุคคล ในหมู่ผู้มีความรักในภารกิจ บริหารการศึกษาจากสถาบันต่าง ๆ เมื่อเริ่มดำเนินงาน โครงการตำรามีฐานะ เป็นหน่วยงานหนึ่งของสมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย ก่อนที่จะมีฐานะ เป็นมูลนิธิเมื่อต้นปี พ.ศ. 2521 ทั้งนี้โดยได้รับความร่วมมือด้านทุนทรัพย์ จากมูลนิธิร็อกกี้ เฟลเลอร์ เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานขั้นต้น เป้าหมาย เบื้องแรกของมูลนิธิโครงการตำราก็คือ ส่งเสริมให้มีตำราภาษาไทยที่มีคุณภาพ เฉพาะในทางสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ทั้งนี้ต่างก็เห็นพ้องต้องกันใน ระยะนั้นว่า คุณภาพหนังสือตำราไทยระดับอุดมศึกษาแขนงวิชาดังกล่าวยังไม่ สูงพอ ถ้าส่งเสริมให้มีหนังสือเช่นนี้เพิ่มขึ้นย่อมมีส่วนช่วยยกระดับมาตรฐาน การศึกษาในชั้นมหาวิทยาลัยโดยปริยาย อีกทั้งยังอาจช่วยการสร้างสรรค์ปัญญา ความคิดริเริ่ม และความเข้าใจอันถูกต้องในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมืองโดยส่วนรวม

พร้อมกันนี้มูลนิธิโครงการตำราฯ ก็มีเจตนาอันแน่วแน่ที่จะทำหน้าที่ เป็นที่ชุมนุมผลงานเขียนของนักวิชาการต่าง ๆ ทั้งในและนอกสถาบัน เพื่อ



(8)

ให้ผลงานวิชาการที่มีคุณภาพได้เป็นที่รู้จักและเผยแพร่ออกไปโดยทั่วถึงในหมู่ผู้สอน ผู้เรียน และผู้สนใจงานวิชาการ การดำเนินงานของมูลนิธิโครงการตำราฯ มุ่งขยายความเข้าใจและความร่วมมือของบรรดานักวิชาการออกไปในวงกว้างยิ่ง ๆ ขึ้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นด้านกาหนดนโยบายสร้างตำรา การเขียน การแปล และการใช้ตำรานั้น ๆ ซึ่งจะเป็นเครื่องส่งเสริมและกระชับความสัมพันธ์อันพึงปรารถนา ตลอดจนความเข้าใจอันดีต่อกันในวงวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

นโยบายพื้นฐานของมูลนิธิโครงการตำราฯ คือ ส่งเสริมและเร่งรัดให้มีการจัดพิมพ์หนังสือตำราทุกประเภท ทั้งที่เป็นงานแปลโดยตรง งานแปลเรียบเรียง งานถอดความ งานรวบรวม งานแต่งและงานวิจัย ในช่วงแรก ๆ เราได้เน้นส่งเสริมงานแปลเป็นหลัก ขณะเดียวกันก็ได้ส่งเสริมให้มีการจัดพิมพ์ตำราประเภทอื่น ๆ ด้วย นับแต่ได้ก่อตั้งโครงการตำราฯ มาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน โดยความร่วมมืออย่างดียิ่งของนักวิชาการหลายสถาบัน สามารถส่งเสริม-กลั่นกรอง-ตรวจสอบ และจัดพิมพ์หนังสือตำราภาษาไทยระดับอุดมศึกษาที่มีคุณภาพตามเป้าหมาย เจตนารมณ์ และนโยบาย ได้ครบทุกประเภท และมีเนื้อหาครอบคลุมสาขาวิชาต่าง ๆ ถึง 8 สาขาดังต่อไปนี้คือ (1) สาขาวิชาภูมิศาสตร์ (2) สาขาวิชาประวัติศาสตร์ (3) สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ (4) สาขาวิชารัฐศาสตร์ (5) สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา (6) สาขาวิชาปรัชญา (7) สาขาวิชาจิตวิทยา (8) สาขาวิชาภาษาและวรรณคดี นอกจากนี้เรายังมีโครงการผลิตตำราสาขาวิชาอื่น ๆ เพิ่มขึ้นด้วย เช่น สาขาวิชาศิลปะ ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นดำเนินงาน และยังสามารถขยายงานให้มีการแต่งตำราเป็น “ชุด” ซึ่งมีเนื้อความคาบเกี่ยวระหว่างหลายสาขาวิชา เช่น “ชุดชีวิตและงาน” ของบุคคลที่น่าสนใจ ดังที่ได้จัดพิมพ์เผยแพร่ไปแล้วบางเล่ม

ปัจจุบันมูลนิธิโครงการตำราฯ ยังคงมีเจตนาอันแน่วแน่ที่จะขยายงานของเราต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง แม้จะประสบอุปสรรคนานัปการ โดยเฉพาะอุปสรรคด้านทุนรอน เพราะกิจการของเราไม่ใช่กิจการแสวงหากำไร หากมุ่งประสงค์ให้นักศึกษาและประชาชนได้มีโอกาสซื้อหาหนังสือตำราฯ ในราคาย่อมเยาพอสมควร

คณะกรรมการทุกสาขาวิชาของมูลนิธิโครงการตำราฯ ยินดีน้อมรับคำแนะนำและคำวิพากษ์วิจารณ์จากผู้อ่านทุกท่าน และปรารถนาอย่างยิ่งที่จะให้ท่านผู้อ่านทุกท่านได้เข้ามามีส่วนร่วมในมูลนิธิโครงการตำราฯ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนแนะนำอยู่ห่าง ๆ ช่วยแต่ง แปล เรียบเรียง หรือ รวบรวมตำราสาขาวิชาต่าง ๆ ให้เรา หรือเข้ามาร่วมบริหารงานร่วมกับเรา

เสน่ห์ จามริก

ประธานคณะกรรมการบริหาร

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

รายนามคณะกรรมการบริหาร  
มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

นายเสน่ห์	จามริก	ประธาน
นางเพ็ชรี	สุมิตร	รองประธาน
นางสาวกุสุมา	สนิทวงศ์ ณ อยุธยา	กรรมการ
นายธเนศ	อาภรณ์สุวรรณ	กรรมการ
นายรังสรรค์	ธนะพรพันธุ์	กรรมการ
นายสุภัทก์	ศิริรักษ์	กรรมการ
นายวิทยา	สุจริตนารักษ์	กรรมการ
นายเกริกเกียรติ	พิพัฒน์เสรีธรรม	กรรมการ
นายอุทัย	ดุลยเกษม	กรรมการ
นางสุวรรณา	สถาอานันท์	กรรมการ
นางปริตตา	เฉลิมเผ่า กอนันตกุล	กรรมการ
นางสาวศุภลักษณ์	เลิศแก้วศรี	กรรมการและเหรัญญิก
นายชาญวิทย์	เกษตรศิริ	กรรมการและเลขานุการ
นายทรงยศ	แววหงษ์	กรรมการและผู้จัดการ

## คำนำ



### โครงการหนังสือชุด

#### “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

คำว่า “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” เป็นคำใหม่ในภาษาไทยและเป็นคำที่ยังไม่ลงตัว จะเห็นว่ามีการใช้ในแบบต่าง ๆ กัน บ้างก็ใช้ว่า “เอเชียอาคเนย์” บ้างใช้ว่า “อุษาคเนย์” อย่างไรก็ตามเพราะฝรั่งก็มี คำนี้เราแปลมาจากภาษาอังกฤษแบบอเมริกันอีกทีหนึ่ง คือ Southeast Asia ซึ่งในภาษาอังกฤษแบบอังกฤษก็ใช้ในลักษณะที่แยกคำ คือ South-East Asia ดังจะเห็นได้จากชื่อหนังสือของปรมาจารย์ชาวอังกฤษ D.G.E. Hall ที่ให้ชื่อหนังสือเล่มคลาสสิกของท่านว่า *A History of South-East Asia* (1955) ในขณะที่ปรมาจารย์อเมริกัน George Mct. Kahin ตั้งชื่อหนังสือที่ถือได้ว่าเป็นงานบุกเบิกเล่มสำคัญของท่านว่า *Governments and Politics of Southeast Asia* (1959)

สำหรับในทวีปเอเชีย แต่เดิมมีคำที่อาจจะมีความหมายใกล้เคียงกับคำนี้อยู่บ้าง เช่นจีนใช้คำว่า “น่านยาง” ซึ่งแปลตรงตัวว่าทะเลใต้ อันหมายถึงดินแดนที่อยู่ทางใต้ของจีน แต่ไม่รวมมหาสมุทรอินเดียและก็ไม่รวมออสเตรเลีย

ญี่ปุ่นรับคำนี้มาจากจีน แล้วออกเสียงว่า “นานโย” ส่วนในวรรณกรรมอินเดีย ก็มีคำที่หมายถึงดินแดนแถบนี้เช่นกัน คือคำว่า “สุวรรณภูมิ” ที่ไทยนำมา แปลและแปลงว่า “แหลมทอง” อีกทอดหนึ่ง อย่างไรก็ตามแนวความคิดว่า ด้วยหน่วยหนึ่งทางภูมิศาสตร์ของเอเชียนี้ ยังมีได้มีการศึกษาโดยละเอียดนัก (อย่างน้อยก็ในภาษาไทย) และการใช้คำต่าง ๆ เหล่านี้ก็เป็นที่ไปอย่างกว้าง ๆ

โดยทั่วไปในวงวิชาการตะวันตกถือว่าคำว่า “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ถือกำเนิดขึ้นมาในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อ ลอร์ด หลุยส์ เมท์แบตตัน ตั้งกองบัญชาการของท่านขึ้นในเกาะลังกา โดยใช้ชื่อว่า South-East Asia Command แต่อันที่จริงแล้วสหรัฐอเมริกา นั่นแหละ ที่ทำให้คำนี้ (โดยเปลี่ยนเจียนเป็นแบบอเมริกัน) กลายเป็นศัพท์แพร่หลายไปทั่ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงของสงครามเย็น หรือกล่าวโดยเฉพาะเจาะจงก็คือ ภายหลังจากที่ พรรคคอมมิวนิสต์จีนประสพชัยชนะในการปลดปล่อยประเทศเมื่อปี 2492/1949 นโยบายสกัดกั้น (Containment Policy) ของสหรัฐฯ ทำให้ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” กลายเป็นดินแดนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดในทางยุทธศาสตร์ ดังนั้นสถานะทางภูมิรัฐศาสตร์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็นำมาซึ่งความพยายามที่จะศึกษาและเข้าใจในดินแดนประชากร เศรษฐกิจ การเมือง และ วัฒนธรรม อันเป็นที่มาของวิธีการศึกษาในลักษณะของ area studies (หรือที่เรากำลังพยายามทำและแปลออกมาว่า “อาณาบริเวณศึกษา” บ้าง “วิเทศคดีศึกษา” บ้าง) และนี่ก็เป็นที่มาของ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” หรือ Southeast Asian Studies

ในช่วงของทศวรรษ 1950 และ 1960 (ซึ่งตรงกับช่วงรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม-สฤษดิ์ ธนะรัชต์-ถนอม กิตติขจร) “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา”

ในสถานะของ “สหสาขาวิชา” (Interdisciplinary) เพียงพุดังมาก ศูนย์ศึกษาใหญ่ ๆ ไม่ว่าจะเป็นที่มหาวิทยาลัยคอร์เนล (ตั้ง Southeast Asia Program 2494/1951) มหาวิทยาลัยเยล มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน มหาวิทยาลัยฮาวาย ตลอดจนวิทยาเขตต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ฯลฯ ต่างก็ทั้งเรียน ทั้งสอน ทั้งวิจัย และทั้งมีส่วนพัวพันกับนโยบายของรัฐบาลอเมริกันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสงครามเวียดนาม-ลาว-กัมพูชา จนกระทั่งบางวงวิชาการและนักวิชาการบางคนถูกประณาม ว่าทำงาน “จารกรรม” ให้กับรัฐบาล

สหสาขาวิชา “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” ซึ่งส่วนใหญ่การจัดการเรียนการสอนจะเป็นระดับปริญญาโทและปริญญาเอกนั้นได้แพร่ขยายไปทั่ว เช่นในยุโรปทั้งในอังกฤษและภาคพื้นทวีป (แน่นอนเจ้าอาณานิคมเดิมในยุโรป เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส หรือเนเธอร์แลนด์ ต่างก็มีการศึกษาในลักษณะคล้ายคลึงกันนี้ และบางแห่งก็มีมาก่อนอเมริกันด้วยซ้ำไป) และก็ขยายไปสู่ประเทศที่อยู่ในเขตอิทธิพลทางการเมืองของอเมริกา เช่นในออสเตรเลีย หรืออย่างในกรณีของญี่ปุ่นเป็นต้น (มหาวิทยาลัยเกียวโตได้รับเงินทุนช่วยเหลือจากอเมริกันในการจัดตั้ง Center for Southeast Asian Studies 2508/1965)

สำหรับในประเทศไทย (ซึ่งรวมทั้งประเทศบางประเทศในภูมิภาคนี้) “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ในสถานะทางวิชาการและสถานะทางภูมิรัฐศาสตร์ จะเป็นผลผลิตทั้งทางตรงและทางอ้อมของสหสาขาวิชาและนโยบายทางยุทธศาสตร์ของอเมริกา การเกิดขึ้นของวิชาใหม่ ๆ เช่น ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเมืองการปกครองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สังคมและวัฒนธรรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ฯลฯ ในมหาวิทยาลัยชั้นนำของไทยในช่วง

ปลายทศวรรษ 1950 และมาเฟื่องฟูอย่างมากในทศวรรษ 1960 นั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับใกล้ชิดกับนโยบายของอเมริกาในเอเชีย หนังสือตำราในด้านนี้ค่อย ๆ ทอยออกมา โดยเริ่มต้นจากงานแปลจากภาษาอังกฤษ (อเมริกัน) เรื่อยไปจนเกิดตำราแบบประเภท “แนะนำ” โดยนักวิชาการไทย (ซึ่งส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งหลักฐานข้อมูลจากตำราของอเมริกัน-อังกฤษอยู่เป็นส่วนใหญ่)

ในเวลาเดียวกัน “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ในสถานะของความสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์ต่อนโยบายของสหรัฐฯ ก็ทำให้รัฐบาลในหลายประเทศในแถบนี้ถูกอิทธิพลดังกล่าวดูดเข้าไปอยู่ในวงจรของการเมืองระหว่างประเทศของสงครามเย็น (ซึ่งถ้าจะพูดให้ตรงความหมายที่เดิวนั้น สงครามเย็นเป็นความเย็นสำหรับมหาอำนาจมากกว่า เพราะไม่ต้องรบสงครามในบ้านของตนเอง ไม่ว่าจะเป็ในยุโรปหรืออเมริกา ในขณะที่ทั้งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลับเป็นสงครามที่มีความรุนแรงและความหายนะอย่างสูง มีลักษณะของสงครามร้อนเสียยิ่งกว่าร้อน) ในระยะเวลาดังกล่าวเกิดความพยายามที่จะสร้าง “ความร่วมมือส่วนภูมิภาคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” โดยเฉพาะในกลุ่มค่าย “โลกเสรี” ที่จะเผชิญหน้ากับ “ค่ายคอมมิวนิสต์”

แน่นอนในระยะเริ่มแรก “ความร่วมมือส่วนภูมิภาค” นี้ก็ตกอยู่ภายใต้ “ร่มเงา” ของมหาอำนาจตะวันตก ซึ่งนำโดยสหรัฐฯ อย่างในกรณีขององค์การสนธิสัญญาป้องกันร่วมกันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ สปอ. (The Southeast Asia Collective Defence Treaty Organization - SEATO) ปี 2497/1954 ที่มีสำนักงานอยู่ที่กรุงเทพฯ (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของสวนหนึ่งของกระทรวงการต่างประเทศ) เรื่อยมาจนมีสมาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาสา (Association of Southeast Asia - ASA) ที่กลายมาเป็น

สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือที่รู้จักกันว่า อาเซียน (The Association of Southeast Asian Nations - ASEAN) ในที่สุดในปี 2510/1967 และก็เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เติบโตขึ้นมาเพื่อสร้าง “ความร่วมมือส่วนภูมิภาค” อาทิเช่น กีฬาแหลมทอง (Southeast Asian Peninsular Games - SEAP Games) อันเป็นที่มาของซีเกมส์ (Southeast Asian Games - SEA Games) ในปัจจุบัน หรือกิจกรรมทางด้านวัฒนธรรมที่ขึ้นชื่อลือชาและฟูฟ่ออย่างมากคือ รางวัลนักเขียนซีไรท์ (Southeast Asian Write Award - SEA Write) ฯลฯ

กล่าวโดยย่อ แม้ว่าแนวความคิด แนวศึกษา ตลอดจนกิจกรรมทั้งทางการเมืองและวัฒนธรรมที่เกี่ยวกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะได้รับอิทธิพลและแรงกระตุ้นจากโลกตะวันตก (โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากสหรัฐฯ) ก็ตาม แต่แนวความคิดดังกล่าวได้กลายเป็นที่ยอมรับและปฏิบัติกันใน “ภูมิภาค” นี้ และที่สำคัญก็คือได้เกิด “หน่ออ่อน ๆ” ของวิชาการ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” ขึ้นในมหาวิทยาลัยไทยบางแห่ง เช่น ปริญญาโททางด้านประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร 2517/1974 ซึ่งในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาจนถึงปี 2538/1995 ได้ผลิตมหาบัณฑิตออกมาแล้ว 78 คน แต่อย่างไรก็ตามมีข้อน่าสังเกตว่าวิทยานิพนธ์หรือสารนิพนธ์ของมหาบัณฑิตนี้ส่วนใหญ่กลับกลายเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับไทยศึกษามากกว่าจะเป็นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา อันอาจเนื่องมาจากข้อจำกัดของความรู้ว่าด้วยภาษาที่จะทำงานค้นคว้าในภาษาของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยตรงก็เป็นได้

สำหรับที่มหาวิทยาลัยมหิดล มีสถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเพื่อการพัฒนาชนบท ตั้งเป็นทางการ 2524/1981 (แต่มีสถานะเป็นโครงการมาก่อน



(16)

ตั้งแต่ปี 2517/1974 ไปสื่่กัันกับมหาวิทยาลัยศิลปากร) สถาบันนอจาก จะทำการวิจัยเกี่ยวกับภาษาและวัฒนธรรมของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ยังจัดหลักสูตรการเรียนการสอนระดับปริญญาโทและเอกอีกด้วย (อย่างไร ก็ตามหลักสูตรปริญญาเอกซึ่งเริ่มในปี 2535/1992 ยังไม่มีผู้จบการศึกษา)

น่าสนใจและน่าแปลกใจที่นอกเหนือจาก “หน่ออ่อนทางวิชาการ” ของ สองมหาวิทยาลัยข้างต้น ไม่มีมหาวิทยาลัยระดับนำของไทยจัดการเรียนการสอนไม่ว่าจะเป็นในระดับปริญญาตรี หรือในระดับหลังปริญญาตรี และก็ไม่มี หน่วยงานที่ทำการศึกษาหรือวิจัยเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยตรง แม้ว่าที่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจะมีสถาบันเอเชียศึกษามาตั้งแต่ 2528/1985 (เป็น โครงการมาตั้งแต่ 2510/1967) ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ก็มีการจัดตั้ง สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษาขึ้นมาในระยะหลัง อย่างไรก็ตามก็เป็นที่น่าสนใจ ได้ทั้งในความสัมพันธ์ทางด้านภูมิรัฐศาสตร์และเศรษฐศาสตร์การเมือง ที่ทั้งสอง สถาบันนี้จะให้น้ำหนักของการทำงานวิจัยค้นคว้าในส่วนที่เกี่ยวกับเอเชียตะวันออกเฉียง โดยเฉพาอย่างยิ่งจีนและญี่ปุ่น มากกว่าบรรดา “ประเทศเล็กประเทศน้อย” ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (แม้ว่าโดยความเป็นจริงแล้วทางจุฬาฯให้ความ สนใจและผลิตผลงานทางด้านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่น้อยก็ตาม)

โดยรวมแล้วก็อาจกล่าวได้ว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษาก็ยังคง สภาพของการเป็น “หน่ออ่อน ๆ” ทางวิชาการอยู่ ยังเป็น “หน่ออ่อน” ทั้งใน ด้านการเสริมสร้างสถาบัน ทั้งในด้านบุคลากรทางวิชาการ (หรือที่เราเรียกกัน ว่าเชี่ยวชาญ) ทั้งในด้านหนังสือ ตำรา และทั้งในด้านความรู้ของมหาชนโดย ทั่วไป

แต่แล้วในช่วงประมาณ 2 ทศวรรษที่ผ่านมา เกิดปรากฏการณ์ที่สำคัญในระดับการเมืองของโลก อันมีผลกระทบต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมทั้งไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นคือ นับตั้งแต่การปราศรัยของสหรัฐอเมริกาในอินโดจีนตั้งแต่ปี 2518/1975 ตามติดมาด้วยปรากฏการณ์ที่ไม่ค่อยจะมีใครคาดคิด คือการล่มสลายของอุดมการณ์และเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมในช่วงปลายทศวรรษ 1980 ซึ่งมีผลเป็นรูปธรรมในการพังทลายของกำแพงเบอร์ลินกับการล่มสลายของสหภาพโซเวียต ซึ่งก็หมายถึงการสิ้นสุดของสงครามเย็น (หรือจะเรียกว่าสงครามร้อนในมุมมองของเอเชียก็ตาม) ในช่วงต้นทศวรรษ 1990 เป็นผลให้ดูเหมือนว่ากระแสใหญ่ ๆ ในโลกนี้เหลืออยู่เพียง 2 กระแสนั้นเอง คือ กระแสหนึ่งเป็นด้านการเมืองและเป็นเรื่องของ “กระบวนการประชาธิปไตย” (democratization) อีกกระแสหนึ่งทางด้านเศรษฐกิจซึ่งเป็นเรื่องของ “เศรษฐกิจการตลาดเสรี” (free market economy)

ดังนั้น สภาพการณ์ของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เคยแบ่งเป็นค่ายเป็นกลุ่ม กลับกลายเป็นคล้าย ๆ กับ “โลกที่ไร้พรมแดน” หรือเรียกตามศัพท์ที่แสนจะได้รับความนิยมแห่งยุคใหม่นี้ว่า “โลกาภิวัตน์” ดูประหนึ่งว่าไม่ว่าประเทศใดจะปกครองด้วยระบบการเมืองแบบใด ต่างก็ดูเหมือนจะสามารถอยู่ร่วมกันและติดต่อสัมพันธ์กันได้

ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างมหาศาล ทั้งในระดับของรัฐบาลในแง่ของ “ความร่วมมือส่วนภูมิภาค” ที่กล่าวแล้วข้างต้น รวมทั้งความพยายามที่จะขยายขอบเขตความร่วมมือของสมาคมอาเซียนให้มีสมาชิกครบ 10 ประเทศ รวมไปถึงภาคเอกชนซึ่งความสำเร็จในระยะหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย นับ

ตั้งแต่เริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจเมื่อปี 2504/1961 โดยยึดระบบเศรษฐกิจ การตลาดเสรี เกาะกลุ่มมากับสหรัฐฯและญี่ปุ่น ทำให้เศรษฐกิจไทยประสบความสำเร็จอย่างมหาศาลจากทศวรรษ 1960 เพียงฟูเป็น “เศรษฐกิจฟองสบู่” ในทศวรรษ 1980 จนกระทั่งมาเริ่มถดถอยเอาในตอนต้นทศวรรษ 1990 และเกิดวิกฤตเศรษฐกิจและค่าของเงินบาทในปี 2540/1997 ความสำเร็จชั่วระยะเวลาหนึ่งของเศรษฐกิจไทยที่ทำให้ภาคเอกชนให้ความสนใจต่อทรัพยากรและแรงงานราคาถูกของประเทศข้างเคียง โดยเฉพาะประเทศที่ใช้ระบบสังคมนิยม และ “ล้มเหลว” ทางเศรษฐกิจอย่างในอินโดจีนและพม่า

กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ในสภาพการณ์ใหม่ข้างต้น ทำให้เกิดความสนใจและความสำคัญของการที่ไทยจะต้อง “รู้เขารู้เรา” รู้จักประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศข้างเคียงโดยตรง ลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่คุ้นเคยอยู่กับการติดต่อกับชาติมหาอำนาจ เพียงแต่พอชิงตัน ลอนดอน ปารีส โตเกียว หรือที่เปลี่ยนไปหน่อยก็คือกับปักกิ่ง กลับต้องให้ความสนใจต่อ “ประเทศเล็กประเทศน้อย” ต้องติดต่อกับอย่างกุ่ม เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย จาการ์ตา ฯลฯ ดังคำกล่าวของ ดร. สิปปนนท์ เกตุทัต (วิเทศคดีศึกษา สกว. 2538) ที่ว่า

*สังคมไทยจะต้องปรับตัวเองให้เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้สร้าง ปัญญาขึ้นให้กว้าง ให้รอบรู้เรา-รู้เขามากขึ้น จะต้องรู้จักค้า-คู่แข่ง มากขึ้น จะต้องเรียนรู้การหาความพอดี ระหว่างความร่วมมือและการแข่งขัน เรียนรู้การอยู่ร่วมกับธรรมชาติมากขึ้น และการรักษา ไว้และการพัฒนาซึ่งความเป็นไทยในสังคมโลก จะต้องเป็นทั้ง ผลเมืองไทยและผลเมืองโลก*

ความตื่นตัวสนใจต่อประเทศข้างเคียง ทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน แม้จะมีกลิ่นอายของยุทธศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประเภทของการ “การเปลี่ยนสนามรบให้เป็นการตลัดการรบ” ประเภทของการมองหาช่องทางผลประโยชน์ที่จะได้ทั้งตลาด ทั้งแรงงานและทั้งทรัพยากรราคาถูกก็ตาม แต่ก็ส่งผลให้เกิดความตื่นตัวในวงการศึกษาก็จะมี “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” ในรูปต่าง ๆ ทั้งในระดับของทบวงมหาวิทยาลัยที่ต้องการส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น ทั้งในหมู่มหาวิทยาลัยต่าง ๆ ที่มีโครงการประเภท “ภูมิภาคศึกษา” “พม่าศึกษา” “อินโดจีนศึกษา” หรือ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” โดยตรง (แม้ว่าส่วนใหญ่ยังมีสภาพเป็นแผนงานอยู่ บางส่วนก็เป็น “หน่วยวิชาการ” เล็ก ๆ ยังต้องรอกาลเวลาที่จะพิสูจน์ว่าจะเติบโตออกดอกออกผลหรือไม่ก็ตาม)

และจากบริบทดังกล่าวนี้เอง เป็นที่มาของโครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” โครงการหนังสือชุดนี้มุ่งที่จะกระตุ้นให้เกิดความสนใจต่อ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” มุ่งที่จะสนับสนุนผลงานทางด้านนี้ที่เขียนโดยคนไทยด้วยกัน ดังนั้น โครงการจึงมุ่งไปที่การเลือกสรรผลงานวิทยานิพนธ์และสารนิพนธ์ในระดับปริญญาโทของมหาวิทยาลัยในประเทศไทย เพราะลักษณะงานกลุ่มนี้มักอยู่ในข่ายงาน ริเริ่มสร้างสรรค์ หรือบุกเบิกในการศึกษาค้นคว้า อาจในแง่ฐานข้อมูลชั้นต้น การประมวลประเด็นศึกษา ตลอดทั้งมุมมองในการศึกษา วิทยานิพนธ์หรือสารนิพนธ์เหล่านี้ ได้นำมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะที่จะตีพิมพ์เป็นหนังสือเพื่อใช้ในการเรียนการสอน หรือสำหรับบุคคลทั่วไปที่มีความสนใจในด้านนี้

ในการดำเนินดังกล่าวนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2538 เมื่อได้รับอนุมัติเงินทุนสนับสนุนโครงการจาก *สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)* ก็ได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นมา 8 ท่าน คือ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์ (ธรรมศาสตร์) บุญรักษ์ บุญญะเขตมาลา (สกว.) อีระ นุชเปี่ยม (ศิลปากร) สีดา สอนศรี (ธรรมศาสตร์) สุเนตร ชุตินธรานนท์ (จุฬาฯ) ชาคริต ชุ่มวัฒนะ (ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร) โดยมี ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (ธรรมศาสตร์ เป็นประธาน) และ กาญจน์ ละอองศรี (ธรรมศาสตร์ เป็นกรรมการและเลขานุการ) คณะกรรมการได้พิจารณาวิทยานิพนธ์เป็นจำนวนมาก และในที่สุดจากข้อเสนอแนะของผู้อ่านต้นฉบับหรือ reader (ที่ได้ขอให้ช่วยพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ) ประกอบกับความเห็นของกรรมการเอง ก็ได้ดำเนินให้มีการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์สารนิพนธ์ซึ่งแล้วเสร็จจัดการตีพิมพ์ได้ในชุดนี้จำนวน 20 เรื่อง

โครงการหนังสือชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ทั้ง 20 เรื่องนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมจะเป็นการให้ฐานข้อมูลและความรู้ต่อความเข้าใจเรื่องราวของภูมิภาคนี้ทั้งในเรื่องนโยบายการต่างประเทศ การก่อตั้งองค์การระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ปัญหาชายแดน ปัญหาชนกลุ่มน้อย ประวัติศาสตร์บางช่วงเวลาของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ ตลอดเรื่องราวทางวัฒนธรรม คติชนวิทยา โลกทัศน์และภูมิปัญญา ฯลฯ โดยมีความคาดหวังว่า โครงการหนังสือชุดนี้จะช่วยกระตุ้นให้เกิดความสนใจต่อ “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา” ขึ้นในบ้านเราทั้งในหมู่นักวิชาการและมหาชนทั่วไป เป็นการขยายพรมแดนของความรู้และวิชาการให้กว้างขวางยิ่งขึ้น ช่วยส่งเสริมให้เกิดนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญรุ่นใหม่ ๆ ขึ้น และที่สำคัญคือ กระตุ้นให้เกิดทั้งการเรียนการสอน การค้นคว้าวิจัย การสร้างสถาบัน การสร้างคนรุ่นใหม่ที่มีลักษณะเป็น critical mass ขึ้นในประเทศไทยอันเป็นส่วนหนึ่ง

และส่วนที่สำคัญของ “ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” เวลาของ “การศึกษาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” เอง แทนที่จะเป็นในอเมริกา ในยุโรป ในออสเตรเลีย ในญี่ปุ่น ในจีน น่าจะมาถึงแล้ว

หนังสือเรื่อง “ช่องแคบมะละกา-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย” ของ กิตติมา จันทรตรี แก้ไขปรับปรุงจากวิทยานิพนธ์เรื่อง “ช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531) ชี้ให้เห็นว่า ช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกที่สั้นและประหยัดค่าใช้จ่ายที่สุด จึงมีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจที่บรรดาชาติต่าง ๆ พยายามรักษาสถานภาพให้เป็นเส้นทางเดินเรือเสรี แต่จากปัจจัยทางด้านสภาพภูมิศาสตร์ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกา เช่น ปัญหาความแออัดในการสัญจรผ่านช่องแคบ ปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือ ปัญหาโจรสลัด และปัญหาหมอกภาวะ ฯลฯ ทำให้มาเลเซียและอินโดนีเซียพยายามอ้างสิทธิเข้าควบคุมช่องแคบนี้ เพื่อความมั่นคงปลอดภัยของตนเอง

ท้ายที่สุดนี้บรรณาธิการต้องขอขอบคุณบุคคลจำนวนมากที่ช่วยทำให้เกิดโครงการหนังสือชุดใหญ่นี้ขึ้นมา (หลายท่านอาจดำรงความเป็นนิรนามอยู่ต่อไป) ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ช่วยเหลือในด้านทุนทั้งการดำเนินการเลือกสรรและทุนการจัดพิมพ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งศาสตราจารย์ นายแพทย์ วิจารณ์ พานิช ผู้อำนวยการ กับ ดร. โชคชัย สุทธาเวช ฝ่ายความสัมพันธ์ข้ามชาติ สกว. และขอขอบคุณ ดร. บุญรักษ์ บุญญะเขตมมาลา อดีตผู้อำนวยการฝ่ายความสัมพันธ์ข้ามชาติ สกว. เป็นกรณีพิเศษ ที่สังเกตเห็น

ความสำคัญของ “วิเทศศึกษา” โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ศึกษา” ผลักดันให้เกิดผลงานทางวิชาการด้านนี้ทั้งในแง่ของเอกสาร สิ่งพิมพ์ ทั้งในแง่ของการสัมมนาและการประชุมทั้งระดับชาติและระดับนานาชาติหลายครั้งหลายคราด้วยกัน

ขอขอบคุณมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ที่มีศาสตราจารย์เสน่ห์ จามริก เป็นประธาน ที่ร่วมในการดำเนินการจัดพิมพ์เผยแพร่ครั้งนี้ ขอขอบคุณกรรมการตามรายนามที่กล่าวข้างต้นที่ช่วยในการคัดเลือก ขอขอบคุณผู้อ่านต้นฉบับหลายท่าน (ที่นิรนาม) ขอขอบคุณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร และมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ซึ่งอนุญาตให้นำวิทยานิพนธ์และสารนิพนธ์ในโครงการนี้มาตีพิมพ์ ขอขอบคุณผู้เขียนทุกท่านที่ทั้งอนุญาตให้นำผลงานมาตีพิมพ์ ทั้งอดทนและมานะในการแก้ไขต้นฉบับอีกครั้งแล้วครั้งเล่า ขอขอบคุณอาจารย์ธำรงค์ศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์ และ คุณลำยวน เพชรแสงสว่าง ที่ช่วยในการดำเนินการให้หนังสือเป็นรูปเล่ม ขอขอบคุณ คุณเพลิน เทียนขวัญ และคุณปรารณา ศรีวิศาลศักดิ์ ที่ช่วยในด้านธุรการเป็นอย่างดีจนสิ้นสุดโครงการฯ

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ

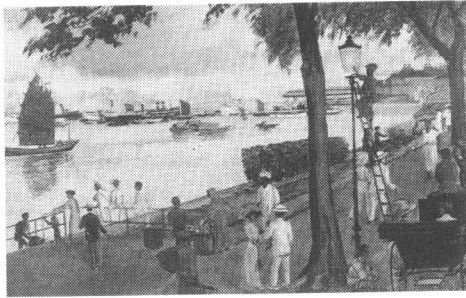
กาญจณี ละอองศรี

2 ตุลาคม 2540

**คณะกรรมการบริหารโครงการผลิตหนังสือด้านวิเทศคดีศึกษา  
ชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”**

- |                                  |              |                     |
|----------------------------------|--------------|---------------------|
| 1. อาจารย์ ดร. ชาลวิทย์          | เกษรศิริ     | ประธาน              |
| 2. รองศาสตราจารย์ ดร. บุญรักษ์   | บุญณะเขตมาลา | กรรมการ             |
| 3. รองศาสตราจารย์สีดา            | สอนศรี       | กรรมการ             |
| 4. รองศาสตราจารย์รังสรรค์        | ธนะพรพันธุ์  | กรรมการ             |
| 5. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธีระ   | นุชเปี่ยม    | กรรมการ             |
| 6. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชาคริต | ชุ่มวัฒนะ    | กรรมการ             |
| 7. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุนทร  | ชุตินธรานนท์ | กรรมการ             |
| 8. ผู้ช่วยศาสตราจารย์กาญจน์      | ละอองศรี     | กรรมการและเลขานุการ |





ภาพปก

*ช่องแคบมะละกา* เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ที่สั้นที่สุด มีความยาวประมาณ 500 ไมล์ มีความกว้างตั้งแต่ 8.4-126 ไมล์ ส่วนลึกที่สุด ประมาณ 26-30 เมตร ปัจจุบันมีเรือสินค้าแล่นผ่านวันละกว่า 100 ลำ

*มะละกา* เป็นเมืองที่สร้างขึ้นในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 14 และกลายเป็นรัฐที่ มั่งคั่งทางการค้าทางทะเลและเป็นศูนย์กลางการเผยแพร่ศาสนาอิสลามในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ในปี ค.ศ.1511 มะละกาคตกเป็นเมืองป้อมปราการของโปรตุเกสเพื่อควบคุมเส้นทางการค้า ในเขตโลกตะวันออก ในปี ค.ศ.1641 ฮอลันดาสามารถยึดมะละกามาได้หลังจากทำสงครามกับ โปรตุเกสในช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 17 ในปี ค.ศ.1799 อังกฤษสามารถยึดมะละกาจากฮอลันดาได้ ต่อมาปี ค.ศ.1819 เซอร์ โทมัส สแตมฟอร์ด แรฟเฟิลส์ ได้สถาปนาเมืองท่าและศูนย์กลาง การค้าทางทะเลแห่งใหม่คือสิงคโปร์แทนมะละกา อังกฤษและฮอลันดาได้ทำสนธิสัญญาแบ่ง เขตแดนระหว่างกันในปี ค.ศ.1824 โดยคาบสมุทรมลายูและสิงคโปร์เป็นเขตอิทธิพลของอังกฤษ ส่วนหมู่เกาะอินโดนีเซียเป็นเขตอิทธิพลของฮอลันดา

*ภาพปก* : ทำเรือสิงคโปร์อาณานิคมอังกฤษ เมื่อ ค.ศ.1905 เป็นสถานที่พักผ่อน หย่อนใจและพบปะสมาคมของคนเมือง

(ภาพวาดของ A.L. Watson ภาพจาก Maya Jayapal, Old Singapore, 1992)



แผนที่วาดโดย R.P. Placide นักภูมิศาสตร์ในคณะทูตฝรั่งเศสสมัยพระเจ้าหลุยส์ที่ 14  
 เดินทางมายังอยุธยาสมัยสมเด็จพระนารายณ์ เมื่อ ค.ศ.1686  
 (ภาพแผนที่จากนิตยสาร Sawasdee, Thai Airways International, February 1998)

PER  
sue so:  
perij li:  
dum su:  
perrin:

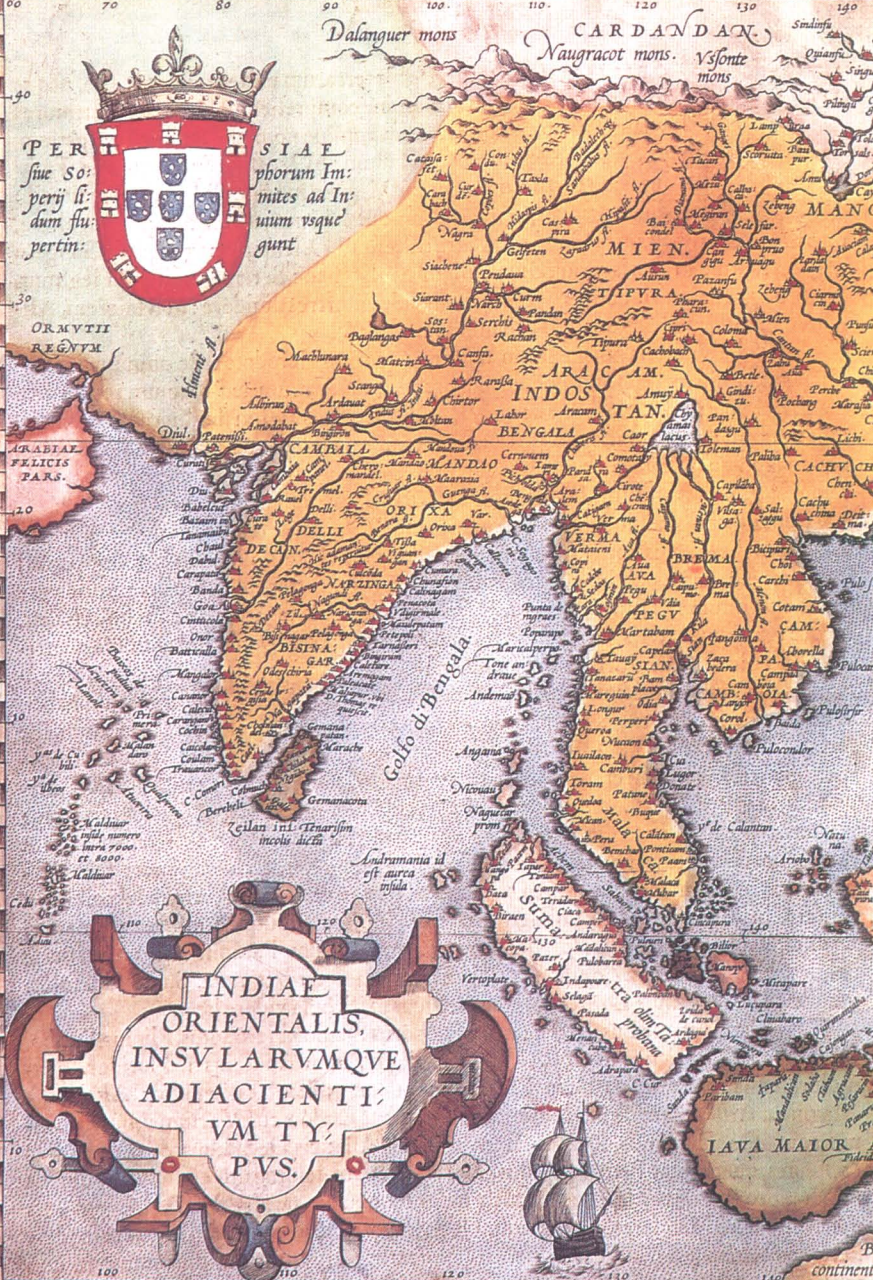


SIAE  
phorum Im:  
mites ad In:  
uum vsque  
gunt

ORMVTII  
REGVM

ARABIA  
FELICIS  
PART.

OCCIDENTIS



Dalanguer mons

CARDANDAN

Naugracot mons. vsfonte  
mons

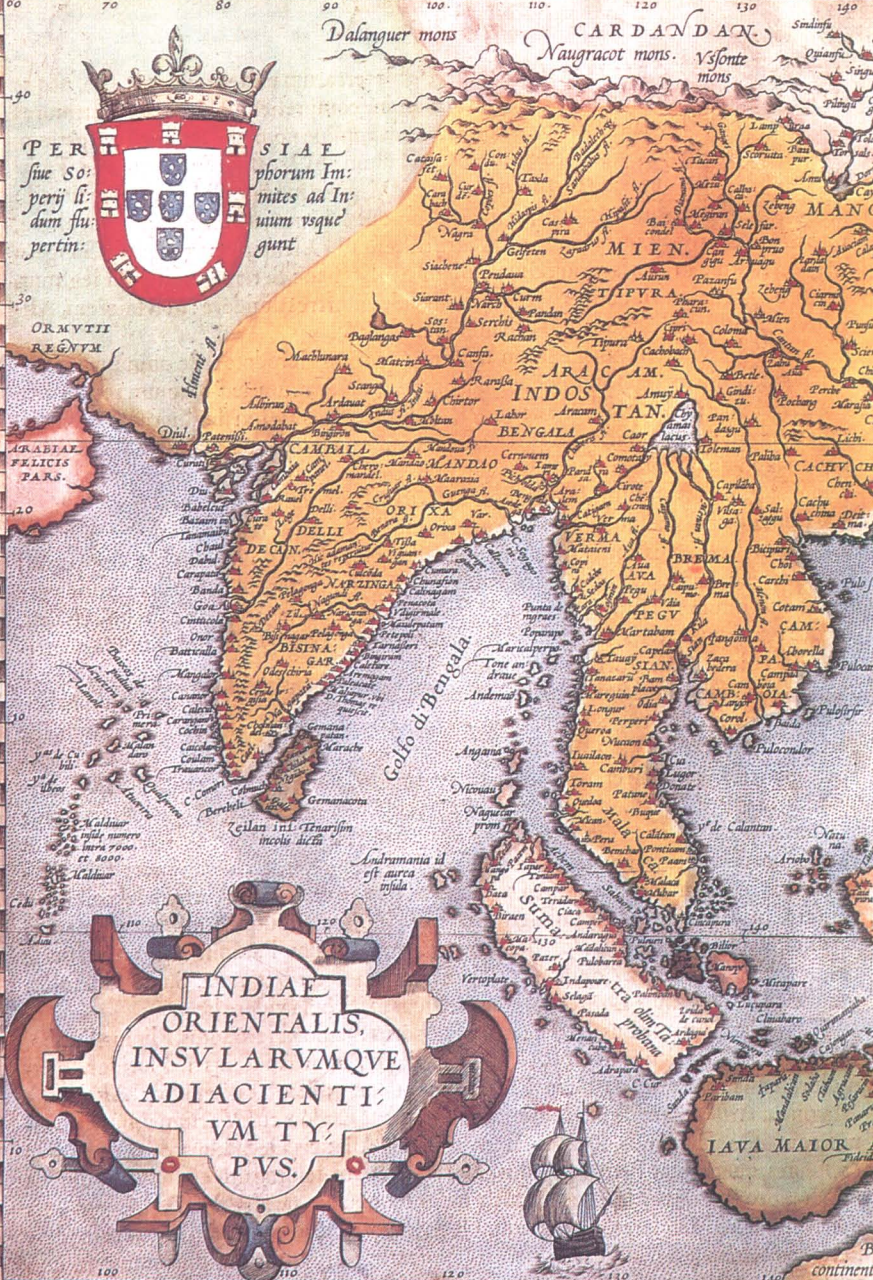
PER  
sue so:  
perij li:  
dum su:  
perrin:

SIAE  
phorum Im:  
mites ad In:  
uum vsque  
gunt

ORMVTII  
REGVM

ARABIA  
FELICIS  
PART.

OCCIDENTIS



Dalanguer mons

CARDANDAN

Naugracot mons. vsfonte  
mons

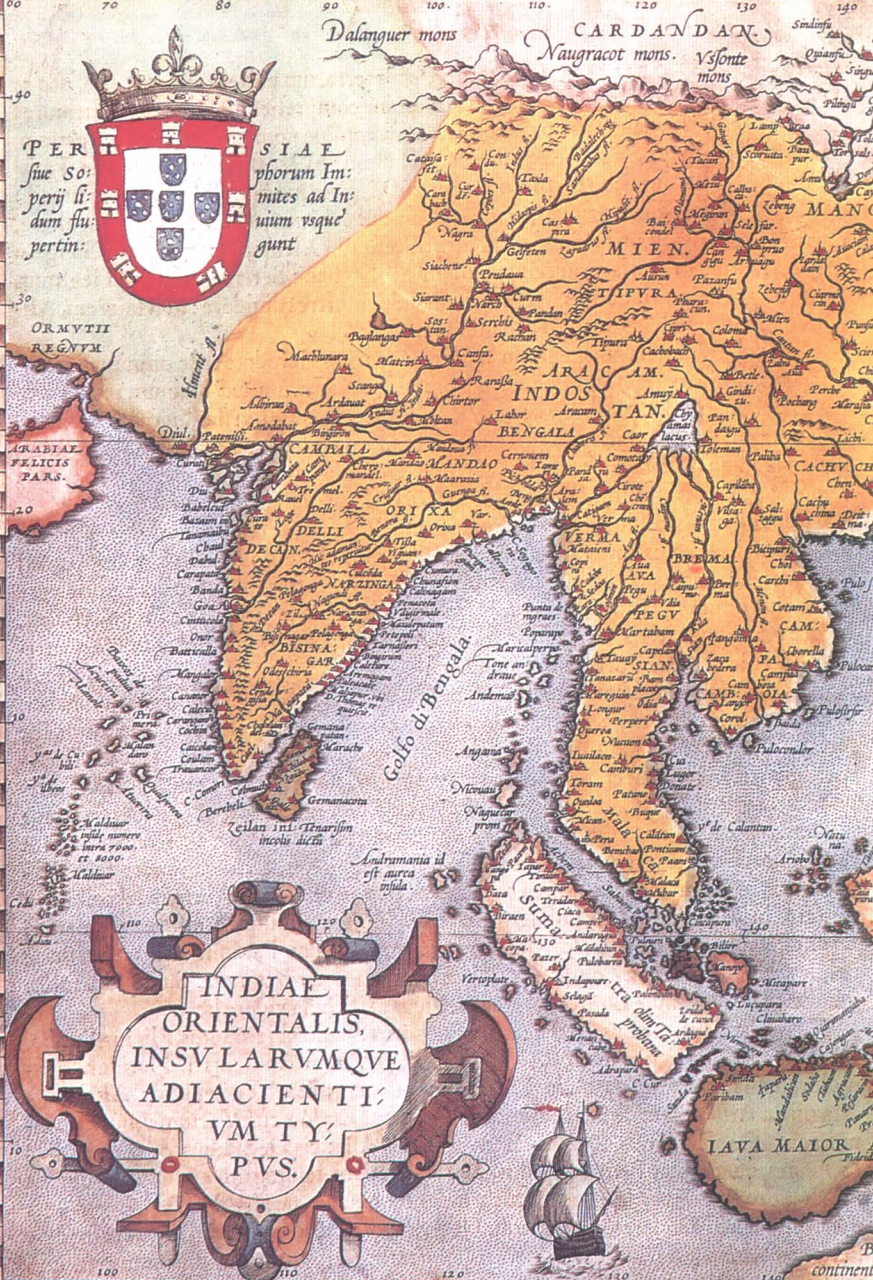
PER  
sue so:  
perij li:  
dum su:  
perrin:

SIAE  
phorum Im:  
mites ad In:  
uum vsque  
gunt

ORMVTII  
REGVM

ARABIA  
FELICIS  
PART.

OCCIDENTIS



INDIAE  
ORIENTALIS,  
INSVLARVMQVE  
ADIACENTI  
VM TY  
PVS.



LAVA MAIOR

BE  
continentis





แผนที่ที่วาดโดยชาวอิตาเลียน ประมาณคริสต์ศตวรรษที่ 17

(ภาพแผนที่จาก Fascinating Malaysia, Malaysia Airlines 1995)



ແຕ້ມປີນານາຊາດຈຸດເຮືອປະເທດຕ່າງ ໆ



แสตมป์นานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ



แสตมป์นานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ





แสตมป์นานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ



แสดงปีนานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ



แสตมป์นานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ



แสตมป์นานาชาติชุดเรือประเภทต่าง ๆ



โบราณสถานของเมืองมะละกาที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในปัจจุบันของมาเลเซีย

(ภาพจาก Malacca Tourist Information Centre)



เรือสำเภาสยามที่ท่าเรือสิงคโปร์ ค.ศ.1841 (รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว)

(วาดโดย Admiral Paris ภาพจาก Maya Jayapal, Old Singapore, 1992)



ท่าเรือสิงคโปร์ ค.ศ.1840

(ภาพจาก Maya Jayapal, Old Singapore, 1992)



โกดังเก็บน้ำตาลทรายที่เมืองสิงคโปร์ ค.ศ.1859  
(ภาพจาก Maya Jayapal, Old Singapore, 1992)





เซอร์ โทมัส สแตมฟอร์ด ราฟเฟิลส์ (ค.ศ.1781-1826) ผู้ดำเนินการแผ่อิทธิพลของอังกฤษ  
ในเขตมลายู สิงคโปร์ ชาว นีทศวรรษที่ 1810-1820 และเป็นผู้สนใจศึกษากาษา วัฒนธรรม  
และประวัติศาสตร์ของโลกมลายู กระทั่งได้แต่งหนังสือเล่มขนาดใหญ่เรื่อง

The History of Java, พิมพ์ครั้งแรกที่ London 1817 มี 2 เล่ม

(ภาพจากหนังสือ Singapore : An Illustrated History, 1985)

# สารบัญ

	หน้า
คำนำสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	(3)
รายนามคณะกรรมการนโยบายกองทุนสนับสนุนการวิจัย	(5)
คำแถลงมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์	(7)
รายนามคณะกรรมการบริหาร	
มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์	(10)
คำนำโครงการหนังสือชุด	
“ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”	(11)
รายนามคณะกรรมการบริหารโครงการฯ	(23)
คำนำ	(52)
ประวัติผู้แต่ง	(54)
บทคัดย่อ	(56)
บทที่	
1 บทนำ	1
2 บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกา	9
ลักษณะทางกายภาพของช่องแคบมะละกา	9
ช่องแคบในทางกฎหมายระหว่างประเทศ	15
- ความหมายของช่องแคบ	15
- สิทธิการผ่านโดยสุจริต	20
- สิทธิการผ่านช่องแคบ	23

สถานภาพของช่องแคบมะละกาในทางกฎหมายระหว่างประเทศ	25
บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกาในทางเศรษฐกิจ	28
บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกาในทางยุทธศาสตร์	35
<b>3</b>	<b>ปัญหาช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อความมั่นคง</b>
ของอินโดนีเซียและมาเลเซีย	39
ปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ	41
ปัญหามลภาวะ	48
ปัญหาโจรสลัด	63
ปัญหาสิทธิการผ่านช่องแคบกับความมั่นคง	
ของอินโดนีเซียและมาเลเซีย	68
<b>4</b>	<b>ช่องแคบมะละกากับการแข่งขันกันของมหาอำนาจ</b>
ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ในช่วงปลายทศวรรษ	
1960-ต้นทศวรรษ 1970	71
บทบาทของมหาอำนาจในช่องแคบมะละกา	74
ผลประโยชน์ของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย	77
- สหรัฐอเมริกา	80
1. ผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์	80
2. ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ	84
- สหภาพโซเวียต	91
1. ผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์	91
2. ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ	97

การแข่งขันกันของมหาอำนาจในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย	
ในช่วงปลายทศวรรษ 1960-ต้นทศวรรษ 1970	101
1. การปรากฏตัวของเรือของสหรัฐอเมริกา	106
2. การปรากฏตัวของเรือของสหภาพโซเวียต	109
บทบาทของมหาอำนาจภายหลังสิ้นสุดสงครามเย็น	121
<b>5 การกำหนดท่าทีของรัฐชายฝั่ง</b>	
<b>และปฏิกิริยาจากรัฐผู้ใช้ช่องแคบ</b>	<b>129</b>
การกำหนดท่าทีของอินโดนีเซียและมาเลเซีย	131
- อินโดนีเซีย	131
- มาเลเซีย	138
- มาตรการร่วมกันของรัฐชายฝั่ง	148
ปฏิกิริยาจากรัฐผู้ใช้ช่องแคบ	156
- สหรัฐอเมริกา	159
- สหภาพโซเวียต	163
- ญี่ปุ่น	167
- ASEAN	176
<b>6 บทสรุป</b>	<b>181</b>
บรรณานุกรม	189
ภาคผนวก	198

# สารบัญแผนภูมิ

## แผนภูมิที่

2.1	แสดงความกว้างของช่องแคบมะละกา	12
2.2	แสดงความกว้างของช่องแคบสิงคโปร์	13
3.1	แสดงเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	43
3.2	แสดงที่ตั้งของท่าเรือในช่องแคบมะละกา	46
3.3	แสดงสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน ปี ค.ศ.1968-1976	49
3.4	แสดงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา	50
3.5	แสดงเส้นทางขนส่งของเรือบรรทุกน้ำมัน ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	52
4.1	แสดงช่องแคบต่าง ๆ ในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	73
4.2	แสดงที่ตั้งของเกาะดิเอโก การ์เซีย	83
4.3	แสดงที่ตั้งของกองเรือสหภาพโซเวียต	94
4.4	แสดงที่ตั้งฐานทัพ ที่แฉะจอดเรือ ของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย	116
4.5	แสดงการเปรียบเทียบระยะทางการเคลื่อนย้ายกองกำลังทางเรือ ของสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตจากฐานทัพที่ต่าง ๆ ทั้งในกรณีที่ผ่านมาคลองสุเอซ และอ้อมแหลมกูดโฮป	117
5.1	แสดงเขตหมู่เกาะของอินโดนีเซีย	133

5.2 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในช่องแคบมะละกา	152
5.3 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในบริเวณที่ตื้นหน้า	153
5.4 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในช่องแคบสิงคโปร์	154
5.5 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในบริเวณประกาศารฮอสเบิร์ก	155

# สารบัญตาราง

## ตารางที่

2.1	แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัด บนเกาะสุมาตรา ด้านชายฝั่งช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ.1977	32
2.2	แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัด ของคาบสมุทรมลายู ในปี ค.ศ.1976	32
3.1	แสดงจำนวนเรือและชนิดของเรือที่แล่นผ่านช่องแคบสิงคโปร์ ปี ค.ศ.1969-1978	45
3.2	แสดงจำนวนอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา ปี ค.ศ.1968-1976	48
4.1	แสดงปริมาณและแหล่งน้ำมันของสหรัฐอเมริกาที่มาจากประเทศ ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย	86
4.2	แสดงจำนวนแร่ธาตุที่สหรัฐอเมริกาส่งเข้าประเทศที่มาจากประเทศ ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย	87
4.3	แสดงการค้าของสหรัฐอเมริกาในแอฟริกา	88
4.4	แสดงการลงทุนของเอกชนอเมริกาในแอฟริกา การเปรียบเทียบ การลงทุนของสหรัฐอเมริกาในต่างประเทศระหว่างปี ค.ศ.1967-1970	89
4.5	แสดงการค้าขายของสหภาพโซเวียตกับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย	99

- 4.6 แสดงความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจและการทหารที่สหภาพโซเวียต  
ให้กับประเทศบริเวณรอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย 100
- 4.7 แสดงจำนวนเรือของสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต  
ในมหาสมุทรอินเดีย ในปี ค.ศ.1968-1976 115
- 4.8 จำนวนท่าเรือที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้แวะจอดในปี  
ค.ศ.1969-1976 115
- 4.9 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาที่กองเรือสหรัฐอเมริกา  
และกองเรือสหภาพโซเวียตใช้ในการเดินทาง 118
- 5.1 แสดงปริมาณน้ำมันดิบที่ญี่ปุ่นสั่งเข้ามาจากแหล่งต่าง ๆ  
ปี ค.ศ.1972 และ 1974 169



## สารบัญญภาคผนวก

### ภาคผนวก

- |    |   |     |
|----|---|-----|
| ก. | Singapore Government Press Statement  | 198 |
| ข. | Agreement on Safety of Navigation in the Straits of<br>Malacca and Singapore  | 200 |
| ค. | Report of the Senior Officials Meeting on Safety<br>of Navigation in the Straits of Malacca and<br>Singapore  | 202 |
| ง. | Joint Statement on Safety of Navigation in the Straits<br>of Malacca and Singapore  | 204 |
| จ. | Guidelines for Senior Officials and Technical Experts<br>Group on Safety of Navigation in the Straits<br>of Malacca and Singapore                     | 206 |
| ฉ. | Record of the Meeting of Foreign Ministers of Indonesia,<br>Malaysia and Singapore on Safety of Navigation in<br>the Straits of Malacca and Singapore | 208 |

## Contents

	Page
<i>Preface from The Thailand Research Fund</i>	(3)
<i>Board of The Thailand Research Fund</i>	(5)
<i>Preface from The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Projects</i>	(7)
<i>Board of The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Projects</i>	(10)
<i>Preface from the editors</i>	(11)
<i>Board of the Publication Series “Thailand’s Neighbors in Southeast Asia”</i>	(23)
 <i>Preface from the author</i>	 (52)
<i>About the author</i>	(54)
<i>Abstract</i>	(58)
 Chapter :	
<b>1 Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2 Role and Importance of the Malacca Straits</b>	<b>9</b>
Physical Prospects of the Malacca Straits	9
Straits by International Law	15
- Definition of Straits	15
- Right of Innocent Passage	20
- Right of Transit Passage	23

Status of the Malacca Straits under the International Law	25
Role and Importance of the Malacca Straits in Economic Terms	28
Role and Importance of the Malacca Straits in Strategies	35
<b>3 Problems Associated with the Malacca Straits : Effect over the     National Security of Indonesia and Malaysia</b>	<b>39</b>
Problem of Congestion and Safety in Navigation	41
Pollution Problem	48
Pirates Problem	63
Right of Transit Passage against National Security of Indonesia and Malaysia	68
<b>4 The Malacca Straits and Naval Competition among the     Superpowers in the Indian Ocean during the End of     1960s - the Early 1970s</b>	<b>71</b>
The Role the Superpowers Had Exercised in the Malacca Straits	74
Interests of the Superpowers within the Indian Ocean	77
- The United States	80
1. Strategic Interests	80
2. Economic Interests	84

- The Soviet Union	91
1. Strategic Interests	91
2. Economic Interests	97
Maritime Competition among the Superpowers	
in the Indian Ocean during the End of 1960s - the	
Early 1970s	101
1. Naval Presence of the U.S.	106
2. Naval Presence of the USSR	109
The Role the Superpowers Have Assumed after the End	
of the Cold War	121
<b>5 Positioning of the Coastal States and Response from</b>	
<b>Other Countries Using the Straits</b>	<b>129</b>
Positioning of Indonesia and Malaysia	131
- Indonesia	131
- Malaysia	138
- Mutual Measures Adopted by the Coastal States	148
Reaction from the Countries Using the Straits	158
- The United States	159
- The Soviet Union	163
- Japan	167
- ASEAN	176
<b>6 Conclusion</b>	<b>181</b>
<b>Bibliography</b>	<b>189</b>
<b>Appendix</b>	<b>198</b>

## คำนำ

หนังสือเรื่อง “ช่องแคบมะละกา-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย” นี้ ได้แก้ไขปรับปรุงมาจากวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี 2532 โดยที่ผู้เขียนได้ปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ในการศึกษาเรื่องนี้ ทำให้ผู้เขียนได้ค้นพบว่า นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน “ผลประโยชน์แห่งชาติ” นั้นเป็นสัจธรรมทางการเมืองระหว่างประเทศอย่างแท้จริง แนวความคิดดังกล่าวยังคงนำมาใช้วิเคราะห์สถานการณ์โลกปัจจุบันได้เป็นอย่างดี อันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางด้านปัจจัยทางภูมิศาสตร์และยุทธศาสตร์ที่มีมากขึ้น หนังสือเรื่องนี้จึงเป็นอีกภาพหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นสภาพความเป็นจริงที่ดำรงอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งผู้เขียนหวังว่าจะทำให้ผู้ที่สนใจศึกษาเรื่องเกี่ยวกับภูมิภาคนี้ ได้มองเห็นความสำคัญของช่องแคบมะละกาในฐานะที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญแห่งหนึ่ง ที่มีผลกระทบต่อการค้าและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่อยู่ติดช่องแคบมะละกาและประเทศที่ต้องอาศัยช่องแคบนี้เป็นเส้นทางสัญจร

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. ชัยโชค จุลศิริวงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ซึ่งในที่สุดได้รับการคัดเลือกให้นำมาปรับปรุงและจัดพิมพ์เป็นหนังสือในโอกาสต่อมา พร้อมกันนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ได้ให้โอกาสและให้เกียรติผู้เขียนในการนำ

วิทยานิพนธ์มาปรับปรุงและจัดพิมพ์เป็นหนังสือเผยแพร่เพื่อเป็นประโยชน์  
ต่อผู้สนใจทั่วไป

ท้ายสุดนี้ ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อและคุณแม่ที่เป็น  
กำลังใจที่สำคัญของผู้เขียนมาตลอดในทางการศึกษาค้นคว้าเรื่องนี้ สำหรับข้อ  
บกพร่องใด ๆ ที่เกิดขึ้น ผู้เขียนน้อมรับด้วยความยินดีเพื่อจะได้นำไปแก้ไข  
ปรับปรุงในโอกาสต่อไป

กิตติมา จันทร์ตรี

# ประวัติส่วนตัว

ชื่อ-นามสกุล

กิตติมา จันทร์ตรี

ประวัติการศึกษา

พ.ศ.2526

รัฐศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาการระหว่างประเทศ

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ.2527

ศิลปศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาภาษาอังกฤษ

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

พ.ศ.2531

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ.2534

ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางการแปล

ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

ต.ค. 2531 - 17 ก.ย. 2532

นักการข่าว ระดับ 3

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ

- 19 ก.ย. 2532 - 29 ธ.ค. 2537 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน  
ระดับ 4-6 (หัวหน้างานวิจัยสถาบัน)  
กองแผนงาน  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า  
พระนครเหนือ
- 30 ธ.ค. 2537 - 31 ต.ค. 2539 วิทยากร ระดับ 6  
กองวิชาการและวางแผน  
ฝ่ายวางแผนโครงการและระบบงาน  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 1 พ.ย. 2539 - ปัจจุบัน นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับ 6  
ส่วนวิเคราะห์ข้อมูลบริหารและนโยบาย  
สำนักผู้อำนวยการ องค์การโทรศัพท์  
แห่งประเทศไทย



## บทคัดย่อ

ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อที่สำคัญระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ที่บรรดาเรือสินค้าและเรือรบของชาติต่าง ๆ ใช้ในการเดินทางผ่าน เนื่องจากมีระยะทางสั้นที่สุดและประหยัดค่าใช้จ่าย ช่องแคบมะละกาจึงกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่บรรดาชาติต่าง ๆ ที่มีผลประโยชน์ในการใช้ช่องแคบนี้ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ จำเป็นต้องรักษาสถานภาพของช่องแคบให้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สามารถเดินทางผ่านได้อย่างเสรี หรือรักษาไว้ในลักษณะหรือสถานภาพที่จะอำนวยประโยชน์ให้แก่ประเทศตนมากที่สุด

การศึกษาเรื่องช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงสาเหตุสำคัญที่ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียอ้างสิทธิเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา ซึ่งปัจจัยแรกคือ ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ อันนำไปสู่ปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ ปัญหามลภาวะ และปัญหาโจรสลัด ปัญหาเหล่านี้ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และปัจจัยที่สองก็คือ ปัจจัยทางด้านยุทธศาสตร์ สืบเนื่องมาจากการที่อังกฤษประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกทางตะวันออกของคลองสุเอซ นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ส่งผลให้สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตขยายอิทธิพลเข้ามาแทนที่ และแข่งขันกันในมหาสมุทรอินเดียโดยอาศัยช่องแคบมะละกาเป็นทางผ่าน ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียเกิดความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ จึงได้อ้างสิทธิเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา ขณะเดียวกันประเทศผู้ใช้ช่องแคบ ซึ่งได้แก่

สหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต และญี่ปุ่น ก็ได้มีปฏิริยาคัดค้านไม่เห็นด้วย เพราะต้องการให้ช่องแคบเป็นช่องแคบระหว่างประเทศที่สามารถใช้เดินทางผ่านได้อย่างเสรี ทั้งนี้ก็เพื่อสนองตอบต่อผลประโยชน์ของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตามนับตั้งแต่การสิ้นสุดของสงครามเย็นในปลายทศวรรษ 1980 มหาอำนาจลดความขัดแย้งลง เป็นผลให้บรรยากาศแห่งการเผชิญหน้ากันในบริเวณนี้ลดลงด้วย ในขณะที่บรรยากาศของการร่วมมือกันมีมากขึ้น แต่เป็นลักษณะของการร่วมมือทางเศรษฐกิจ จนกลายเป็นการแข่งขันทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ส่งผลให้มีการใช้เส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อการค้ามากขึ้น นอกจากนี้ความกลัวของรัฐชายฝั่งจากความไม่มั่นคงปลอดภัยทางด้านการเมือง ได้เปลี่ยนไปเป็นความกลัวในความไม่ปลอดภัยทางด้านเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเรือเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การอ้างสิทธิเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาของอินโดนีเซียและมาเลเซีย ก็ได้รับการคุ้มครองจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) ที่ได้รับเอาหลักประกันกฎหมายจารีตประเพณีว่าด้วยสิทธิการผ่านช่องแคบมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และได้รับการยึดถือปฏิบัติโดยทั่วไปในปัจจุบัน ถึงแม้ว่าบทบัญญัติของอนุสัญญาจะยังไม่มีผลบังคับใช้ก็ตาม

## **Abstract**

The Malacca Straits has been significant communication route connecting the Indian Ocean and the Pacific Ocean. Trade vessels and war ships of various countries have been using this passage for it is the short cut between the said two oceans so that they can reduce transportation costs for those who use the Straits. As a consequence, the Malacca Straits has become a remarkable strategic point. Those who pertain benefits from this Straits, both in economic and military point of view, have to maintain the status of the Malacca Straits as a liberal zone where they can pass with ease, or keep it in the most favourable condition to their countries.

The study on “The Malacca Straits and the Security of Indonesia and Malaysia” aims at the claim over the Malacca Straits by Indonesia and Malaysia. There are two main points of the study. Firstly, the study emphasizes on geographic importance of the Straits especially in the international trade aspect. It leads to a number of problems such as sailing traffic which becomes more dense, safety, pollution and threat from pirates. These are the direct causes of economic lost.

The other point that this study aims at is the strategic state of the Malacca Straits. It was the consequence of the withdrawal of

the British from the eastern bank of the Suez Canal since 1968. The United States and the Soviet Union replaced the British in the area. The United States and the Soviet Union had been competitors both in the Suez Canal and the Indian Ocean. The two countries had been using the Malacca Straits as the passage to the Indian Ocean. It, therefore, was a threat on national security to both Indonesia and Malaysia. As a consequence, both Indonesia and Malaysia have attempted to lay a claim to the Malacca Straits. However, the beneficiary countries such as the United States, the Soviet Union, and Japan protest to the attempt for they would prefer to maintain the Malacca Straits as a liberalized zone.

After the Cold War was ended at the end of the 1980s, conflicts among superpowers seemed to decrease. The temperature of confrontations in this area has dropped to a certain extent. There has been an atmosphere of cooperation in the region which is mainly on economic cooperation. This "cooperation" has become competition later. The economic factor brings in more traffic to the area especially for trading purpose. Thus, political pressure on Indonesia and Malaysia has turned into economic threat because of the geographic limitation of the Malacca Straits.

Nevertheless, the claim of Indonesia and Malaysia over the Malacca Straits is protected by the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. The Convention, though not being enforced yet, is effective under the custom law on the right to use

(60)

the Straits as a liberalized passage which has been recognized by international practice.





# บทที่ 1

## บทนำ

“ช่องแคบในทะเล” (Strait) เป็นลักษณะภูมิประเทศทางทะเลที่ใช้ในการเดินทางเรือเชื่อมระหว่างทะเลหรือมหาสมุทร เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เมื่อถึงยุคที่มีการเดินเรืออย่างแพร่หลาย ช่องแคบจึงเป็นปัญหาทางการเมืองระหว่างประเทศที่ประเทศมหาอำนาจพยายามที่จะเข้าครอบครอง หรือให้มีหลักประกันที่จะเดินทางผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกเสรี

สำหรับในภูมิภาคเอเชียนับตั้งแต่ยุคล่าอาณานิคมเป็นต้นมา โปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ ได้มีการต่อสู้แข่งขันกันเพื่อเข้าครอบครองเส้นทางทะเลและน่านน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบมะละกา นับว่ามีความสำคัญที่สุด การไม่สามารถเข้าควบคุมเส้นทางในช่องแคบได้มักจะเป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นถึงการลดอำนาจลงของประเทศมหาอำนาจหนึ่ง และการเกิดขึ้นของประเทศมหาอำนาจใหม่<sup>1</sup>

ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับมาเลเซียและสิงคโปร์ มีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ทางด้านตะวันออก และช่องแคบอื่น ๆ อีกหลายช่องแคบ แต่มักเรียกชื่อรวมว่า “ช่องแคบมะละกา” เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่าง

---

<sup>1</sup> Yaacov YI. Vertzberger, *Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits* (Berkeley, Ca. : Institute of East Asian Studies, 1984), p. 5.



ประเทศที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ช่องแคบมะละกามีความยาวประมาณ 500 ไมล์ และมีความกว้างแตกต่างกันออกไป ตั้งแต่ 8.4-126 ไมล์ สำหรับพื้นที่ทะเลของช่องแคบมะละกานั้นเป็นทราย แต่ทางด้านช่องแคบลิงคิปร์พื้นที่เป็นหิน ตลอดช่องทางทั้งสองที่เชื่อมต่อกันระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียนั้น ส่วนที่ลึกที่สุดมีประมาณ 26-30 เมตร จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาตามที่กล่าวมาแล้ว ทำให้การเดินทางเรือผ่านช่องแคบต้องใช้ความระมัดระวังมาก และโดยที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความแออัดคับคั่งสูงเป็นที่สองของโลกรองลงมาจากช่องแคบโดเวอร์ (Dover) กล่าวคือ มีเรือแล่นผ่านวันละประมาณ 100 ลำ หรือปีละประมาณ 37,000 ลำ<sup>2</sup> ทำให้มีอัตราเสี่ยงต่ออันตรายจากอุบัติเหตุเรือชนกัน เรือเกยตื้น และน้ำมันที่รั่วไหลออกมาจากเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งทั้งหมดนี้จะเป็นอันตรายต่อการประมงและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติในบริเวณช่องแคบเป็นอันมาก

การเดินทางไปมาระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียสามารถเดินทางผ่านได้หลายช่องทางนอกจากช่องแคบมะละกา คือ สามารถเดินทางผ่านไปยังช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอกได้ แต่การเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาจะเป็นระยะทางที่สั้นที่สุด ประหยัดเวลา และเสียค่าใช้จ่ายน้อย ช่องแคบมะละกาจึงเป็นช่องแคบที่ประเทศต่าง ๆ ได้ให้ความสนใจ เพราะนอกจากเหตุผลดังกล่าวแล้ว ช่องแคบมะละกายังมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

---

<sup>2</sup> George G. Thomson, "The Malacca Straits : Who Has the Last Word?,"

1. เป็นเส้นทางสัญจรของสายการบินเรือระหว่างประเทศ และการส่งกำลังบำรุงให้แก่เรือเดินทะเลต่าง ๆ ด้วยเหตุที่ช่องแคบมะละกาเป็นทางน้ำซึ่งเชื่อมต่อมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ทำให้การขนย้ายวัตถุดิบสินค้า ตลอดจนผู้โดยสารไปมาระหว่างสองมหาสมุทรนี้ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าเส้นทางอื่น ๆ

2. เป็นเส้นทางลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน และสินค้า ได้แก่ น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน รวมทั้งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ จากประเทศผู้ผลิตไปยังตลาดต่าง ๆ และการที่ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบเหล่านี้ รวมทั้งสินแร่ชนิดต่าง ๆ จากภายนอกประเทศเกือบทั้งหมด ซึ่งส่วนมากจะมาจากทางด้านมหาสมุทรอินเดีย จึงจำเป็นต้องขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาตลอดเวลา จนกล่าวได้ว่าช่องแคบนี้เป็น “เส้นชีวิตของอุตสาหกรรมญี่ปุ่น” สำหรับประเทศอื่น ๆ ช่องแคบมะละกาก็มีความสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง

3. เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ จากการสำรวจทางธรณีวิทยาในช่องแคบมะละกาปรากฏว่า พบแหล่งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และดินโคลนในบริเวณช่องแคบก็พบว่า มีสินแร่ดีบุกปะปนในอัตราสูง นอกจากนี้ช่องแคบมะละกายังเป็นแหล่งทำการประมงได้เป็นอย่างดี

4. เป็นเส้นทางผ่านของกองกำลังทางเรือของชาติมหาอำนาจในการแข่งขันกันขยายอิทธิพลในบริเวณภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตอนเหนือของมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย

สำหรับรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา ซึ่งได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ก็ถือว่าช่องแคบนี้เป็นผลประโยชน์สำคัญยิ่งของตน กล่าวคือ อินโดนีเซียเป็นศูนย์ผลิตน้ำมันดิบแห่งหนึ่งของโลกในภูมิภาคนี้ มาเลเซียมีท่าเรือที่สำคัญคือ ปอร์ต เกลอง (Port Kelang) และปอร์ต ดิคสัน (Port

Dickson) ซึ่งตั้งอยู่ในช่องแคบ รวมทั้งมีท่าเรือน้ำมันด้วย ส่วนประเทศ สิงคโปร์ก็เป็นประเทศที่เป็นจุดรวมของการเดินเรือของกลุ่มประเทศอาเซียน

ดังนั้นจากความสำคัญของช่องแคบมะละกาดามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ช่องแคบนี้เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่ชาติต่าง ๆ ซึ่งมีผลประโยชน์ พยายามจะเข้าครอบครอง หรือหากไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ ก็พยายามที่จะ รักษาไว้ในลักษณะหรือสถานภาพที่จะอำนวยประโยชน์ให้แก่ตนมากที่สุด

นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1960 (พ.ศ.2503) ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ได้ เปลี่ยนแปลงน่านน้ำอาณาเขตจากที่เคยถือปฏิบัติ 3 ไมล์ทะเล เป็น 12 ไมล์ ทะเล ทำให้ช่องแคบหลายแห่งที่มีความกว้างน้อยกว่า 24 ไมล์ทะเล มีปัญหา ทางกฎหมายมาก เพราะช่องแคบได้กลายเป็นทะเลอาณาเขตไป สิทธิการ เดินเรือโดยเสรีได้เปลี่ยนไปในรูปของการเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) ทำให้เรือต่างชาติต้องได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งช่องแคบ เสียก่อนจึงจะผ่านช่องแคบได้ ในจำนวนรัฐเหล่านี้ อินโดนีเซียและมาเลเซีย ก็ได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตของตนเช่นกัน คือ อินโดนีเซียได้ขยายทะเล อาณาเขตของตนเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1960 (พ.ศ.2503) และมาเลเซีย ได้ขยายทะเลอาณาเขตออกไปเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ.1969<sup>3</sup> (พ.ศ.2512) และต่อมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) อินโดนีเซียและ มาเลเซียได้ทำความตกลงกับสิงคโปร์ ออกคำแถลงร่วมเรื่องช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์\* มีใจความดังนี้คือ<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 77.

\* ดูเพิ่มเติม ภาคผนวก ก, หน้า 143.

<sup>4</sup> Kheng Lian Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues (London : Oceana Publications, Inc., 1982), p. 59.

1. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เห็นพ้องต้องกันว่า ความปลอดภัยของการเดินเรือในช่องแคบมะละกาอยู่ในความรับผิดชอบของ รัฐบาลฝั่งที่เกี่ยวข้อง

2. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เห็นด้วยกับความ จำเป็นให้มีความร่วมมือกันทั้ง 3 ประเทศ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ในช่องแคบมะละกา

3. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตกลงว่าโครงการ ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกา ควรดำเนินการ จัดทำให้เร็วที่สุด และรัฐที่เกี่ยวข้องควรเป็นรัฐชายฝั่ง 3 รัฐเท่านั้น

4. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตกลงว่าปัญหา ความปลอดภัยในการเดินเรือและปัญหาช่องแคบระหว่างประเทศนั้น เป็น ปัญหาที่แยกจากกัน

5. รัฐบาลอินโดนีเซีย และมาเลเซีย ตกลงกันว่าช่องแคบมะละกา มิใช่่าน่าน้ำสากล ขณะที่ทั้งสองประเทศยอมรับว่าควรจะให้เรือนานาชาติ เดินทางผ่านช่องแคบได้ตามหลักการเดินทางผ่านโดยสุจริต และรัฐบาล สิงคโปร์ยอมรับฐานะของรัฐบาลอินโดนีเซียและมาเลเซียในเรื่องนี้ด้วย

6. บนพื้นฐานของความเข้าใจนี้ รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และ สิงคโปร์ ยอมให้มีการสำรวจทางทะเล

แถลงการณ์ร่วมนี้แสดงให้เห็นว่า อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้อ้างสิทธิเหนือทางน้ำดังกล่าวแทนที่จะเป็นน่านน้ำสากลที่เดินเรือได้โดยเสรี อย่างแต่ก่อน แต่ในส่วนของสิงคโปร์นั้นถึงแม้ว่าจะเห็นคล้อยตามแนวความคิดของอินโดนีเซียและมาเลเซีย แต่ก็ไม่ค่อยเต็มใจในคำแถลงร่วมนี้นัก เนื่องจากว่าตนได้รับผลประโยชน์มากกว่าจากการใช้ท่าเรือและอู่เรือถ้าช่องแคบ มะละกาเป็นช่องแคบเสรี ดังนั้นสิงคโปร์จึงอยู่ในฐานะที่ร่วมรับทราบเรื่องการ

ควบคุมช่องแคบมะละกาเท่านั้น ส่วนการดูแลควบคุมจริง ๆ อินโดนีเซียและมาเลเซียดำเนินการเอง

การที่อินโดนีเซียและมาเลเซียออกคำแถลงร่วมครั้งนี้ ก็เนื่องมาจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ

1. ปัจจัยทางด้านยุทธศาสตร์ เพื่อที่จะจำกัดความเคลื่อนไหวยุทธศาสตร์ทางเรือของประเทศมหาอำนาจที่ผ่านเข้ามาทางช่องแคบมะละกา เพราะเกรงว่าจะเป็นภัยต่อเสถียรภาพและความมั่นคงของตน การเคลื่อนไหวของประเทศมหาอำนาจนี้เกิดขึ้นนับตั้งแต่อังกฤษประกาศในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ที่จะถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซให้หมดภายในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อลดบทบาทของตนลง ดังนั้นภูมิภาคในซีกโลกตะวันออกจึงเกิดช่องว่างแห่งอำนาจขึ้น เปิดทางให้สหภาพโซเวียตเข้ามาขยายอิทธิพล สหภาพโซเวียตได้เริ่มส่งหน่วยเรือลาดตระเวนกลุ่มหนึ่งเดินทางเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย เรือเหล่านี้เดินทางมาจากเมืองวลาดิวอสต็อกผ่านช่องแคบมะละกาเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย การขยายตัวของกองเรือสหภาพโซเวียตดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ และเพิ่มขึ้นในช่วงสงครามอินเดีย-ปากีสถาน ในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เมื่อเป็นเช่นนั้น สหรัฐอเมริกาจึงให้ความสำคัญกับมหาสมุทรอินเดียมากขึ้นเพื่อเป็นการถ่วงดุลย์กับสหภาพโซเวียต ซึ่งนำไปสู่การที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตต่างก็ส่งเรือตรวจการณ์แล่นไปมาระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียโดยผ่านทางช่องแคบมะละกาตลอดเวลา ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียจึงเกิดความกังวลในความปลอดภัยของประเทศตนมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม เหตุผลที่ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียเข้าควบคุมช่องแคบนี้ มีความสัมพันธ์กับนโยบายที่จะให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นกลางของมาเลเซียด้วย ที่ไม่ต้องการให้มหาอำนาจใช้ทะเลแถบนี้เป็นที่

ประลองกำลังทางเรือกัน เพราะจะเป็นอันตรายต่อความเป็นกลางได้

2. ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ เนื่องจากช่องแคบมะละกาแคบและตื้น ทำให้เกิดปัญหาต่อการเดินเรือในช่องแคบที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี ปัญหาความแออัดของเรือในช่องแคบและจากสภาพของช่องแคบเอง ทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันและเกยตื้น ผลกระทบของอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีเรือน้ำมันเกยตื้นแล้ว น้ำมันได้ไหลกระจายไปทั่วช่องแคบ เป็นการทำลายชีวิตสัตว์น้ำและมีผลกระทบต่อผู้ที่อาศัยอยู่ริมฝั่งช่องแคบ นอกจากนั้นแล้วยังมีปัญหาโจรสลัดในช่องแคบ อันเนื่องมาจากความเหมาะสมของภูมิประเทศในแถบนั้น ที่มีเกาะเล็กเกาะน้อยเหมาะแก่การซุ่มดักปล้น

ปัญหาเหล่านี้ได้ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียหามาตรการที่จะควบคุมการเดินเรือในช่องแคบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ในด้านความมั่นคงปลอดภัย และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของชาติตนเป็นสำคัญ จึงได้ออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่าช่องแคบมะละกามีใช้น่านน้ำสากล แต่เป็นน่านน้ำอาณาเขตที่ยอมรับสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือชาติอื่น



## บทที่ 2

# บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับมาเลเซียและสิงคโปร์ มีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ทางด้านตะวันออก แต่ช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์มักเรียกชื่อรวมเป็นช่องแคบมะละกา โดยเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญที่เชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ช่องแคบมะละกาเป็นเสมือนคลองระหว่างประเทศตามธรรมชาติที่ประเทศต่าง ๆ ได้ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือมาตั้งแต่โบราณ คือ ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 2 ที่มีการค้นพบเส้นทางในช่องแคบ ส่วนประเทศที่มีชายฝั่งอยู่ติดกับช่องแคบมะละกามีด้วยกัน 3 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์

## ลักษณะทางกายภาพของช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกามีลักษณะทางภูมิศาสตร์ดังนี้คือ เป็นช่องแคบที่มีความกว้างที่สุด 126 ไมล์ ส่วนนี้อยู่ระหว่างเกาะปีนังของมาเลเซีย และชายฝั่งทามียง (Thamiang) ของเกาะสุมาตรา ส่วนที่แคบที่สุดกว้างเพียง 8.4 ไมล์ อยู่ตรงทางเข้ระหว่างเกาะกุกูบ (Kukub) ของมาเลเซีย และเกาะลิตเติล คาริมัน (Little Karimun) ของอินโดนีเซีย ช่องแคบมะละกามีความยาวประมาณ 500 ไมล์ ส่วนที่ลึกที่สุดประมาณ 26-30 เมตร พื้นทะเลในส่วนของช่องแคบมะละกาเป็นทราย แต่ในช่องแคบที่เป็นส่วนของสิงคโปร์ พื้นทะเลเป็นหิน และจากการสำรวจสภาพช่องแคบมะละกาพบว่า ในบริเวณ



ทั้งหมด 89 แห่ง จะปรากฏที่ตื้นน้อยกว่า 23 เมตร ซากเรืออับปาง และพื้นที่องทะเลเต็มไปด้วยลอนทราย บริเวณเส้นทางเข้าสู่ที่ตื้น One Fathom Bank (ที่ตื้นหนึ่งวา) จนกระทั่งถึงช่องแคบสิงคโปร์เป็นเส้นทางที่อันตรายมาก ความลึกตรงทางเข้าช่องแคบด้านตะวันตก มีความลึกระหว่าง 34 เมตร และ 84 เมตร แต่บริเวณใกล้ ๆ กับเกาะอะรวัว (Aroa) ของอินโดนีเซีย มีความลึกเพียง 18-19 เมตร และบริเวณพอร์ต เกลอง ของมาเลเซียมีที่ตื้นอยู่หลายแห่ง บางแห่งมีความลึกน้อยกว่า 10 เมตร ทางด้านเหนือของพอร์ต ดิคสัน ตามชายฝั่งมาเลเซียมีที่ตื้นเป็นหย่อม ๆ ทำให้เรือขนาดใหญ่ต้องเดินทางหลบหลีกไปมา ในบริเวณช่องแคบสิงคโปร์มีบริเวณที่แคบที่สุดกว้างเพียง 3.2 ไมล์ อยู่ระหว่างเกาะเซอานาง (Senang) ของสิงคโปร์ และเกาะตากอง เบอร์ซา (Takong Besar) ของอินโดนีเซีย และบริเวณที่แคบอีกแห่งหนึ่งอยู่ระหว่างเกาะเซนต์ จอห์น (St. John) ของสิงคโปร์ และเกาะอะนัค ซัมโบ (Anak Sambo) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 3.4 ไมล์<sup>1</sup>

โดยสรุปแล้วจะพบว่าช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยช่องแคบอื่น ๆ อีกดังนี้คือ<sup>2</sup>

1. กลุ่มช่องแคบในช่องแคบสิงคโปร์ ได้แก่ ทางเข้าระหว่างตันจง กัล (Tanjong Gull) ของสิงคโปร์ และเกาะนิปา (Nipa) ของอินโดนีเซีย มี

---

<sup>1</sup> Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 20-25. และ Chia Lin Sien, ed., Southeast Asian Seas : Frontiers for Development (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p. 252-253.

<sup>2</sup> K.E. Shaw & G.G. Thomson, The Straits of Malacca : in Relation to the Problem of the Indian and Pacific Ocean (Singapore : University Education Press, 1973), p. 9-10.

ความกว้าง 9.1 ไมล์ และทางเข้าอีกทางหนึ่งระหว่างเบคอก (Bedok) ของสิงคโปร์ และตันจง ลิกวัง (Tanjong Sikwang) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 8.7 ไมล์ ระหว่างทางเข้าทั้งสองนี้ยังมีช่องแคบอื่น ๆ อีกอย่างน้อย 4 ช่องแคบ

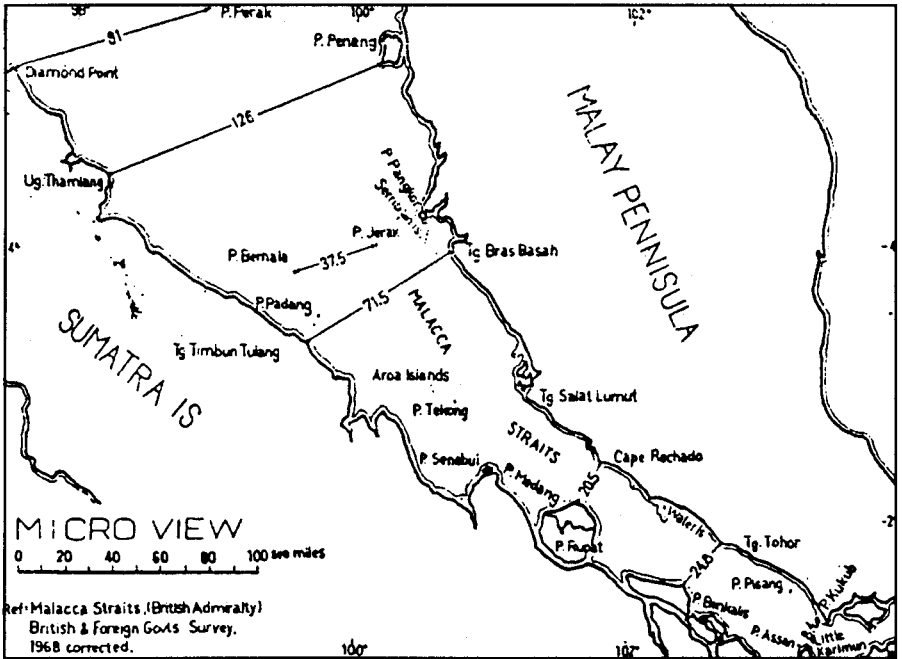
2. ช่องแคบที่อยู่ระหว่างตาทัน ดาติก (Tahan Datok) ของมาเลเซีย และตันจง เปอร์แกม (Tanjong Pergam) ของอินโดนีเซีย มีความกว้างเท่ากับ 11.1 ไมล์ และช่องแคบระหว่างตันจง สตปา (Tanjong Stapa) ของมาเลเซีย และตันจง บาไบ (Tanjong Babi) ของอินโดนีเซีย ซึ่งมีความกว้าง 8.9 ไมล์

3. ช่องแคบโยฮอร์ (Johore) อยู่ระหว่างคาบสมุทรมลายูและสิงคโปร์

4. ช่องแคบมะละกา อยู่ระหว่างเกาะปีนังและชายฝั่งทามาเมียง กว้าง 126 ไมล์ กับเกาะกูกูบ และเกาะลิตเติล คาริมัน มีความกว้าง 8.4 ไมล์

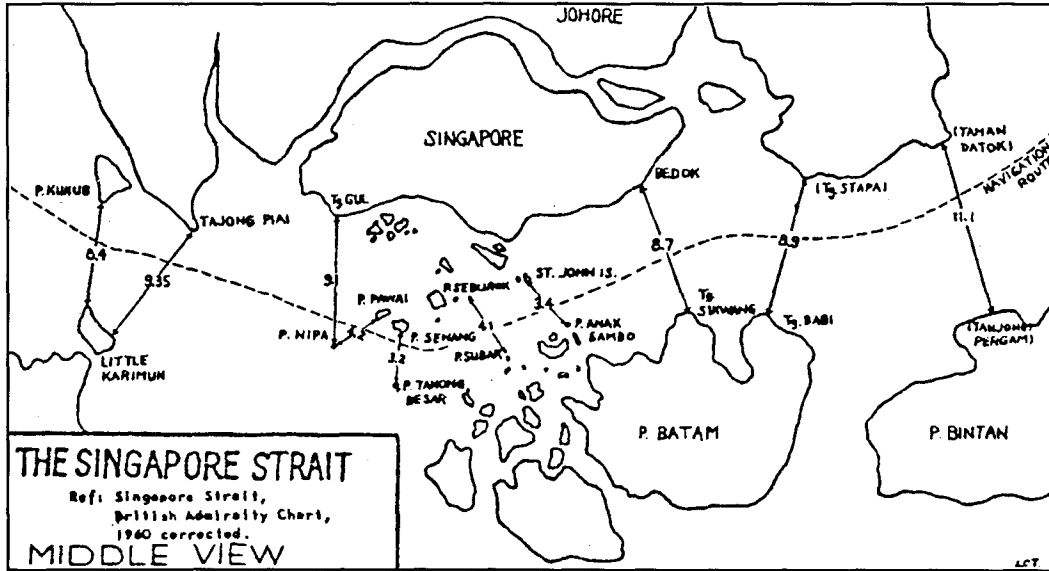
จากสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกา ทำให้เรือที่เดินทางในช่องแคบจะต้องหลบหลีกที่ตื้น และเรือต้องอยู่ในเขตน้ำลึกสุดอยู่เสมอ ที่ตื้นเหล่านี้มีเครื่องหมายอันตรายหรือเครื่องหมายการเดินเรือเพื่อใช้หาที่เดินเรือแน่นอนไม่มากพอ การเดินเรือต้องเปลี่ยนเข็มบ่อยครั้งในที่คับขัน และในขณะเดียวกันก็จะต้องรักษาเส้นทางให้เรือผ่านทางได้เมื่อมีเรือเล่นสวนทางมานับว่าเป็นการเดินเรือที่ซับซ้อนพอสมควร อันตรายเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการชนกันและติดตันได้ทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นเรื่อน้ำมันด้วยแล้ว จะเกิดการรั่วไหลของน้ำมันออกสู่ทะเลบริเวณช่องแคบ ทำความเสียหายให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งของรัฐที่ตั้งอยู่ที่ช่องแคบ นับว่าสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือเป็นอันมาก ข้อจำกัดดังกล่าวทำให้เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดเกินกว่า 100,000 ตันขึ้นไป จะเล่นผ่านช่องแคบมะละกาได้เฉพาะในช่วงที่น้ำขึ้นเต็มที่ อีกทั้งจะต้องเป็นเวลากลางวันที่มีทัศนวิสัยปลอดโปร่งด้วยเท่านั้น ส่วนเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดเกินกว่า 200,000 ตัน ไม่สามารถใช้ช่องแคบนี้ได้ แต่ต้องอ้อมลงไปใช้ช่องแคบ

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงความกว้างของช่องแคบมะละกา



Source : K.E. Shaw & G.G. Thomson, *The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean* (Singapore : University Education Press, 1973), p. 55-56.

แผนภูมิที่ 2.2 แสดงความกว้างของช่องแคบสิงคโปร์



Source : K.E. Shaw & G.G. Thomson, *The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean* (Singapore : University Education Press, 1973), p. 55-56.

ลอมบอกและมาคัสซาร์ที่อยู่ใต้ลงไป ทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นอีก กล่าวคือ ระยะทางระหว่างญี่ปุ่นและอ่าวเปอร์เซียสำหรับช่องแคบมะละกาเป็นระยะทาง 6,606 ไมล์ ขณะที่การเดินทางผ่านช่องแคบลอมบอกและมาคัสซาร์จะใช้ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 7,605 ไมล์ ซึ่งต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นอีก 4 วัน<sup>3</sup> นอกจากนี้แล้วลักษณะสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบยังก่อให้เกิดปัญหาโจรสลัด ซึ่งปัญหาเหล่านี้มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การที่ช่องแคบมะละกาเมื่อเปรียบเทียบกับช่องแคบอื่น ๆ ในบริเวณนี้แล้วเป็นช่องแคบที่มีระยะทางสั้นที่สุด หรือเป็นเส้นทางลัดที่ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จึงทำให้ช่องแคบมะละกาเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เป็นที่สนใจของมหาอำนาจที่ต้องอาศัยช่องแคบนี้ทางด้านพาณิชย์และการค้า และที่สำคัญคือใช้เป็นเส้นทางในการเคลื่อนย้ายกองกำลังทางเรือจากมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าสู่มหาสมุทรอินเดียเพื่อแข่งขันขยายอิทธิพล อันทำให้ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียซึ่งเป็นรัฐที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบ เกิดความกังวลต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน

---

<sup>3</sup> ธเนศ กองประเสริฐ, “ปัญหาช่องแคบมะละกา,” วารสารสังคมศาสตร์ 11 (มกราคม 2517) : 16.

## ช่องแคบในทางกฎหมายระหว่างประเทศ

### ความหมายของช่องแคบ

จากการวิเคราะห์ตามกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ สนธิสัญญา คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ตลอดจนความคิดเห็นของนักนิติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาลักษณะทางกฎหมายของช่องแคบระหว่างประเทศ สรุปได้ว่า บรรทัดฐานในการวิเคราะห์ว่าช่องแคบใดเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ (Straits used for International Navigation or International Straits) มี 4 ลักษณะ คือ

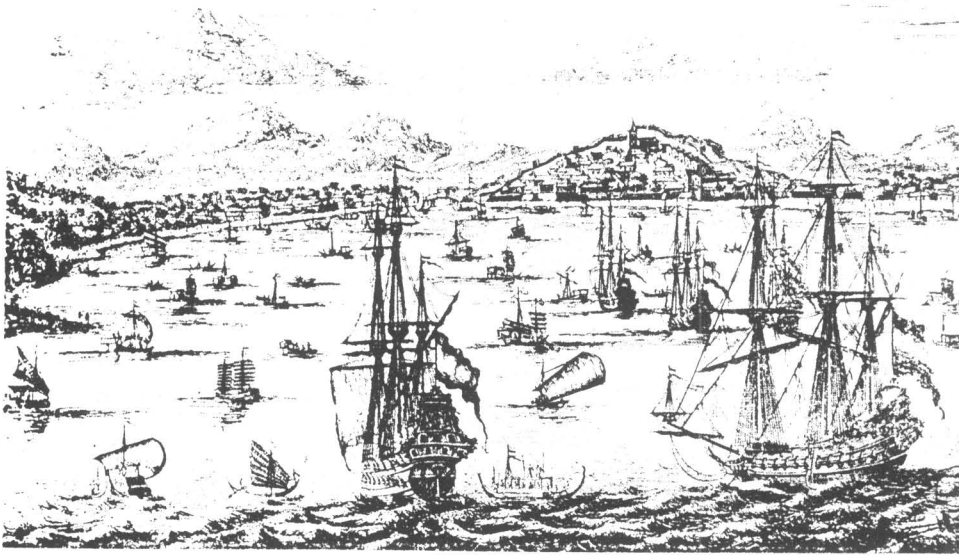
1. เป็นเส้นทางทะเลโดยธรรมชาติ (ex nature) หมายถึง เป็นช่องแคบที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ

2. การเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ กล่าวได้ว่า กฎเกณฑ์ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการวิเคราะห์ความเป็นช่องแคบระหว่างประเทศอีกประการหนึ่งคือ ลักษณะการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบ ซึ่งในส่วนนี้นายบรูเอล (Bruel) นักกฎหมายระหว่างประเทศชาวเดนมาร์ก ได้แบ่งลักษณะของช่องแคบออกเป็น 5 ประการ โดยอาศัยการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์เป็นพื้นฐานดังต่อไปนี้<sup>4</sup>

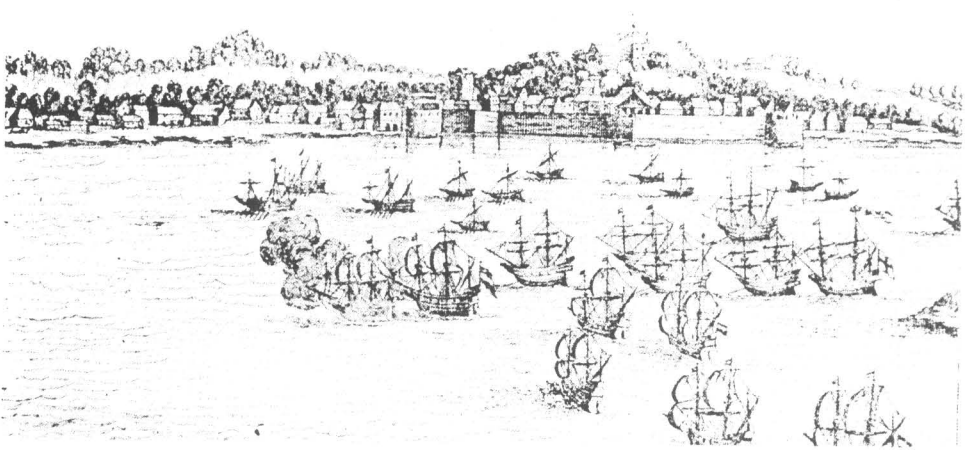
1) Inter-Oceanic ได้แก่ ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทร 2 มหาสมุทร เช่น ช่องแคบ Magellan เชื่อมระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติกและมหาสมุทรแปซิฟิก

---

<sup>4</sup> E. Bruel, *International Straits*, Vol. 1 NYT Nordick Forlag, Copenhagen (1947), p. 20.



มะละกา ค.ศ.1665



การทำสงครามระหว่างฮอลันดาเพื่อขีตมะละกาจากโปรตุเกสช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 17  
(ภาพจาก N.J. Ryan, The Making of Modern Malaysia and Singapore, ฉบับพิมพ์ 1969)

2) Intra-Oceanic ได้แก่ ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรเดียวกัน 2 ส่วน เช่น ช่องแคบ Mozambique ในมหาสมุทรอินเดีย

3) Inter-marine ได้แก่ ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเล 2 ทะเล เช่น ช่องแคบ Corfu เชื่อมระหว่างทะเล Adriatic และทะเล Aegean

4) Intra-marine ได้แก่ ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลเดียวกัน 2 ส่วน เช่น ช่องแคบ Sicilian และช่องแคบ Malta ซึ่งอยู่ระหว่างทะเล Mediterranean 2 ส่วน

5) ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลกับมหาสมุทร เช่น ช่องแคบ Gibraltar เชื่อมระหว่างทะเล Mediterranean กับมหาสมุทร Atlantic

อย่างไรก็ตามเมื่อมีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 1 เพื่อประมวลหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายทะเลให้เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษร จนปรากฏเป็นอนุสัญญาเจนีวา 4 ฉบับ โดยส่วนที่เกี่ยวกับช่องแคบจะอยู่ในบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) อนุสัญญาดังกล่าวถึงลักษณะของช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศไว้ในข้อ 16 โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวง และช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงกับทะเลอาณาเขต ซึ่งในการร่างอนุสัญญา ในขั้นแรกนั้นผู้ร่างคือคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law Commission) ได้รับแนวความคิดมาจากคำพิพากษาศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ คดี Corfu Channel ค.ศ.1949 (พ.ศ.2492) ในส่วนของช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเป็นหลักการเบื้องต้นต่อมาได้มีการขยายบทบัญญัติข้อ 16(4) ให้ครอบคลุมถึงทั้ง “ช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวง หรือกับทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น”



3. การใช้ประโยชน์ในบริเวณช่องแคบ เป็นประเด็นสำคัญที่จะชี้ให้เห็นว่าเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่ว่าได้มีการใช้ช่องแคบนั้นในการเดินเรือระหว่างประเทศหรือไม่ ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ คดี Corfu Channel ค.ศ.1949 (พ.ศ.2492) ซึ่งตามบันทึกของรัฐบาลอังกฤษที่เป็นหลักฐานในคดี ได้กล่าวถึงความสำคัญต่อการเดินเรือของช่องแคบ Corfu ดังต่อไปนี้<sup>5</sup> “นอกเหนือจากใช้เป็นเส้นทางจราจรชายฝั่งแล้ว ก็ยังเป็นเส้นทางปกติที่ใช้ในการจราจรจากใต้สุดของอิตาลี หรือท่าเรืออาเดรียติกเหนือไปสู่กรีซ หรือเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก ซึ่งเรือหลายลักษณะได้ใช้ช่องแคบนี้เป็นเส้นทางเดินเรือ” และบันทึกดังกล่าวยังได้กล่าวถึงลักษณะการใช้ช่องแคบ ดังนี้ “เส้นทางนี้ได้ใช้มาเป็นเวลานานอย่างสม่ำเสมอและโดยปราศจากข้อจำกัดสำหรับการเดินเรือ โดยไม่มีการจำกัดธงเรือที่จะผ่านจึงเป็นเสมือนเส้นทางระหว่างประเทศ หลังจากได้มีการกวาดทุ่นระเบิดเรียบร้อย เส้นทางนี้ก็กลับมาเป็นเส้นทางระหว่างประเทศอีกครั้งตั้งแต่ ค.ศ.1944 (พ.ศ.2487)” ดังนั้นการเดินเรือในช่องแคบโดยปกติจึงได้อาศัยหลักเกณฑ์ตามคำพิพากษาศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ คดี Corfu Channel ค.ศ.1949 (พ.ศ.2492) ซึ่งได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า ต้องมีการใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นประจำสม่ำเสมอ

4. ความกว้างของช่องแคบ ภายใต้กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศกำหนดไว้ว่า ขอบเขตของเสรีภาพในการเดินเรือผ่านช่องแคบขึ้นอยู่กับความกว้างของช่องแคบและสถานะของน่านน้ำในบริเวณช่องแคบนั้น ตัวอย่างเช่น ถ้าหากช่องแคบใดมีความกว้างมากกว่า 2 เท่าของทะเลอาณาเขต

---

<sup>5</sup> International Court of Justice, Corfu Channel Case, ICJ Pleadings, Vol.1(1949) p. 21, 40.

ส่วนกลางของช่องแคบที่อยู่นอกเหนือขอบเขตของทะเลอาณาเขตนั้นก็จะมีสถานะเป็นทะเลหลวง ซึ่งรัฐทุกรัฐสามารถส่งเรือของตนผ่านช่องแคบได้โดยเสรีตามหลัก Freedom of Navigation อย่างไรก็ตาม หากส่วนของช่องแคบที่จะทำการเดินเรือได้นั้นอยู่ในบริเวณของน่านน้ำภายในหรือทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่บริเวณชายฝั่งช่องแคบ ไม่ว่าจะป็นรัฐเดียวหรือหลายรัฐ การเดินเรือผ่านนั้นก็จะต้องขึ้นอยู่กับกฎข้อบังคับของรัฐชายฝั่งช่องแคบที่เกี่ยวกับน่านน้ำภายในหรือทะเลอาณาเขตนั้น ๆ เนื่องจากเส้นทางการเดินเรือเข้าไปอยู่ในบริเวณอำนาจอธิปไตยของรัฐ

อย่างไรก็ตามในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ได้ปรากฏเป็นอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) แต่ก็มีได้มีบทบัญญัติที่จำกัดความหมายของช่องแคบไว้อย่างจำกัด หากแต่เน้นเฉพาะแนวความคิดบางประการของช่องแคบเพื่อประโยชน์ในด้านกฎหมายเท่านั้น ซึ่งแนวความคิดประการหนึ่งคือ เรื่องการเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบประกอบการใช้ประโยชน์ช่องแคบนั้น ในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยในอนุสัญญาได้บัญญัติถึงลักษณะของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเป็น 3 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ

- 1) ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ กับทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
- 2) ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ กับทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น
- 3) ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างเกาะของรัฐช่องแคบกับแผ่นดินใหญ่

ลักษณะของช่องแคบระหว่างประเทศดังที่กล่าวมานี้ สะท้อนให้เห็นถึงการรับเอาแนวความคิดเกี่ยวกับลักษณะช่องแคบระหว่างประเทศที่มีมาแต่เดิมตามหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และบทบัญญัติว่าด้วยลักษณะของ

ช่องแคบระหว่างประเทศตามอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) มาบัญญัติไว้ ช่องแคบทั้ง 3 ลักษณะนี้ จะมีระบอบกฎหมายที่ใช้อยู่บังคับกับการเดินเรือผ่านแตกต่างกันออกไป โดยมีระบอบกฎหมาย 2 ระบบ คือ สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage) และ สิทธิการผ่านช่องแคบ (Right of Transit Passage) โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

### สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)

สิทธิการผ่านโดยสุจริต เป็นสิทธิของเรือต่างชาติในการผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้โดยไม่ต้องขออนุญาต จารัตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศยอมรับสิทธิของเรือต่างชาติในการผ่านโดยสงบหรือโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้ สิทธิการผ่านโดยสุจริตเป็นการประนีประนอมระหว่างความจำเป็นในการคมนาคมทางทะเลของรัฐต่าง ๆ กับผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งในการควบคุมและรักษาอำนาจในเขตทะเลประชิดชายฝั่งของตน และเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าเรือของทุกรัฐมีสิทธิการผ่านโดยสุจริตในบริเวณช่องแคบเช่นเดียวกับในบริเวณทะเลอาณาเขต แต่ระบอบกฎหมายที่ใช้อยู่บังคับกับช่องแคบก็ได้ปรากฏให้เห็นเด่นชัด ดังนั้นเมื่อมีการร่างอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) สิทธิการผ่านช่องแคบก็ได้ถูกรวมไว้กับบทบัญญัติว่าด้วยสิทธิการผ่านโดยสุจริต โดยความหมายของการผ่านโดยสุจริต ตามมาตรา 14 บัญญัติไว้ดังนี้

1. ภายใต้บทบัญญัติของมาตราเหล่านี้ เรือต่าง ๆ ของทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นของรัฐชายฝั่งหรือไม่ ย่อมสามารถใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตโดยผ่านทะเล

อาณาเขตได้

2. การผ่านนี้ หมายถึง การเดินเรือผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตเพื่อมุ่งหมายที่จะผ่านข้ามทะเลนั้นโดยไม่ได้เข้าไปในน่านน้ำภายใน หรือแล่นต่อไปในน่านน้ำภายในเพื่อออกสู่ทะเลหลวง

3. การผ่านย่อมรวมถึงการหยุดและการทอดสมอด้วย แต่เฉพาะเท่าที่การหยุดและการทอดสมอนั้น อาจเกิดขึ้นในการเดินเรือตามปกติหรือจำเป็นกระทำโดยเหตุสุดวิสัยหรือทุกข์ภัย

4. การผ่านจะเป็นโดยสุจริต ตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับบทและหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

5. การผ่านของเรือประมงต่างชาติจะไม่ถือว่าเป็นไปโดยสุจริต ถ้าเรือเหล่านี้ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับซึ่งรัฐชายฝั่งอาจตราขึ้นและประกาศให้ทราบ เพื่อที่จะป้องกันไม่ให้เรือเหล่านี้ทำการประมงในทะเลอาณาเขต

6. เรือได้นำ จะต้องเดินบนผิวน้ำและแสดงธงของตน

และมาตรา 15 ของอนุสัญญาฉบับเดียวกันก็ได้บัญญัติรับรองไว้ว่า “รัฐชายฝั่งจะต้องไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต” แต่มาตรา 16 ก็ให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่งในการ “ดำเนินการที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกันการผ่านที่ไม่สุจริต” นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างการผ่านช่องแคบและการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต กล่าวคือ ตามมาตรา 16(3) “รัฐชายฝั่งอาจห้ามการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติเป็นการชั่วคราวในบริเวณที่กำหนดไว้ในทะเลอาณาเขต ถ้าการห้ามเช่นว่านั้นจำเป็นต่อความมั่นคงปลอดภัยของรัฐชายฝั่ง” และมาตรา 16(4) “รัฐชายฝั่งจะห้ามการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในช่องแคบ ซึ่งใช้ในการ

เดินเรือระหว่างประเทศที่เชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวงกับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวง หรือทะเลอาณาเขตของรัฐต่างชาติไม่ได้” บทบัญญัติดังกล่าวรับรองสิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบว่าจะถูกห้ามชั่วคราวไม่ได้ ซึ่งต่างจากสิทธิผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เพราะในกรณีหลังนี้การผ่านอาจถูกห้ามชั่วคราวได้ ถ้าการห้ามชั่วคราวนั้นจำเป็นสำหรับความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

ในประเด็นนี้เองเป็นการชี้ให้เห็นว่า สถานะทางกฎหมายของช่องแคบระหว่างประเทศมีความแตกต่างจากสถานะทางกฎหมายของทะเลอาณาเขต แต่ความแตกต่างระหว่างระบอบกฎหมายที่ใช้บังคับกับช่องแคบกับระบอบกฎหมายที่ใช้บังคับกับทะเลอาณาเขต ก็มีได้ปรากฏให้เห็นเด่นชัดในอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501)

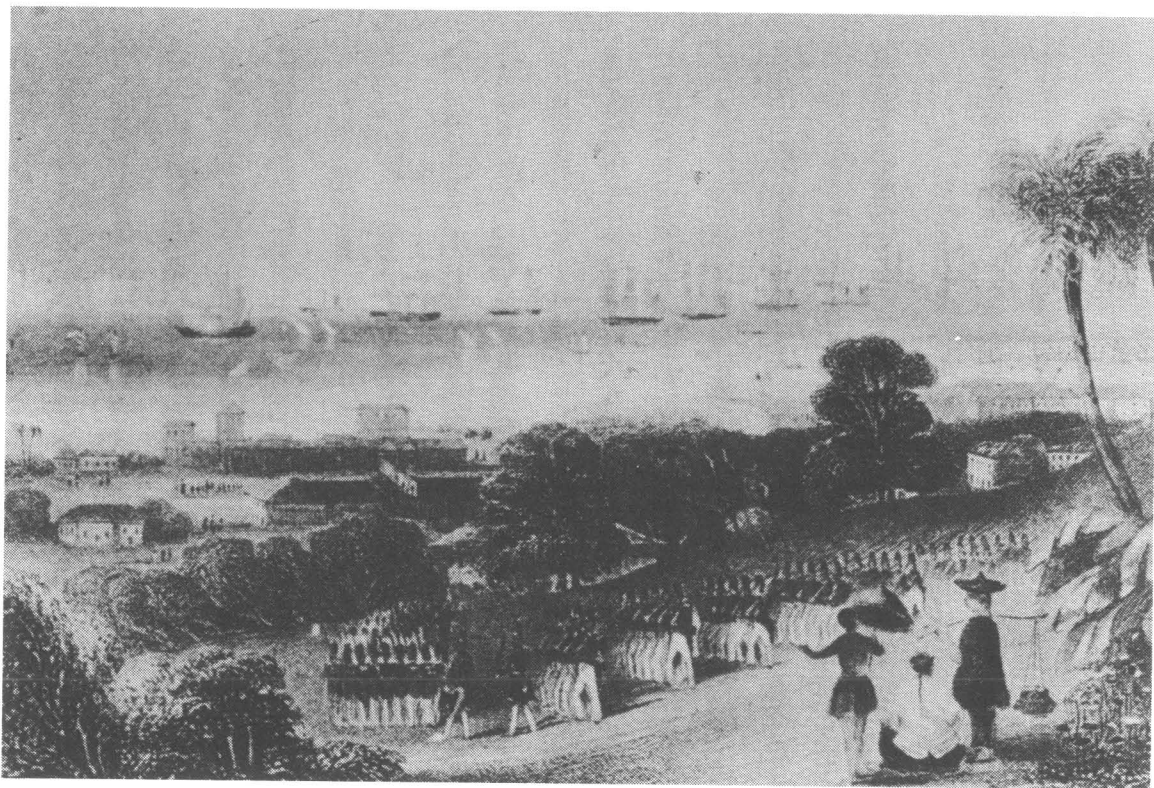
อย่างไรก็ตามในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) ได้บัญญัติรายละเอียดเพิ่มขึ้นจากของปี ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) ในเรื่องของการผ่าน จะสุจริตทราบเท่าที่ไม่เป็นภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง โดยให้รายละเอียดว่าการผ่านอย่างไรจึงจะเป็นการกระทบกระเทือนต่อเงื่อนไขทั้ง 3 ประการนี้ ตามมาตรา 19 วรรค 2 ดังนี้

1. การคุกคามหรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งอาณาเขต หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือในลักษณะใด ๆ ซึ่งเป็นการขัดกับกฎหมายระหว่างประเทศตามที่บัญญัติไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ
2. การซ้อมหรือปฏิบัติการด้วยอาวุธ ไม่ว่าจะเป็ประเภทใด
3. การกระทำใด ๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข่าวสาร ข้อมูลอันเป็นภัยต่อการป้องกันและความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง
4. การโฆษณาชวนเชื่อใด ๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการให้กระทบกระเทือนต่อการป้องกัน และความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

5. การปล่อยขึ้น การลงจอด หรือการรับขึ้นเรือซึ่งอากาศยานใด ๆ
6. การปล่อยขึ้น การลงจอด หรือการรับขึ้นเรือซึ่งเครื่องมืออุปกรณ์ทางทหารใด ๆ
7. การบรรทุกหรือการขนลงจากเรือซึ่งสิ่งของ เงินตรา หรือบุคคล อันเป็นการขัดกับกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร รัชฎาการ การเข้าเมือง และการสาธารณสุขของรัฐชายฝั่ง
8. การกระทำซึ่งเป็นการก่อให้เกิดมลภาวะอย่างรุนแรงโดยเจตนา อันเป็นการขัดกับอนุสัญญาฉบับนี้
9. การทำการประมงใด ๆ
10. การดำเนินการค้นคว้า วิจัย และสำรวจ
11. การกระทำใด ๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะยุ่งเกี่ยวกับระบบสื่อสารใด ๆ หรือเครื่องมือเครื่องใช้ในการอำนวยความสะดวก หรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง
12. การกระทำอื่นใดที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน

### สิทธิการผ่านช่องแคบ (Right of Transit Passage)

ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับช่องแคบ คือ มีการกำหนดให้มีสิทธิเพื่อการผ่านช่องแคบในช่องแคบบางแห่งในมาตรา 34-45 โดยเฉพาะมาตรา 38 ได้ให้คำจำกัดความของ “Transit Passage” หมายถึง “การใช้เสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการผ่านอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วในช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะส่วนหนึ่งกับทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะอีกส่วนหนึ่ง” ในช่องแคบดังกล่าว



สิงคโปร์เมืองท่าของอังกฤษเมื่อทศวรรษ 1830

(ภาพจาก N.J. Ryan, *The Making of Modern Malaysia and Singapore*, ฉบับพิมพ์ 1969)

เรือและอากาศยานมีสิทธิการผ่านช่องแคบ ซึ่งรัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจที่จะขัดขวาง ในขณะที่เดียวกันเรือและอากาศยานที่ใช้สิทธินี้มีหน้าที่บางประการต่อรัฐชายฝั่ง อาทิเช่น จะต้องเดินเรือหรือบินผ่านไปโดยรวดเร็ว จะต้องละเว้นจากการคุกคามหรือการใช้กำลังต่ออธิปไตยบูรณภาพแห่งอาณาเขต และอิสรภาพทางการเมืองของรัฐชายฝั่งช่องแคบ และละเว้นการกระทำใด ๆ ที่มีใช้ลักษณะปกติของการผ่านอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว เว้นเสียแต่ว่าจะจำเป็นเพราะเหตุสุดวิสัยหรือทุกขภัย ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 39 กล่าวได้ว่าวัตถุประสงค์ของแนวความคิดเกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบ ก็เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เรือและอากาศยานในการผ่านช่องแคบโดยไม่ต้องมีเงื่อนไขมากเท่ากับการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต

อย่างไรก็ตามมีช่องแคบ 2 ประเภท ที่ไม่เปิดให้ใช้สิทธิการผ่านช่องแคบ ได้แก่ ช่องแคบที่อยู่ระหว่างเกาะและพื้นแผ่นดินใหญ่ของรัฐชายฝั่งที่เป็นเจ้าของเกาะ หากมีเส้นทางเดินเรืออยู่อีกด้านหนึ่งของเกาะซึ่งเป็นทะเลหลวง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ให้ความสะดวกเท่าเทียมกัน (มาตรา 38) และช่องแคบที่เชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ แต่ช่องแคบทั้ง 2 ประเภทที่กล่าวมานี้ เรือของรัฐต่าง ๆ ยังคงสามารถใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตได้

## สภาพภาพของช่องแคบมะละกาในทางกฎหมายระหว่างประเทศ

ในช่วงปี ค.ศ.1962-1965 (พ.ศ.2505-2508) อินโดนีเซียและมาเลเซียเกิดการขัดแย้งในการขยายทะเลอาณาเขตของตนบริเวณช่องแคบมะละกาใน ส่วนที่กว้างน้อยกว่า 24 ไมล์ ซึ่งทั้งสองประเทศต่างก็ประกาศเขตความกว้างของทะเลอาณาเขตของตน 12 ไมล์ ทำให้เกิดการทับซ้อนกัน ต่อมาจึงได้มี



การลงนามในความตกลงกำหนดเขตทะเลอาณาเขตในช่องแคบมะละกาในปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) ทั้งสองประเทศนี้ต่างก็ไม่ยอมรับในลักษณะระหว่างประเทศของช่องแคบ หากแต่ต้องการให้การเดินเรือผ่านบริเวณช่องแคบตกอยู่ภายใต้ระบอบสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต ซึ่งต่างกับสิงคโปร์ และโดยข้อเท็จจริงนั้น ช่องแคบนี้ก็มีความสำคัญต่อการเดินเรือระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการเดินเรือของเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ ระหว่างตะวันออกกลางและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีจุดหมายปลายทางที่ ญี่ปุ่นเป็นส่วนมาก เนื่องจากญี่ปุ่นได้ส่งเข้าน้ำมันดิบจากแหล่งน้ำมันดิบใน ตะวันออกกลางประมาณร้อยละ 85-90 ของความต้องการน้ำมันทั้งหมด และ ได้ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินเรือของเรือบรรทุกน้ำมันจากตะวันออกกลาง ผ่านมหาสมุทรอินเดียเข้าสู่ช่องแคบ นอกจากนี้จากพัฒนาการทางการค้า ของญี่ปุ่นและจีน การเป็นผู้ส่งออกดีบุกและยางพาราของไทยและมาเลเซีย ตลอดจนพัฒนาการทางการค้าระหว่างยุโรปกับเอเชีย ทำให้ช่องแคบนี้เป็น เส้นทางเดินเรือที่คับคั่งมากที่สุดเส้นทางหนึ่งของโลก

ในช่วงทศวรรษที่ 1960 อินโดนีเซียได้ออกกฎหมายข้อบังคับต่อการเดินเรือ ในบริเวณช่องแคบที่อยู่ในเขตของทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย โดยเรือรบ ต่างชาติที่จะทำการผ่านช่องแคบจะต้องแจ้งให้อินโดนีเซียทราบก่อนทำการ ผ่านเช่นเดียวกับทางปฏิบัติของมาเลเซีย ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียต่างก็มีความเห็นตรงกันว่า ระบอบกฎหมายที่ใช้บังคับการเดินเรือในช่องแคบ คือ ระบอบสิทธิการผ่านโดยสุจริต ซึ่งแม้จะมีได้มีบทบัญญัติในอนุสัญญากรุง เจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) บัญญัติ ให้เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตต้องแจ้งการผ่านของตนต่อรัฐชายฝั่ง ก็ตาม แต่ก็มิได้มีบทบัญญัติห้ามรัฐต่างชาติออกกฎหมายข้อบังคับเช่นนั้น และตาม คำพิพากษาคดี Corfu Channel Case ค.ศ.1940 (พ.ศ.2483) ศาลยุติธรรม

ระหว่างประเทศก็รับรองสิทธิการผ่านของเรือรบต่างชาติในบริเวณช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศในยามสันติ โดยไม่ต้องมีการขออนุญาตล่วงหน้าต่อรัฐชายฝั่ง แต่การแจ้ง (Notification) ตามกฎข้อบังคับของอินโดนีเซีย<sup>6</sup> ก็มิใช่การขออนุญาตล่วงหน้า (Prior Authorization) ดังนั้นจึงไม่ขัดต่อหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ<sup>6</sup> แม้จะมีกฎข้อบังคับให้เรือรบต่างชาติต้องแจ้งการผ่านเช่นนี้ก็ตาม ในทางปฏิบัติเมื่อกองเรือรบที่ 7 ของสหรัฐอเมริกาทำการผ่านช่องแคบในช่วงสงครามอินโดจีน-ปากีสถานค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ก็ได้แจ้งการผ่านต่ออินโดนีเซีย เช่นเดียวกับกองเรือรบแห่งราชอาณาจักรอังกฤษและสหภาพโซเวียต ซึ่งส่งกองเรือรบผ่านบริเวณช่องแคบและประจำการอยู่แถบมหาสมุทรอินเดีย เพื่อถ่วงดุลย์อำนาจของกองเรือรบของสหรัฐอเมริกาในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย

อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้มีการเจรจากันเกี่ยวกับสถานะของช่องแคบหลายครั้ง โดยในปี ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) มีการตกลงระหว่างอินโดนีเซียในการกำหนดเขตไหล่ทวีป ปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และญี่ปุ่น ได้ตกลงร่วมมือกันทำการสำรวจทางอุทกศาสตร์ในช่องแคบ และในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้ทำความตกลงร่วม (Joint Statement) ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือบริเวณช่องแคบ ซึ่งมาเลเซียและอินโดนีเซียเห็นพ้องต้องกันว่าทั้งช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ไม่มีสถานะเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ แต่ก็รับรองการเดินเรือระหว่างประเทศบริเวณช่องแคบตามหลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต อย่างไรก็ตามสิงคโปร์ไม่เห็นด้วยกับการประกาศว่าช่องแคบสิงคโปร์มิใช่

<sup>6</sup> Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 60.

ช่องแคบระหว่างประเทศ และต่อมาในปี ค.ศ.1977 (พ.ศ.2520) ก็ได้มีการออกข้อกำหนดเส้นทางน้ำลึก (deep water routes) และแผนแบ่งแนวจราจร (traffic separation schemes) บริเวณช่องแคบทั้งสอง โดยมีจุดประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันอุบัติเหตุ และการป้องกันมลภาวะ

## บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกาในทางเศรษฐกิจ

ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกที่มีระยะทางสั้นที่สุด ดังนั้นจึงนับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมากในแง่เศรษฐกิจของโลก กล่าวคือ

1. เป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินเรือระหว่างประเทศ เนื่องจากช่องแคบมะละกาตั้งอยู่ในเขตที่ลมมรสุมพัดมาบรรจบกันคือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดข้ามมหาสมุทรอินเดียจากเส้นศูนย์สูตรระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนสิงหาคม ส่วนลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดจากฝั่งทะเลจีน และข้ามทะเลจีนระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าลมมรสุมทั้งสองนี้จะมาบรรจบกันที่บริเวณหมู่เกาะมาเลเซียซึ่งอยู่ติดกับช่องแคบมะละกาตนเอง ในอดีตเรือที่แล่นมาจากเมืองจีนก็จะแล่นลงมาทางใต้ตามลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนเรือที่มาจากอินเดียก็จะมาทางตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อลมมรสุมเปลี่ยนทิศทางเรือก็สามารถเดินทางกลับได้ ดังนั้นคาบสมุทรมาเลย์และฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงเหนือของบอร์เนียวในสมัยก่อนจึงเป็นที่พักสำหรับผู้ที่เดินทางโดยตลอดจากอินเดียไปยังจีน และจากการที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่คนชาติต่าง ๆ ใช้เดินทางติดต่อระหว่างตะวันออกและตะวันตก จึงทำให้ประเทศ

ต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณช่องแคบนี้ได้รับเอาวัฒนธรรมและอารยธรรม การค้า การพาณิชย์ และศาสนาต่าง ๆ ไปปฏิบัติ การค้าในบริเวณนี้ได้ค่อย ๆ เจริญขึ้น โดยมีเมืองมะละกาเป็นศูนย์กลางของการค้าในบริเวณช่องแคบ และเป็นจุดนัดพบของพ่อค้าคนกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างจีน อินเดีย อาหรับ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ตลอดจนประเทศอื่น ๆ<sup>7</sup> ดังนั้นโปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ จึงต่างก็พยายามเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญ

ในปัจจุบันช่องแคบมะละกายังคงเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญอยู่ และได้ทวีความสำคัญมากขึ้นกว่าเดิม เมื่อเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่าช่องแคบมะละกาเป็นจุดเชื่อมต่อที่สั้นที่สุดของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก เมื่อเทียบกับเส้นทางที่ผ่านช่องทางอื่น ๆ ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงมีความสำคัญทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากช่องแคบได้เป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินเรือระหว่างประเทศในการลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน สินค้า ตลอดจนขนส่งผู้โดยสารไปมาระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง ซึ่งสามารถทำได้อย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าเส้นทางอื่น ๆ ทำให้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่มีความแออัดคับคั่งมาก กล่าวคือ ในวันหนึ่ง ๆ จะมีเรือชนิดต่าง ๆ แล่นผ่านช่องแคบนี้โดยเฉลี่ยประมาณ 140 ลำ ในปี ค.ศ.1978 (พ.ศ.2521) ซึ่งเรือเหล่านี้มักจะแวะจอดตามท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณช่องแคบ เพื่อเป็นการจอดพักหรือขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะที่ท่าเรือสิงคโปร์ แห่งเดียวจะมีเรือที่แวะจอดในวันหนึ่ง ๆ โดยเฉลี่ย 100 ลำ<sup>8</sup> ดังนั้นสภาพ

<sup>7</sup> เอน. เจ. ไรอัน, การสร้างชาติมาเลเซียและสิงคโปร์ แปลโดย ม.ร.ว. ประกายทอง สิริสุข และทักษ์ เฉลิมเตียรณ (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2526), หน้า 1.

<sup>8</sup> Finn, *Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis*, p. 5.

เศรษฐกิจในบริเวณช่องแคบจึงมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอันมาก

2. เป็นเส้นทางลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน และสินค้า ได้แก่ น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน รวมทั้งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ จากประเทศผู้ผลิตไปยังตลาดต่าง ๆ ซึ่งอยู่คนละฟากของแหลมมลายู และในบรรดาประเทศที่ต้องพึ่งพาช่องแคบนี้ในฐานะดังกล่าวมากที่สุดคือ ญี่ปุ่น โดยเหตุที่ญี่ปุ่นมีทรัพยากรธรรมชาติน้อย แต่มีเศรษฐกิจแบบอุตสาหกรรมส่งออกอันรุ่งเรือง ดังที่มีผู้เปรียบเทียบเอาไว้ว่า “เศรษฐกิจของญี่ปุ่นเปรียบเสมือนคอกหรือปล่องซึ่งสินค้าเข้าถูกเทลงไป และทำการประดิษฐ์กรรมและแปรรูปขึ้นภายใน เป็นผลิตผลสำเร็จรูปสำหรับใช้ในประเทศและสำหรับส่งเป็นสินค้าออก”<sup>9</sup> ดังนั้นญี่ปุ่นจึงต้องพึ่งพาวัตถุดิบนานาชนิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และสินแร่ชนิดต่าง ๆ จากภายนอกประเทศเกือบทั้งหมด ซึ่งแหล่งทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวจำนวนมาก โดยเฉพาะวัสดุพลังงานอันจำเป็นยิ่งนั้น ก็มีแหล่งกำเนิดอยู่ทางฟากตะวันตกของแหลมมลายู อันจำเป็นต้องลำเลียงขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาอย่างต่อเนื่องอยู่ตลอดเวลา จนอาจกล่าวได้ว่าช่องแคบแห่งนี้เป็น “เส้นชีวิตของอุตสาหกรรมญี่ปุ่น” ที่เดียว แม้ว่าในปัจจุบันเรือบรรทุกน้ำมันขนาดยักษ์ของญี่ปุ่น ซึ่งลำเลียงน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมาจากตะวันออกกลาง จะไม่สามารถใช้ช่องแคบมะละกาได้ ต้องอ้อมลงไปแล่นผ่านช่องแคบอมบอกและมาคัสซาร์แทนก็ตาม แต่วัสดุพลังงานบางส่วนและวัตถุดิบส่วนมากก็ยังใช้ช่องแคบนี้เป็นเส้นทางขนส่งผ่านอยู่ เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งที่รวดเร็ว

---

<sup>9</sup> สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, กองทัพเรือ, เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง ช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย (พิจารณาในแง่เศรษฐกิจ) เสนอที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, 22 กันยายน 2530, หน้า 12.

และประหยัดที่สุด สำหรับประเทศอื่น ๆ ที่ระบบเศรษฐกิจมิได้พึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติจากต่างประเทศอย่างมากดังเช่นญี่ปุ่น ช่องแคบมะละกาก็ยังมีความสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง

3. เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ จากการสำรวจทางธรณีวิทยาในบริเวณช่องแคบมะละกา ปรากฏว่าพื้นที่บริเวณช่องแคบมีศักยภาพสูงที่จะเป็นแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รัฐบาลอินโดนีเซียได้ยินยอมให้สัมปทานขุดเจาะน้ำมันแก่บริษัทน้ำมันอาร์โก (ARCO) เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) ในพื้นที่ 31,940 ตารางกิโลเมตร ตามชายฝั่งตะวันออกของเกาะสุมาตรา ต่อมาหลังจากนั้นอีก 3 ปี รัฐบาลอินโดนีเซียได้เซ็นสัญญากับบริษัทน้ำมันโมบิล (MOBIL) ให้สัมปทานเป็นบริเวณ 20,805 ตารางกิโลเมตร นอกฝั่งเกาะสุมาตราทางเหนือ<sup>10</sup> นอกจากนั้นสภาพพื้นที่ท้องทะเลที่ตื้นและเป็นดินโคลนในบริเวณช่องแคบปรากฏว่ามีสินแร่ดีบุกปะปนอยู่ในอัตราสูง เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ รวมทั้งสัตว์น้ำต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปลาและกุ้ง จากตารางที่ 2.1 แสดงให้เห็นถึงผลผลิตจากปลาที่ได้จาก 3 จังหวัดที่อยู่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะสุมาตรา ในช่วงปี ค.ศ.1977 (พ.ศ.2520) มีปริมาณ 265,000 ตัน หรือประมาณร้อยละ 23 ของผลผลิตแห่งชาติที่ได้ทั้งหมดของอินโดนีเซีย ส่วนทางด้านชายฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูจากการสำรวจในปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) ปรากฏว่ารัฐที่อยู่ตามชายฝั่งด้านนี้สามารถจับปลาได้เป็นจำนวน 294,600 ตัน และกุ้งเป็นจำนวน 43,600 ตัน ซึ่งได้มากกว่าร้อยละ 70 และร้อยละ 90 ตามลำดับของผลผลิตที่ได้ทั้งหมดของคาบสมุทรมลายู (ตารางที่ 2.2)<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Phiphat Tangsubkul, ASEAN and the Law of the Sea (Singapore National Printers Ltd., 1982), p. 26.

<sup>11</sup> Sien, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 247-250.

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัดบนเกาะสุมาตรา  
ด้านชายฝั่งช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ.1977

Province	Fishermen (No.)				Production ('000 tonnes)				
	Total	Full-time	Part-time (Major)	Part-time (Minor)	Total	Fishes	Crusta- ceans	Molluscs	Others
Aceh	16,924	13,561	3,180	183	24.6	18.2	6.4	-	-
North Sumatra	30,014	25,812	4,085	117	111.1	64.2	13.9	33.0	-
Riau	32,027	24,885	4,599	2,543	129.3	79.5	47.8	1.9	-
Total	78,965	64,258	11,864	2,843	265.0	161.9	68.1	34.9	-
National Total	815,947	436,416	292,720	87,811	1,157.7	976.7	129.0	45.9	2.1
Percentage of National Total	9.7	14.7	4.1	3.2	22.9	16.6	52.8	76.0	0.0

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัดของคาบสมุทร  
มลายู ในปี ค.ศ.1976

Province	Fishermen (number)	Production ( '000 tonnes)	
		Marine fish	Prawns
Perlis	1,676	9.9	0.7
Kedah	8,968	51.9	5.4
Penang	5,850	17.1	5.7
Perak	14,458	108.6	16.9
Selangor	6,855	91.7	12.2
Negri Sembilan	475	0.5	-
Malacca	1,574	1.3	-
West Johore	7,901	13.6	2.7
Total	47,757	294.9	43.6
Total for Peninsular Malaysia	73,536	411.0	47.7
Percentage of Total in Peninsular Malaysia	64.9	71.7	91.4

Source : Chia Lin Sien, ed., *Southeast Asian Seas : Frontiers for Development*  
(Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p. 248-249.

ช่องแคบมะละกานอกจากจะอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ มากมายแล้ว ช่องแคบยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เนื่องจากอินโดนีเซียและมาเลเซียได้ทำการพัฒนาเกาะและชายหาดต่าง ๆ ในบริเวณช่องแคบให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว อาทิเช่น เกาะปังกอร์ (Pangkor) เกาะปีนัง (Penang) เกาะลังกาวิ (Langkawi) และชายหาดที่ปอร์ต ดิคสัน ทางชายฝั่งตะวันตกของมาเลเซีย ส่วนสิงคโปร์ก็ได้พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามชายฝั่งทางด้านใต้ของเกาะ และที่เกาะเซนต์จอร์น

จากการที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีระยะทางที่สั้นที่สุด สะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย ประกอบกับได้มีการคาดหมายกันว่า ในอนาคตความเจริญทางเศรษฐกิจของโลกจะมีศูนย์กลางอยู่โดยรอบมหาสมุทรแปซิฟิก โดยที่เมื่อ 75 ปีก่อน นายจอห์น เอ็ม. เฮย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของสหรัฐอเมริกาเคยพูดไว้ว่า “ในอดีตนั้นเส้นทางน้ำที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของโลกมากที่สุด ได้แก่ ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในยุคปัจจุบันคือมหาสมุทรแอตแลนติก และในอนาคตจะเป็นมหาสมุทรแปซิฟิก” และในช่วงเวลาหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา นักเศรษฐศาสตร์เป็นจำนวนมากก็มีความเห็นไปในทำนองเดียวกันว่า ศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจของโลกกำลังเคลื่อนย้ายมายังภาคพื้นแปซิฟิกโดยมีญี่ปุ่นเป็นศูนย์กลาง นายออร์มัน แมคเคอร์ ผู้เขียนคอลัมน์ทางเศรษฐกิจของนิตยสาร “ดิ อีคอนอมิสต์” อันเป็นนิตยสารทางเศรษฐกิจที่มีชื่อเสียงมากฉบับหนึ่งของโลกได้กล่าวไว้เมื่อต้นปี ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) ว่า “ปี ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) นั้นจะเป็นปีเริ่มต้นของศตวรรษแปซิฟิก อันจะมีช่วงเวลาระหว่าง ค.ศ.1975-2075 (พ.ศ.2518-2618) โดยมีจุดศูนย์กลางความเจริญของโลกอยู่โดยรอบประเทศญี่ปุ่น ศตวรรษของแปซิฟิกนี้จะเข้ามาสืบทอดต่อจากศตวรรษของอเมริกันอันมีช่วงเวลาระหว่าง



ค.ศ.1875-1975 (พ.ศ.2418-2518) ทำนองเดียวกันกับที่ศตวรรษของอเมริกัน  
นี้ได้เข้ามาสืบทอดศตวรรษของอังกฤษ อันมีช่วงเวลาระหว่าง ค.ศ.1775-1875  
(พ.ศ.2318-2418) มาแล้ว”<sup>12</sup>

การคาดหมายของนายแมคเคอร์และนักเศรษฐศาสตร์อื่น ๆ อีกหลายคน  
ที่มีความเห็นทำนองเดียวกันนี้เป็นเรื่องที่ไม่ควรมองข้าม และเมื่อพิจารณาถึง  
ความเป็นจริงในปัจจุบันว่าในย่านแปซิฟิกนี้เป็นที่ตั้งของประเทศมหาอำนาจ  
สำคัญของโลกถึง 3 ประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และจีน นอกจากนั้น  
อาณานิคมนี้ยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของโลกอีกด้วย เช่น  
ยางธรรมชาติและดีบุก ในมาเลเซีย อินโดนีเซีย และไทย ข้าวในประเทศไทย  
ฟิลิปปินส์ พม่า และจีน น้ำมันดิบในอินโดนีเซีย บรูไน มาเลเซีย จีน พม่า  
และฟิลิปปินส์ เป็นต้น และการที่หลายประเทศในย่านนี้กำลังจะกลายเป็น  
ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (เกาหลีใต้ ไต้หวัน ฮองกง และสิงคโปร์) จึงเป็น  
เรื่องที่ควรพิจารณาให้มีความสำคัญกันต่อไป

เมื่อภาคพื้นแปซิฟิกซึ่งมีญี่ปุ่นเป็นศูนย์กลางเป็นพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพ  
ของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมากเช่นนี้ ดังนั้นในอนาคตช่องแคบ  
มะละกาซึ่งเป็นเส้นทางที่ประหยัดที่สุดสำหรับการสัญจรไปมาระหว่างมหาสมุทร  
แปซิฟิก อันเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจกับมหาสมุทรอินเดีย  
จะทวีบทบาทและความสำคัญยิ่งขึ้นเป็นอย่างมาก และจะส่งผลกระทบต่อ  
ความมั่นคงของรัฐที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบ โดยเฉพาะอินโดนีเซียและมาเลเซีย  
อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

---

<sup>12</sup> สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, กองทัพเรือ, เอกสารประกอบการสัมมนาทาง  
วิชาการเรื่อง ช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย (พิจารณาในแง่เศรษฐกิจ)  
เสนอที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, 22 กันยายน 2530, หน้า 29-30.

## บทบาทและความสำคัญของช่องแคบมะละกาในทางยุทธศาสตร์

นอกจากช่องแคบจะมีความสำคัญต่อการคมนาคมและการติดต่อสื่อสารตลอดจนการพาณิชย์ระหว่างประเทศแล้ว ช่องแคบยังมีความสำคัญอย่างยิ่งในยุทธศาสตร์ทางทะเล เนื่องจากช่องแคบจะเป็นตัวเชื่อมระหว่างทะเลในแต่ละส่วนให้ติดต่อถึงกันได้ นอกจากนี้ช่องแคบยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญเมื่อมีความขัดแย้งทางการเมืองหรือเกิดวิกฤตการณ์ในบริเวณช่องแคบนั้น โดยที่ลักษณะทางธรรมชาติของช่องแคบมีลักษณะที่ไม่กว้างมากนัก จะทำให้การปิดล้อม (blockade) ช่องแคบกระทำได้อย่างง่ายดายและมีประสิทธิผลดังเช่น ช่องแคบติราน (Strait of Tiran) ในทะเลแดง ซึ่งเป็นทางผ่านไปสู่อ่าวอะกาบา (Gulf of Aqaba) ราชอาณาจักรอ่าวอะกาบา ได้แก่ อียิปต์ อิสราเอล จอร์แดน และซาอุดีอาระเบีย ในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) อียิปต์พยายามปิดล้อมช่องแคบไม่ให้เรือของอิสราเอลและเรืออื่น ๆ ที่บรรทุกยุทธโद्यภัณฑ์ผ่านเข้าไปยังเมืองท่าของอิสราเอล จนเกิดเป็นสงคราม 6 วันขึ้น

ในกรณีของช่องแคบมะละกา กล่าวได้ว่าเป็นช่องแคบที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์มากแห่งหนึ่ง เพราะเมื่อพิจารณาสภาพของสถานที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แล้วจะพบว่า ช่องแคบมะละกาอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นภูมิภาคที่มหาอำนาจได้แสวงหาประโยชน์มาตั้งแต่อดีต นับตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 16 เป็นต้นมา ชาวตะวันตกได้ค้นพบว่า ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกที่มีระยะทางสั้นที่สุด จึงทำให้ประเทศต่าง ๆ เช่น โปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษต่างต่อสู้แย่งชิงกันเข้ามามีอิทธิพลในบริเวณแถบนี้ โดยที่ในสมัยก่อนมักจะ

เชื่อกันว่า<sup>13</sup>

1. ถ้าประเทศไทยจะสร้างโครงข่ายการเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ต้องเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ในแถบนี้

2. เมื่อประเทศหนึ่งประเทศใดคิดจะเข้าควบคุมช่องแคบนี้แต่โดยลำพังประเทศเดียว จะทำให้มะละกากลางเป็นเป้าหมายแห่งความขัดแย้ง จนกระทั่งเรือสินค้าต้องเปลี่ยนเส้นทาง และการค้าในแถบนี้ลดจำนวนลงไปกว่าที่ควรจะเป็น

3. ความขัดแย้งของมหาอำนาจเพื่อการควบคุมช่องแคบนี้ แท้ที่จริงแล้ว เป็นเพียงส่วนหนึ่งของความขัดแย้งของมหาอำนาจในยุโรปเท่านั้น

ประเทศต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นได้แผ่อิทธิพลเข้ามายังภูมิภาคนี้โดยได้ดินแดนของประเทศต่าง ๆ เป็นอาณานิคม จนกระทั่งหลังจากสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง ประชาชนในดินแดนอาณานิคมได้เอกราชคืน จึงก่อให้เกิดสูญญากาศแห่งอำนาจในภูมิภาค สหรัฐอเมริกาจึงต้องเข้ามาทำหน้าที่สกัดกั้นการขยายอิทธิพลของจีนคอมมิวนิสต์และสหภาพโซเวียตที่เข้ามาสู่ภูมิภาคนี้

สาเหตุสำคัญที่มหาอำนาจสนใจภูมิภาคนี้มาก มีอยู่หลายประการคือ

1. ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่สำคัญต่อการพาณิชย์นาวีและยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจ เนื่องจากเป็นช่องแคบที่เชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก

2. ภูมิภาคนี้เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญของโลก และมีวัตถุดิบ

---

<sup>13</sup> วินิตา สุกรเสพธ์, “มาเลเซียและสิงคโปร์กับการเมืองระหว่างประเทศในเอเชีย,” ในเอกสารการสอนชุดวิชาการเมืองระหว่างประเทศในเอเชีย, หน้า 8, สุขุทัยธรรมาธิราช, มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ : บริษัททวณก, 2529.

เป็นยุทธปัจจัยที่สำคัญ คือ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งมีปริมาณสำรองอยู่ใต้ดินเป็นจำนวนมาก

3. ภูมิภาคนี้เป็นจุดปะทะระหว่างอุดมการณ์เสรีประชาธิปไตย กับ อุดมการณ์คอมมิวนิสต์ ด้วยเหตุนี้มหาอำนาจจึงต้องคุมเชิงกันตลอดเวลา

อย่างไรก็ตามในช่วงที่มีความตึงเครียดทางการเมืองเกิดขึ้น การมีเรือรบของชาติมหาอำนาจหรือชาติอื่น ๆ แล่นผ่านช่องแคบ ทำให้การเกิดวิกฤตการณ์ใด ๆ มีความเป็นไปได้ตลอดเวลา และโอกาสที่จะเกิดการปิดล้อมช่องแคบมะละกาดังเช่นช่องแคบติรานจนกลายเป็นสงคราม 6 วัน ก็มีความเป็นไปได้มากเช่นกัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ที่อาศัยช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางสัญจรไปมา และใช้เป็นเส้นทางลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน และสินค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเป็นการสร้างความกดดันทางการเมืองแก่รัฐชายฝั่งได้มาก

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ช่องแคบมะละกาเป็นจุดยุทธศาสตร์โลกที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่ง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและการทหารของมหาอำนาจต่าง ๆ เพราะเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศในมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเฉพาะญี่ปุ่นซึ่งเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออก กับบรรดาประเทศที่อยู่ทางมหาสมุทรอินเดีย และเชื่อมต่อไปถึงแอฟริกาตะวันออกซึ่งนำไปสู่คลองสุเอซ และบรรดาประเทศต่าง ๆ ในยุโรปที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และจากความสำคัญของช่องแคบมะละกาตัวเอง ทั้งมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งของช่องแคบ จึงได้ออกแถลงการณ์ร่วมกันเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่าช่องแคบนี้เป็นน่านน้ำอาณาเขตของตน แทนที่จะเป็นน่านน้ำสากลที่เรือทุกชนิดของประเทศอื่น ๆ จะใช้เดินทางผ่านได้โดยเสรี ทั้งนี้เพราะเกิดความกังวลต่อเสถียรภาพความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ

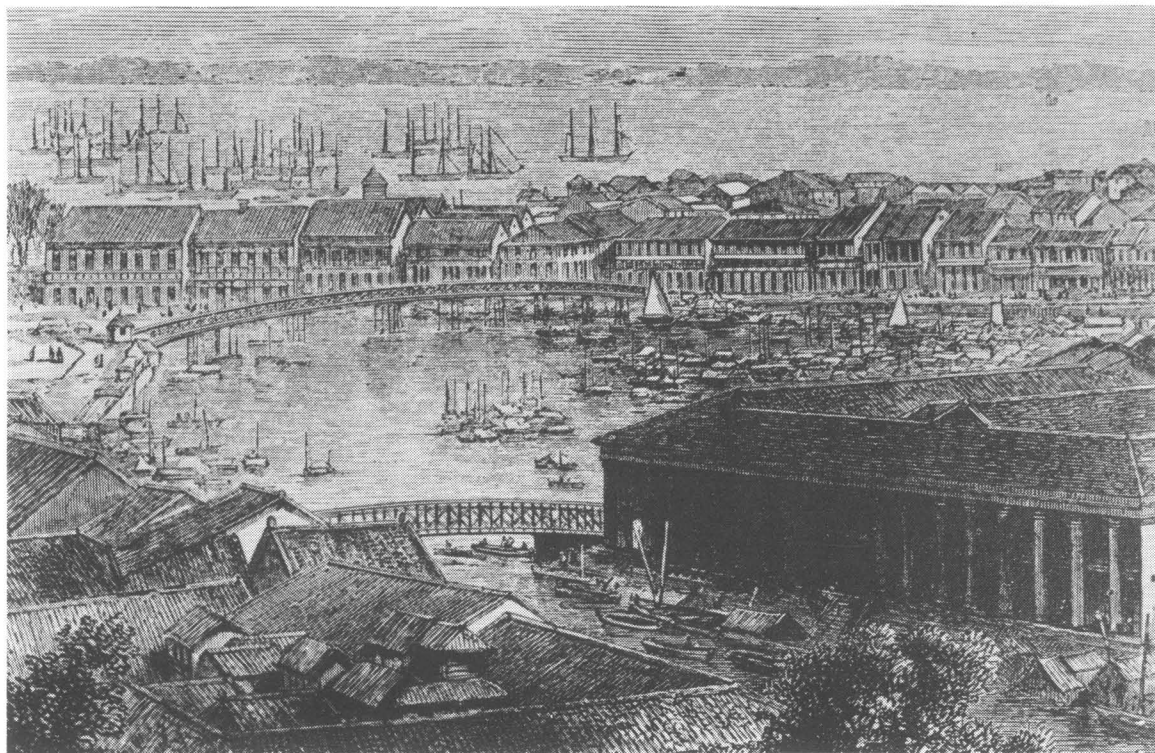
อันเนื่องมาจากการแข่งขันกันของประเทศมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย เพราะหากการแข่งขันกันกลายเป็นสงครามขึ้นในบริเวณนี้ก็จะส่งผลกระทบต่อประเทศตน ทั้งนี้เนื่องจากอินโดนีเซียและมาเลเซียเป็นรัฐที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบมะละกา ที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตต่างก็ต้องอาศัยเส้นทางนี้ในการเคลื่อนย้ายกองกำลังของตนที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ามายังมหาสมุทรอินเดีย

### บทที่ 3

## ปัญหาช่องแคบมะละกากับผลกระทบ ต่อความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย

ปัญหาที่สืบเนื่องมาจากช่องแคบมะละกา ส่วนหนึ่งเป็นปัญหาทางด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ปัญหานี้เกิดจากความปลอดภัยการเดินเรือในช่องแคบ เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศ ความต้องการพลังงานและวัตถุดิบต่าง ๆ มีเพิ่มมากขึ้น ทำให้จำนวนเรือที่แล่นไปมาระหว่างช่องแคบมีจำนวนมากขึ้น และเกิดความแออัดในการเดินเรือ ประกอบกับลักษณะสภาพของช่องแคบมะละกาที่แคบและตื้นเป็นผลให้เกิดเรือชนกัน เรือเกยตื้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าเป็นเรือบรรทุกน้ำมันด้วยแล้ว น้ำมันจะรั่วไหลออกมาทำลายระบบนิเวศวิทยาในน่านน้ำบริเวณช่องแคบ เกิดความเสียหายและเป็นอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งของประเทศทั้งสาม นอกจากนี้จากสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบที่ประกอบไปด้วยเกาะเล็กเกาะน้อย เป็นการเอื้ออำนวยต่อบรรดาโจรสลัดที่คอยดักรุมโจมตี และปล้นบรรดาเรือต่าง ๆ ที่แล่นผ่านไปมาบริเวณช่องแคบมะละกา

ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ มีผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศรัฐชายฝั่งที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งถือว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศส่วนใหญ่มาจากบริเวณน่านน้ำรอบ ๆ ประเทศของตน



สิงคโปร์อาณานิคมอังกฤษเมื่อกกลางคริสต์ศตวรรษที่ 19

(ภาพจาก Maya Jayapal, Old Singapore, 1992)

## ปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ

นับตั้งแต่ได้มีการเปิดใช้คลองสุเอซในปี ค.ศ.1869 (พ.ศ.2412) ช่องแควมะละกาได้กลายเป็น “Grand Trunk Road” จากลอนดอนไปโตเกียว<sup>1</sup> เรือบรรทุกผู้โดยสารและสินค้ามีจำนวนมากขึ้น ทั้งนี้เพราะช่องแควมะละกาเป็นเส้นทางที่สั้นและสะดวกที่สุดนับตั้งแต่ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มีการติดต่อค้าขายกับประเทศในยุโรป การขนส่งทางทะเลได้เพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนเพราะว่ามีราคาถูก ทำให้จำนวนเรือเพิ่มขึ้นและขนาดของเรือก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย\* ดังนั้นปัญหาความแออัดของการเดินเรือในช่องแคบจึงได้เกิดขึ้นในเวลาต่อมา ส่วนหนึ่งเกิดจากความต้องการน้ำมันของญี่ปุ่นจากตะวันออกกลาง เนื่องจากเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นต้องพึ่งน้ำมันเป็นอย่างมาก และช่องแควมะละกาก็เป็นเส้นทางหลักสำคัญของการขนส่งน้ำมันของญี่ปุ่น จากการสำรวจพบว่าประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าเข้าในแต่ละปีที่ญี่ปุ่นส่งเข้ามา เป็นน้ำมันจำนวน 280 ล้านตันที่ส่งผ่านช่องแควมะละกา<sup>2</sup> เฉพาะในปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) น้ำมันดิบจำนวน 145 ล้านตัน ได้ส่งผ่านทางเรือจากอ่าวเปอร์เซียไปยังญี่ปุ่น โดยใช้ช่องแควมะละกาเป็นเส้นทางประจำ

<sup>1</sup> Shaw, *The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean*, p. 63.

\* พิจารณาจากกรณีเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ชื่อ นิเซไก มารู (Nissekei Maru) มีขนาดระวาง 372,400 ตัน และปัจจุบันญี่ปุ่นได้สร้างเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 492,000 ตัน (Robert Fabrikant, ed., *Oil Discovery and Technical Change in Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, Field Report Series No. 5, 1973, p. 52.)

<sup>2</sup> *Asia Research Bulletin*, (31 January 1975) : 45.



จากการสำรวจจำนวนเรือที่แล่นผ่านช่องแคบในปีค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) พบว่ามีเรือประมาณ 37,000 ลำ ที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกา ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน 7,331 ลำ<sup>3</sup> เกือบจะทั้งหมดเป็นเรือของญี่ปุ่น และเป็น ที่คาดคะเนว่าจะมีเรือบรรทุกน้ำมัน 1 ลำ แล่นอยู่ทุก ๆ 60 ไมล์ ใน มหาสมุทรระหว่างอ่าวเปอร์เซียและญี่ปุ่น เพื่อขนส่งน้ำมันไปยังญี่ปุ่น ในระยะ เวลาต่อมาจำนวนเรือได้เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ดังที่รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ของสิงคโปร์ได้กล่าวไว้เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) ว่า “จำนวนเรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาในแต่ละวันมีเพิ่มเป็นจำนวน 140 ลำ ซึ่งหมายความว่าในแต่ละปีจะมีเรือแล่นผ่านช่องแคบประมาณ 51,100 ลำ”<sup>4</sup> และในแต่ละเดือนจะมีเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่นประมาณ 600 ลำแล่นผ่าน ช่องแคบ มีขนาดระวางตั้งแต่ 150,000-290,000 เดทเวทตัน<sup>5</sup> ซึ่งในแต่ละปี เรือบรรทุกน้ำมันแต่ละลำจะเดินทางไปมาระหว่างอ่าวเปอร์เซียและญี่ปุ่นเป็น จำนวนประมาณ 8-9 เที่ยว

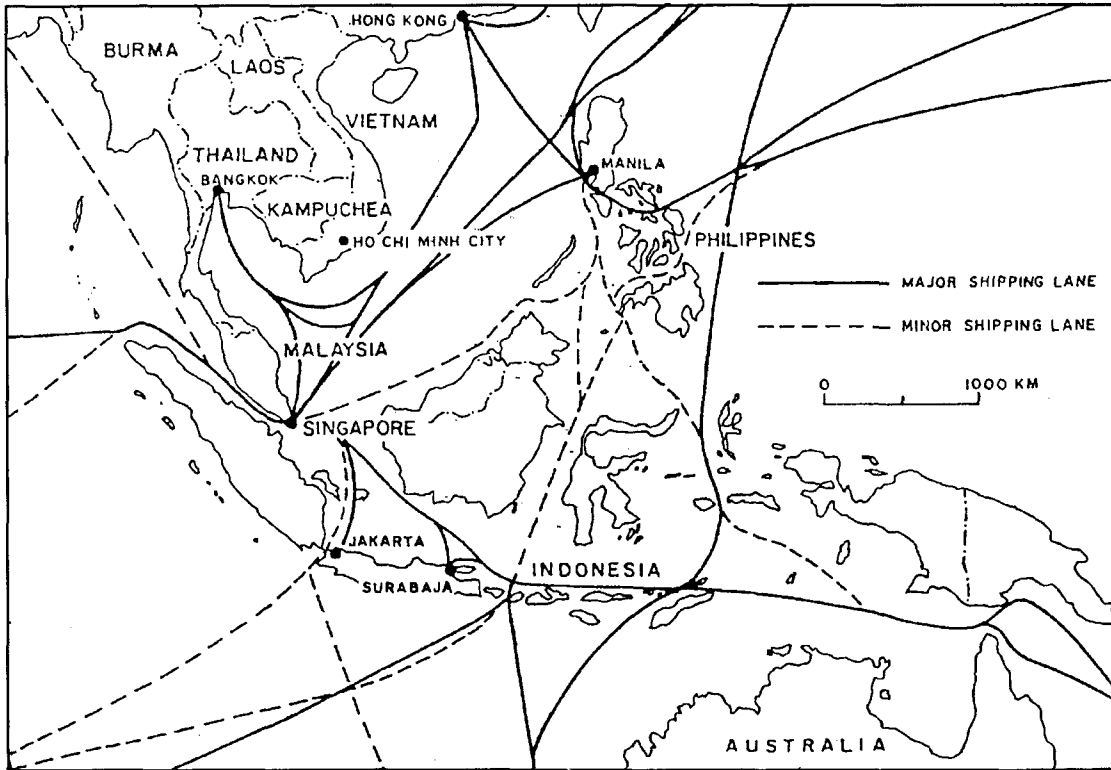
ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงนับได้ว่าเป็นช่องแคบที่มีความแออัดคับคั่ง สูงเป็นที่สองรองจากช่องแคบโดเวอร์ (Dover) การท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (The Port of Singapore Authority - PSA) ได้ทำการสำรวจความแออัดการ จราจรในช่องแคบสิงคโปร์นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) โดยได้สำรวจใน ช่วง 28 วันของปีค.ศ.1969, 1973, 1974, 1976, และ 1978 (พ.ศ.2512, 2516, 2517, 2519, และ 2521) พบว่า จำนวนเรือที่แล่นอยู่ในช่องแคบสิงคโปร์ได้

<sup>3</sup> Asia Research Bulletin, (30 April 1972) : 771.

<sup>4</sup> Nadaisan Logaraj, “Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca,” *Malaya Law Review* 20 (March 1978) : 295.

<sup>5</sup> Ibid.

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Source : Peter Palomka, *Ocean Politics in Southeast Asia* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978), p. 28.

เพิ่มขึ้นจาก 129.4 ลำต่อวัน ในปี ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) เป็น 153.8 ลำต่อวัน ในปี ค.ศ.1978 (พ.ศ.2521) คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 19<sup>6</sup> (ดูในตารางที่ 3.1)

ในปี ค.ศ.1978 (พ.ศ.2521) การสำรวจของ PSA ได้แสดงว่ามีเรือมากกว่าร้อยละ 85 เข้าแวะจอดที่ท่าเรือสิงคโปร์ กล่าวคือ โดยเฉลี่ยในแต่ละวันแล้วจะมีเรือประมาณ 100 ลำที่แวะท่าเรือที่สิงคโปร์<sup>7</sup> สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาจากทะเลอันดามันไปยังทะเลจีนใต้ ถ้าเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะใช้เวลาประมาณ 36 ชั่วโมง<sup>8</sup> ซึ่งจะใช้เวลามากกว่าเรือธรรมดาเนื่องจากจะต้องลดความเร็วในการเดินทางผ่านช่องแคบเพื่อที่จะได้หลีกเลี่ยงไม่ให้เรือเกยตื้นหรือชนกัน

นอกจากนั้น ความแตกต่างในขนาดของเรือและชนิดของเรือที่แล่นด้วยความเร็วที่แตกต่างกัน จึงเกิดการชนกันขึ้นอยู่บ่อย ๆ และบ่อยครั้งจะพบว่ามีเรือประมงจอดอยู่ตรงช่องทางที่มีน้ำลึก ซึ่งตรงจุดนั้นได้กำหนดไว้สำหรับเรือขนาดใหญ่ใช้เดินทางผ่าน เมื่อเป็นเช่นนั้นเท่ากับว่าเรือขนาดใหญ่ถูกบังคับให้ต้องแล่นหลีกเลี่ยงหรือหลบทางเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุให้การเดินทางผ่านช่องแคบต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นอย่างมาก

เมื่อพิจารณาบริเวณช่องแคบมะละกาแล้วจะพบว่า อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ มีท่าเรือหลายแห่งที่ตั้งอยู่ริมฝั่งช่องแคบ ดังจะเห็นได้จากแผนภูมิที่ 3.2 ในบรรดาท่าเรือเหล่านี้ เกาะป็นังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญมาตั้งแต่โบราณเช่นเดียวกับท่าเรือที่สิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมี ปอร์ต ดุมย

<sup>6</sup> Sein, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 254.

<sup>7</sup> Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 5.

<sup>8</sup> Sein, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 257.

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนเรือและชนิดของเรือที่แล่นผ่านช่องแคบสิงคโปร์  
ปี ค.ศ.1969-1978

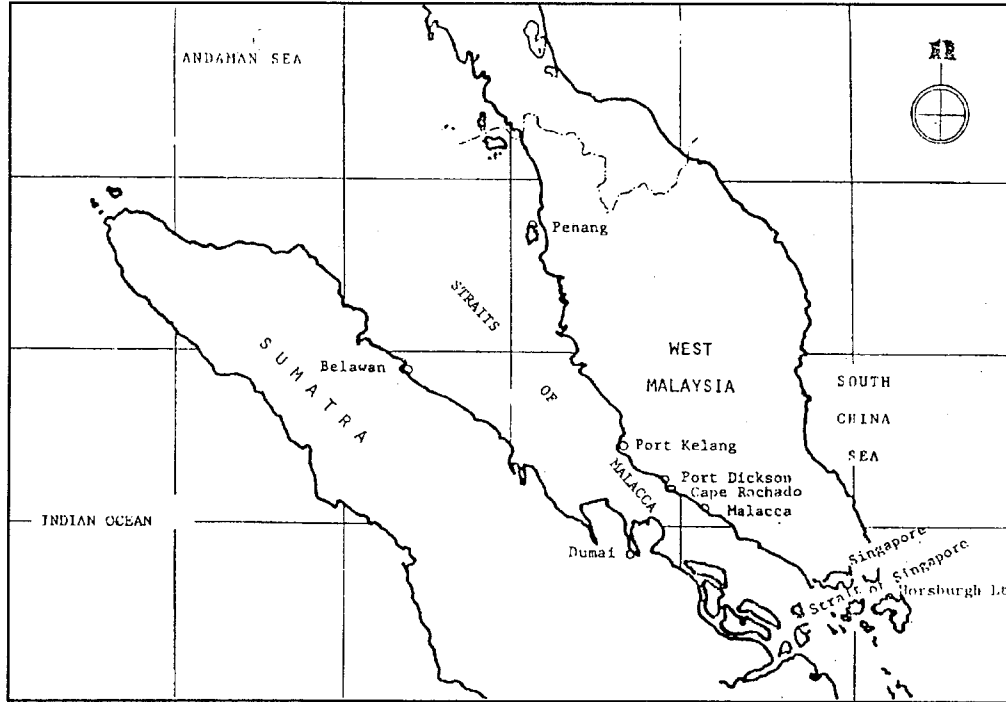
	Oct. 1969		Feb./Mar. 1973		Oct. 1974		Oct. 1976		Sept. 1978	
	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
Cargo Ships	1,961	54.1	2,595	64.6	2,170	55.0	2,510	59.4	2,599	60.3
Tankers	1,231	34.0	1,115	27.7	1,249	31.7	1,175	27.9	1,178	27.4
Bulk Carriers	-	-	-	-	-	-	60	1.4	67	1.5
Passenger Ships	27	0.7	38	1.0	52	1.4	62	1.5	16	0.4
Miscellaneous Vessels	404	11.2	271	6.7	469	11.9	415	9.8	446	10.4
Total	3,623	100.0	4,019	100.0	3,940	100.0	4,213	100.0	4,306	100.0
No./day	129.4		143.5		140.7		150.5		153.8	

Source : Chia Lin Sien, ed., *Southeast Asian Seas : Frontiers for Development* (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p. 255.

(Port Dumai) เป็นท่าเรือส่งน้ำมันออกที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย และท่าเรือเบเลวัน (Belawan) เป็นท่าเรือเก่าแก่ท่าเรือหนึ่งของอินโดนีเซีย ส่วนมาเลเซียได้ทำการพัฒนาโรงกลั่นน้ำมันดิบที่พอร์ต ดิคสัน (Port Dickson) เป็นต้น ดังนั้นจากการที่มีท่าเรือและอุตสาหกรรมต่าง ๆ มากมายเกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบ ย่อมทำให้การค้าภายในภูมิภาคนี้จะต้องเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน และนั่นย่อมหมายถึงว่าจำนวนเรือที่แล่นผ่านเข้าออกเพื่อกิจการนี้จะต้องมีมากขึ้นตามลำดับด้วย

เมื่อการค้าขายและการเดินเรือในช่องแคบมะละกามีมากขึ้น อุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้น เพราะสภาพของช่องแคบมะละกานั้นแคบและตื้น การเดินเรือจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก จากตารางที่ 3.2 และแผนภูมิที่ 3.3 แสดงให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสาเหตุต่าง ๆ และชนิดของเรือ

แผนภูมิที่ 3.2 แสดงที่ตั้งของท่าเรือในช่องแคบมะละกา



Source : Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 7.

ที่เกิดอุบัติเหตุในช่องแคบมะละกาในช่วงปี ค.ศ.1968-1976 (พ.ศ.2511-2519) ซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมัน ส่วนตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุในช่องแคบ ดังในแผนภูมิที่ 3.4 จะพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจะเกิดในบริเวณช่องแคบสิงคโปร์ซึ่งเป็นบริเวณที่แคบมาก และจากการสำรวจบริเวณที่เป็นอันตราย 4 แห่งต่อการเดินเรือในช่องแคบ ได้แก่ บริเวณช่องแคบฟิลลิป (Phillip) บริเวณระหว่างประภาคารแรฟเฟิล (Raffles Lighthouse) และบาตูเบอฮันติ เบคอน (Batu Berhanti Beacon) บริเวณใกล้ ๆ กับที่ตันทางตะวันออก (Eastern Bank) และบริเวณใกล้ ๆ กับที่ตันหนึ่งวา (One Fathom Bank) จะพบว่า 3 ใน 4 แห่งของบริเวณเหล่านี้อยู่ในช่องแคบสิงคโปร์<sup>9</sup>

กล่าวได้ว่าสาเหตุหลัก ๆ ของอุบัติเหตุทางเรือที่เกิดในบริเวณช่องแคบมะละกา คือ สภาพของช่องแคบที่ตื้น แคบ เส้นทางเดินเรือที่สับสน ความแออัดในการเดินเรือ และความไม่เป็นระเบียบของการจราจรในช่องแคบ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าของเรือแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบมะละกา ทั้งทางด้านสภาพแวดล้อมและความมั่นคงทางเศรษฐกิจที่ต้องเสียไป ดังนั้นรัฐชายฝั่งช่องแคบอันได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงพยายามที่จะเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา เพื่อจัดระเบียบการเดินเรือผ่านช่องแคบให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด ทั้งต่อประเทศผู้ใช้ช่องแคบและต่อประเทศชายฝั่งช่องแคบด้วยกัน ซึ่งหลังจากที่ประเทศทั้งสามต่างเห็นภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นร่วมกันแล้วจึงได้ปรึกษาหารือกันในวันที่ 8 และ 14 ตุลาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อ

---

<sup>9</sup> Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 17.

ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา ปี ค.ศ.1968-1976

	Tankers				Others		
					Freighters, etc.	Unknown	Total
	200,000 dwt and above	100,000- 200,000 dwt	99,000 dwt and below	Unknown			
Collisions (no. of ships involved)	5	6	18	3	14	9	55
Groundings and grazings	6	2	2	-	1	-	11
Others (fire, weather, etc.)	-	1	-	-	4	-	5
Total	11	9	20	3	19	9	71

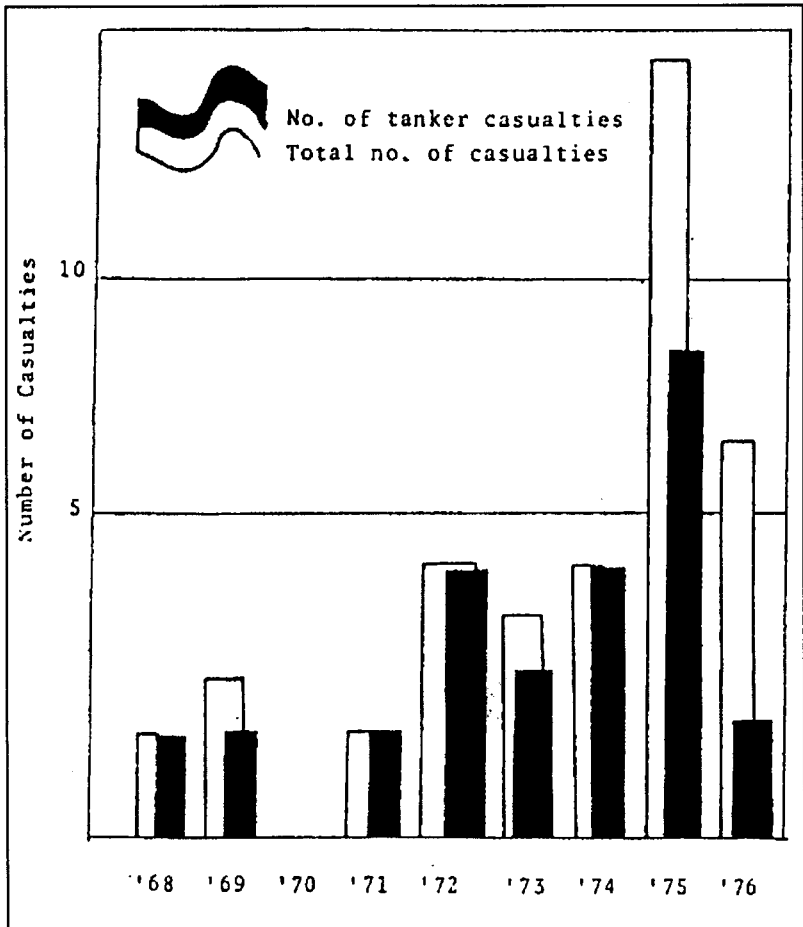
Source : Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 15.

พิจารณาปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือผ่านช่องแคบ และในที่สุดก็ได้  
ออกคำแถลงร่วมเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาในวันที่ 16 พฤศจิกายน  
ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514)

### ปัญหามลภาวะ

มลภาวะ (Pollution) ในที่นี้หมายถึง สารพิษที่มีอยู่ในน้ำทะเลอันเป็น  
ผลมาจากกิจกรรมของมนุษย์ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นใน  
ปัจจุบันหรืออนาคต อันจะทำให้สภาวะของน้ำทะเลต้องเสียไปและเป็น

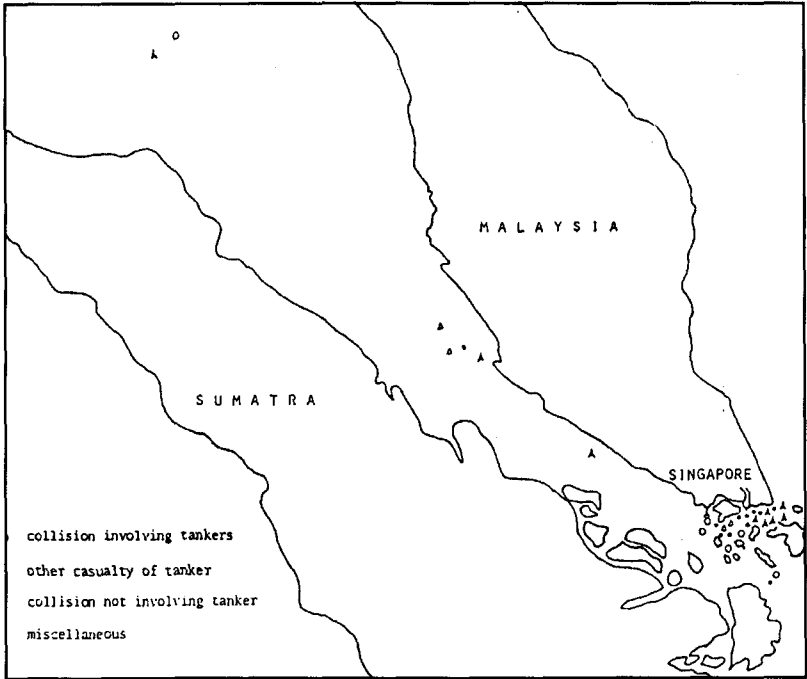
แผนภูมิที่ 3.3 แสดงสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน  
ปี ค.ศ.1968-1976



Source : Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 15-16.



แผนภูมิที่ 3.4 แสดงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา



Source : Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 18.

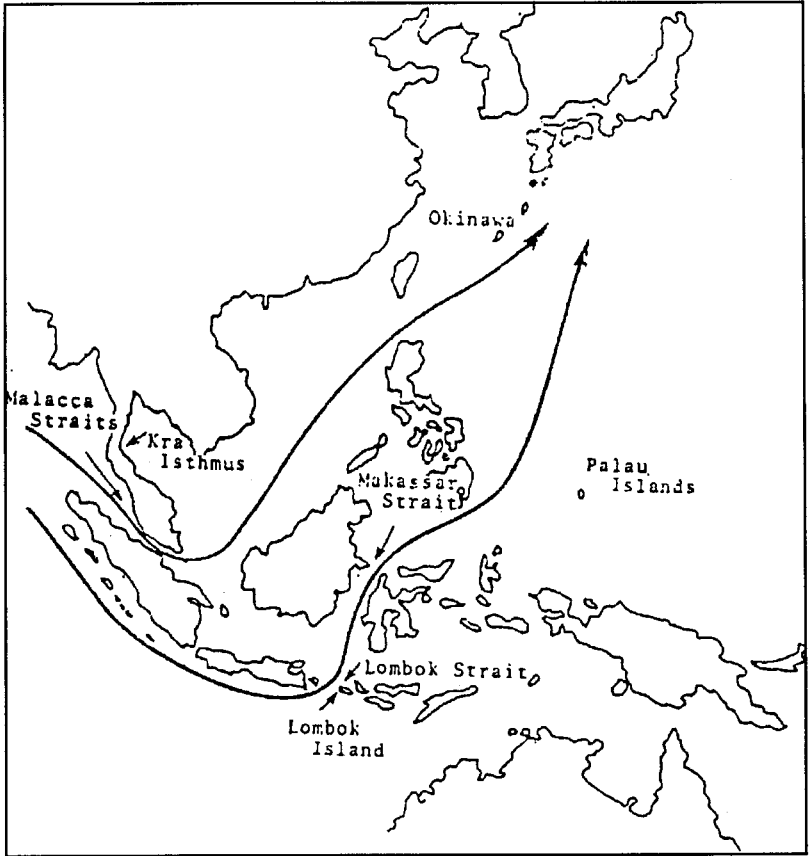
อันตรายต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในทะเลหรือใช้ประโยชน์จากทะเล รวมทั้งมนุษย์ที่ต้องอาศัยทะเลในการดำรงชีวิตและแสวงหาประโยชน์<sup>10</sup>

อาจกล่าวได้ว่า มลภาวะในทะเลที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการอุตสาหกรรม การพัฒนาการขนส่ง และจากการขยายตัวของเทคโนโลยี ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดมลภาวะทางทะเลขึ้นโดยอาจเกิดจากการทิ้งของเสียจากฝั่ง การทิ้งกากกัมมันตภาพรังสี การรั่วไหลของสารกัมมันตภาพรังสีจากเรือรบและเรือพาณิชย์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานปรมาณู หรือจากน้ำมันอันเนื่องจากอุบัติเหตุ การเดินเรือ และการปล่อยน้ำมันทั้งจากเรือเดินทะเล กล่าวคือ เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันได้ขนถ่ายน้ำมันออกเมื่อถึงปลายทางแล้วนั้น ย่อมจะต้องมีการบรรจุ น้ำหนักเข้าไปตามห้องและถังต่าง ๆ เพื่อทำการบรรจุน้ำหนักทะเลประมาณร้อยละ 25-30 เข้าไปแทน โดยน้ำหนักนี้จะถูกปล่อยทิ้งทะเลเมื่อเรือบรรทุกน้ำมันได้กลับไปถึงเมืองท่าของตนแล้ว ซึ่งการปล่อยออกคราวนี้น้ำทะเลจะถูกปนด้วยน้ำมันที่ตกค้างอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้ได้มีการแก้ไขปัญหามาโดยใช้ระบบของ “Load on top” เพื่อป้องกันมลภาวะในทะเล โดยจะปล่อยน้ำทะเลที่สะอาดลงทะเล ส่วนน้ำมันผสมน้ำทะเลจะลอยตัวรวมกันอยู่ข้างบนตามหลักที่ว่า น้ำมันยอมเบากว่า น้ำมันเองนั้นจะถูกสูบไปรวมกันไว้ในถัง ๆ หนึ่ง (spare tank) บนเรือหรือบนฝั่งเพื่อนำไปทำลายต่อไป<sup>11</sup> สาเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดมลภาวะในทะเลเหล่านี้ มลภาวะที่เกิดจากน้ำมันนับว่าเป็นที่มาที่เป็นอันตราย

<sup>10</sup> ศิริภา จำปาทอง, “กฎหมายเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมัน,” วารสารนิติศาสตร์ 18 (ธันวาคม 2531) : 43.

<sup>11</sup> สุโขทัยธรรมาราช, มหาวิทยาลัย. สาขาวิชานิติศาสตร์, เอกสารการสอนชุดวิชา กฎหมายระหว่างประเทศ (นนทบุรี : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2528), หน้า 375.

แผนภูมิที่ 3.5 แสดงเส้นทางขนส่งของเรือบรรทุกน้ำมันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Source : Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 131.

ร้ายแรงที่สุด และตราบไคที่ยังคงมีการค้ำน้ำมันระหว่างประเทศอยู่ มลภาวะที่เกิดจากน้ำมันก็ยากที่จะกำจัดให้หมดไป

ปัญหามลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมันนั้นสืบเนื่องมาจากการเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งน้ำมันต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นส่วนใหญ่และมีจำนวนมากขึ้นทุกที และจากความจำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งน้ำมันทางทะเล โดยมีการสร้างเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นตามความต้องการน้ำมันของโลก และการขยายการขุดเจาะน้ำมันในทะเลลึกที่มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ นี้ ย่อมเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเลอย่างมาก สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดมลภาวะจากน้ำมันคือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือบรรทุกน้ำมัน ทั้งเรือชนกัน โดนกัน หรือเกยตื้น จึงเป็นเหตุให้น้ำมันรั่วไหลลงในทะเล ซึ่งมักจะเกิดขึ้นอยู่เสมอ ๆ และจะก่อให้เกิดผลเสียหายมากหรือน้อยตามแต่กรณี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณช่องแคบมะละกา อันเนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบดังกล่าวมาแล้วข้างต้น รวมทั้งความแออัดของการเดินเรือในช่องแคบที่มีเรือจำนวนมากแล่นผ่านไปมาในช่องแคบ ความไม่มีระเบียบในการจราจรหรือการเดินเรือในบริเวณช่องแคบ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ในระหว่างปี ค.ศ.1968-1976 (พ.ศ.2511-2519) สภาช่องแคบมะละกาแห่งญี่ปุ่น (The Malacca Straits Council of Japan) ได้รายงานว่าเกิดอุบัติเหตุเรือชนกันในช่องแคบ 43 ราย ส่วนใหญ่จะเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งในจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันนี้ จำนวนครึ่งหนึ่งของเรือบรรทุกน้ำมันมีขนาด 100,000 เดทเวทตันหรือมากกว่านั้น และจำนวน 1 ใน 4 เป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 เดทเวทตัน อุบัติเหตุการชนกันที่เกิดขึ้นส่วนมากเกิดที่บริเวณช่องแคบสิงคโปร์ และทางเข้าช่องแคบด้านตะวันออก

ใกล้กับประภาคารฮอสบวร์ก (Horsburg Lighthouse)<sup>12</sup>

ตัวอย่างของอุบัติเหตุในบริเวณช่องแคบมะละกาที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลภาวะทางน้ำมัน ได้แก่

1. เดือนเมษายน ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) เรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ชื่อ “โตเกียว มาร์ู” (Tokyo Maru) ขนาด 150,000 ตัน บรรทุกน้ำมันมาเต็มเรือขณะเดินทางกลับจากตะวันออกกลางได้เกยตื้นในช่องแคบ ทำให้น้ำมันจำนวนมากรั่วไหลออกมา<sup>13</sup>

2. ในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ของญี่ปุ่น ชื่อ “อิเดมัทสึ มาร์ู” (Idematsu Maru) โดนหินโสโครกในช่องแคบขณะเดินทางไปญี่ปุ่น ทำให้น้ำมันได้รั่วไหลออกมาจำนวนหนึ่ง<sup>14</sup>

3. เดือนมิถุนายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ 2 ลำชื่อ “อาราเบีย” (Arabiyah) ขนาดระวาง 212,259 ตัน และเรือชื่อ “เอนจินีเย นีอาคอส” (Engenie Niarchos) ขนาดระวาง 212,350 ตัน ครูดกับพื้นท้องทะเลทางใต้ของสิงคโปร์ น้ำมันประมาณ 5,000 ตัน ได้รั่วไหลออกมา<sup>15</sup>

4. วันที่ 25 มิถุนายน ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) เรือบรรทุกน้ำมัน “ไมร์ที” (Myrtea) ขนาดระวาง 214,352 ตัน เกยตื้นเป็นระยะทางครึ่งไมล์ทางตะวันตกของเกาะบูกอม (Bukom) ซึ่งอยู่ทางใต้ของเกาะสิงคโปร์ น้ำมัน

<sup>12</sup> Sein, *Southeast Asian Seas : Frontiers for Development*, p. 258.

<sup>13</sup> Finn, *Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis*, p. 12.

<sup>14</sup> Logaraj, “Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca,” : 298.

<sup>15</sup> Ibid. p. 297.

จำนวน 1,000 ตัน รั่วไหลออกมา ทำให้ชายฝั่งสิงคโปร์และเกาะอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงเป็นคราบน้ำมัน และเป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดประมาณ 1 ล้านดอลลาร์<sup>16</sup>

5. เดือนมีนาคม ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) เรือบรรทุกน้ำมัน “อิการา” (Igara) ขนาดระวาง 73,300 ตัน เกยตื้นใกล้กับซอสเบิร์ก น้ำมันจำนวนหนึ่งได้รั่วไหลออกมา

6. กรณีความเสียหายมากที่สุด ได้แก่กรณีของเรือ “โชวา มารู” (Showa Maru) เรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ขนาดระวาง 237,698 เดทเวทตัน เมื่อวันที่ 6 มกราคม ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) ได้เกยตื้นนอกฝั่งเกาะ “ซีบาร์อค” (Sebarok) อยู่ห่างจากทางใต้ของสิงคโปร์ 8 กิโลเมตร แต่อยู่ในบริเวณน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย เรือบรรทุกน้ำมันเต็มลำเรือจากประเทศซาอุดีอาระเบียจะเดินทางไปยังญี่ปุ่น เรือเกิดรอยรั่ว น้ำมันไหลลงทะเลประมาณ 4,500 ตัน ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเลรอบ ๆ ชายฝั่งของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังเป็นอุปสรรคในการเดินเรือระหว่างประเทศอีกด้วย<sup>17</sup>

7. เรือ “ทอสคา มารู” (Tosca Maru) และเรือ “แคกทัส ควีน” (Cactus Queen) ชนกันในห้องแคบสิงคโปร์ เรือทอสคา มารู ซึ่งบรรทุกน้ำมันมาเต็มลำเรือ 2,100 ตัน น้ำมันได้รั่วไหลออกมาและกระจายไปทั่วเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> A Research Work on “The Showa Maru Accident” Conducted by the East-West Center, Honolulu, Hawaii, Quoted in Phiphat Tangsubkul, *ASEAN and the Law of the Sea*, p. 26.

<sup>18</sup> Koh, *Straits in International Navigation : Contemporary Issues*, p. 78.

8. ปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) เรือบรรทุกน้ำมัน “ดิเอโก ซีลาง” (Diego Silang) ชนกับเรือบรรทุกสินค้าสหภาพโซเวียต ชื่อ “วีสทอสค์” (Vysotsk) และเรือ “บราซิลเลียน เฟท” (Brazilian Faith) ในบริเวณช่องแคบมะละกา ปรากฏว่าน้ำมันได้รั่วไหลออกมาประมาณ 6,000 ตัน เป็นบริเวณ 500 ตารางไมล์ นอกเมืองบาตู ปาฮัท (Batu Pahat) ทางตะวันตกของมาเลเซีย กระแสน้ำได้พัดพาน้ำมันบางส่วนเข้าไปในแม่น้ำมู (Muar) และแม่น้ำกาซาง (Kasang) ในมาเลเซียตะวันตก<sup>19</sup>

จากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะพิเศษของช่องแคบมะละกา คือ มีลักษณะตื้นและแคบ มีการเคลื่อนไหวไปมาของทรายที่อยู่พื้นท้องทะเล ประกอบกับเป็นเส้นทางลัดที่ใช้เดินทางระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีเรือจำนวนมากแล่นผ่านไปมาในช่องแคบ ก่อให้เกิดความแออัดของการเดินเรือภายในช่องแคบ ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ ทั้งเรือโดนกัน เรือเกยตื้น เรืออัปปาง และการรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศวิทยาภายในช่องแคบและสภาพแวดล้อมทางชายฝั่งของประเทศที่อยู่ติดช่องแคบ

นอกจากนี้ การเกิดมลภาวะทางทะเลส่งผลกระทบต่อทรัพยากรในทะเล อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของรัฐต่าง ๆ โดยทั่วถึงกัน ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของเรือ น้ำมัน หรือรัฐอื่น ๆ ประกอบกับผลเสียหายที่ได้รับจากการเกิดมลภาวะนี้ก็ร้ายแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้นรัฐต่าง ๆ จึงตระหนักถึงความสำคัญของการให้ความคุ้มครองทรัพยากร แม้ว่าข้ออ้างในการให้การคุ้มครองทรัพยากรจะแตกต่างกันออกไป แต่วัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลเหมือนกัน ประกอบกับทะเลมีสภาพต่อเนื่องไม่อาจแยก

<sup>19</sup> Ibid.

กันได้ และมีการไหลเวียนของกระแสอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ดังนั้นการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจึงเป็นไปได้ที่รัฐหนึ่งรัฐใดจะกระทำได้สัมฤทธิ์ผลโดยลำพัง ด้วยเหตุนี้เองจึงจำเป็นต้องมีความตกลงระหว่างรัฐกับรัฐ เพื่อร่วมมือกันกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจด้านหนึ่งของแต่ละรัฐ ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ได้ถูกบัญญัติขึ้นมา ให้แก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ อันเนื่องมาจากมลภาวะของน้ำมัน โดยเฉพาะมลภาวะของน้ำมันที่มาจากเรือ ซึ่งกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้มีจุดมุ่งหมายอยู่ 4 ประการ คือ

1. จำกัดหรือห้ามการปล่อยน้ำมันของนานาชาติ
2. ป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดมลภาวะของน้ำมันได้
3. จัดหรือบรรเทาผลภาวะของน้ำมันอันเกิดมาจากอุบัติเหตุ
4. กำหนดความรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากมลภาวะของน้ำมัน

มาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) ได้กำหนดให้รัฐหามาตรการในการป้องกันมลภาวะในทะเล พร้อมทั้งให้ร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ด้วยระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับมลภาวะในทะเล และแม้แต่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) ก็ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลไว้ในภาค 12 มาตรา 192-201 โดยกำหนดให้รัฐมีข้อผูกพันต้องปกป้องและสงวนรักษาสภาวะแวดล้อมในทะเล ให้รัฐออกมาตรการเท่าที่จำเป็นเพื่อลดและควบคุมมลภาวะไม่ว่าจากแหล่งใด ห้ามไม่ให้รัฐย้ายหรือผลักดันความเสียหายจากมลภาวะในบริเวณหนึ่งไปยังอีกบริเวณหนึ่ง หรือแปลงมลภาวะแบบหนึ่งให้เป็นอีกแบบหนึ่ง ตลอดจนให้รัฐร่วมมือกัน



ระดับโลกหรือระดับภูมิภาคในการแสวงหาหลักและมาตรฐานระหว่างประเทศที่จะใช้ในการปกป้องและสงวนรักษาสภาวะแวดล้อมในทะเลเป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการร่วมมือกันระหว่างรัฐกำหนดอนุสัญญาต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อป้องกันควบคุม และแก้ไขสภาวะมลภาวะในทะเลอีกด้วย ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะที่เกิดจากน้ำมัน ค.ศ.1954 (พ.ศ.2497) (The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954) และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.1962, 1969, และ 1971 (พ.ศ.2505, 2512, และ 2514)

2. อนุสัญญาว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) (Convention Relating to Intervention in Cases of Oil Pollution Casualties 1969)

3. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) (The International Convention for the Prevention of Pollution by Ships 1973)

สำหรับอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการชดใช้เมื่อเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากมลภาวะจากน้ำมันนั้น ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) (The Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)

2. อนุสัญญาว่าด้วยการตั้งกองทุนชดใช้ระหว่างประเทศ สำหรับความเสียหายซึ่งเกิดจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) (The Convention on the Establishment of an International Fund for

Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)<sup>20</sup>

อนุสัญญาต่าง ๆ ที่กล่าวมา เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือกันระหว่างรัฐต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศที่ตระหนักถึงภัยอันร้ายแรงของมลภาวะจากน้ำมัน ทำให้เกิดมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวออกมาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ก็ไม่ได้ทำให้ปัญหานี้ลดน้อยลงไปเลย ปัญหามลภาวะจากน้ำมันยังคงเป็นปัญหาที่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่อรัฐชายฝั่งทั้งหลาย ดังกรณีของช่องแคบมะละกา ซึ่งรัฐชายฝั่งได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ต่างก็มองเห็นถึงปัญหามลภาวะที่จะกระทบต่อผลประโยชน์ทางความมั่นคงทางเศรษฐกิจของตน ผู้แทนมาเลเซีย ได้กล่าวในที่ประชุมคณะอนุกรรมการที่ 2 ของคณะกรรมการเกี่ยวกับพื้นดินท้องทะเลแห่งสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่า<sup>21</sup>

ข้อพิจารณาอีกประการหนึ่งที่บังคับให้พวกเราต้องยืนยันในอธิปไตยเหนือช่องแคบอาณาเขตของเรา ข้อพิจารณานั้นก็คือปัญหามลภาวะที่เป็นภัยต่อสันติภาพและระเบียบของประเทศเรือส่วนใหญ่ที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมันที่บรรทุกน้ำมันจำนวนมาก อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ทำให้เกิดปัญหามลภาวะภายในช่องแคบ ส่งผลกระทบต่อ

<sup>20</sup> สิริกา จำปาทอง, “กฎหมายเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมัน,” หน้า 49.

<sup>21</sup> Koh, *Straits in International Navigation : Contemporary Issues*, p. 113-114.



สิงคโปร์เมื่อต้นทศวรรษ 1960

(ภาพจาก N.J. Ryan, *The Making of Modern Malaysia and Singapore*, ฉบับพิมพ์ 1969)

ชายฝั่งของประเทศเรดิงกรณีของเรือทอรี แคนยอน (Torrey Canyon)\*

ขณะเดียวกันผู้แทนอินโดนีเซียได้กล่าวในลักษณะคล้าย ๆ กันกับ มาเลเซียในที่ประชุมเดียวกันเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่า<sup>22</sup> “ในฐานะที่อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีชายฝั่งใหญ่ที่สุดเป็นที่สองในโลก...และมีทะเลกึ่งปิด พร้อมกับมีช่องแคบที่แคบและตื้นอยู่ติดชายฝั่ง อันตรายจากมลภาวะโดยอุบัติเหตุทางเรือเป็นเรื่องที่สำคัญต่อเรามาก”

อินโดนีเซียและมาเลเซียนั้นมีความกลัวต่ออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งจะทำให้ น้ำมันรั่วไหลออกมา มลภาวะจากน้ำมันจะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการประมง ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศและท่าเรือประมงจะตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งช่องแคบอินโดนีเซียและมาเลเซียกล่าวว่าช่องแคบมะละกานั้นเป็นแหล่งทำมาหากินที่สำคัญของประชากรของประเทศทั้งสอง ในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) มาเลเซียสามารถจับปลาได้ 330,000 ตัน ขณะที่อินโดนีเซียจับได้ประมาณ

---

\* กรณีเรือทอรี แคนยอน ของโลบีเรีย มีกำลังบรรทุก 119,328 ตัน ได้แล่นชนหินโสโครกบริเวณหินปะการังเซเวนสโตนส์ (Seven Stones) ระหว่างเมืองคอนวอล (Cornwall) กับหมู่เกาะสคิลลี (Scilly) เมื่อวันที่ 18 มีนาคม ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) บริเวณที่เรือชนหินโสโครกอยู่ในระยะ 12 ไมล์จากฝั่งทะเลอังกฤษ ท้องเรือได้แตกออกและน้ำมันดิบได้รั่วไหลออกมาประมาณ 60,000 ตัน ทำให้เกิดมลพิษเป็นระยะทางกว่า 100 ไมล์ ตลอดฝั่งทะเลประเทศอังกฤษและฝรั่งเศส ทำให้หาดทรายและชายฝั่งของประเทศทั้งสอง เปลี่ยนเป็นสีดำเต็มไปด้วยคราบน้ำมันที่ลอยจับผิวน้ำ สร้างความเสียหายแก่แหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและสิ่งมีชีวิตในทะเลต้องเสียหายเพราะอุบัติเหตุครั้งนี้อย่างมาก

<sup>22</sup> Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 114.

650,000 ตัน ดังนั้นอุตสาหกรรมประมงของทั้งสองประเทศจะได้รับความเสียหายถ้าเกิดปัญหามลภาวะจากน้ำมันขึ้น

ถ้าปัญหามลภาวะทางน้ำมันจำนวนมากเกิดขึ้นภายในช่องแคบ ความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศวิทยาในภูมิภาครอบ ๆ รัฐชายฝั่ง จะไม่สามารถแก้ไขได้ สิ่งที่มีมนุษย์ไม่ค่อยได้คำนึงถึงเวลานี้คือ นอกจากการรั่วไหลของน้ำมันจำนวนมากอันเกิดจากเรือโดนกันหรือเรือเกยตื้นจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงแล้ว ความเสียหายในระยะยาวย่อมเกิดขึ้นจากมลภาวะที่เกิดติดต่อกันอันเนื่องจากการทำความสะอาดเรือบรรทุกน้ำมัน และการปล่อยของเสียออกจากเรือทั่ว ๆ ไปขณะแล่นผ่านช่องแคบ จากปัญหาดังได้กล่าวข้างต้น จึงเห็นได้ว่าการยินยอมให้มีการเดินเรือผ่านบริเวณช่องแคบซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น อาจจะกระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์ของรัฐในหลาย ๆ ด้าน ทั้งทางด้านความมั่นคงปลอดภัย ด้านเศรษฐกิจ ด้านสภาพแวดล้อม ตลอดจนสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง ดังนั้นแม้จะยอมรับสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติ รัฐบริเวณช่องแคบจึงมักออกกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งและการเดินเรือในบริเวณช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศโดยเคร่งครัด เพื่อให้สามารถควบคุมเรือต่างชาติให้มากที่สุด อันเป็นการรักษาผลประโยชน์ของตนไว้ให้มากที่สุด และวิธีการหนึ่งที่อินโดนีเซียและมาเลเซียได้นำมาใช้ก็คือ การกำหนดท่าที่ร่วมกันโดยออกมากในคำแถลงร่วมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ดังมีรายละเอียดตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และต่อมาในการประชุมองค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 1 มาเลเซียได้เจรจาต่อรองกับประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสหภาพโซเวียต ให้มีการจำกัดสิทธิการผ่านช่องแคบได้ในกรณีที่มีการผ่านช่องแคบนั้นละเมิดกฎหมายข้อบังคับของรัฐที่อยู่ติดช่องแคบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ

และการป้องกันมลภาวะ และในที่สุดได้มีการร่างบทบัญญัติข้อ 233 ว่าด้วยมาตรการป้องกันและอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเลในบริเวณช่องแคบจีนไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) โดยให้อำนาจแก่รัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบที่จะใช้มาตรการบังคับตามสมควรต่อเรือต่างชาติที่ฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และข้อบังคับในการจราจรทางทะเล และการป้องกัน การลดและการควบคุมภาวะมลพิษ อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลของช่องแคบนั้น

## ปัญหาโจรสลัด

โจรสลัดนั้นถือกันว่าเป็นศัตรูร่วมกันของมนุษยชาติทั้งหมด “Pirates being the common enemies of all mankind”<sup>23</sup> ทุกชาติทุกภาษามีสิทธิเท่าเทียมกันในการป้องกันและปราบปราม รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการจับกุมโจรสลัดจากทะเลหลวงแล้วนำไปในเขตน่านน้ำของตนเพื่อพิจารณาลงโทษตามอำนาจของตนได้ ตามที่กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลหลวงกำหนดเอาไว้ (Geneva Convention on the High Seas 1958)

ตามกฎหมายเกี่ยวกับโจรสลัด จากอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ปี ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) มาตราที่ 15 กำหนดไว้ว่า โจรสลัดประกอบด้วย การกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้<sup>24</sup>

<sup>23</sup> ทวีศักดิ์ แดงฉาย, “การก่อการร้ายต่อฐานชุกเฉาะทรัพยากรในทะเลที่อยู่ไกลฝั่ง,” นววิศาสตร์ 67 (มิถุนายน 2527) : 30.

<sup>24</sup> สุข เปรุณาวิน, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 ความตกลงระหว่างประเทศ (พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), หน้า 320.

1. การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลัง การกักขัง หรือ การกระทำใดอันเป็นการปล้นสดมภ์ ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชน และมุ่งกระทำ

ก. ในทะเลหลวง ต่อเรือหรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือต่อบุคคล หรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น

ข. ต่อเรือ อากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่ภายนอก อำนาจของรัฐใด

2. การกระทำใดอันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการดำเนินการของเรือ อากาศยาน โดยทราบถึงข้อเท็จจริงที่ทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด

3. การกระทำอันเป็นการยุยง หรืออำนวยความสะดวกโดยเจตนาต่อการกระทำที่ได้กล่าวไว้ในอนุวรรค 1 หรือ อนุวรรค 2 ของมาตรานี้

กล่าวโดยสรุป โจรสลัด หมายถึง การกระทำโดยใช้กำลังเพื่อการ ปล้นสดมภ์ การทำร้ายต่อบุคคลและทรัพย์สินในทะเลหลวง ซึ่งการกระทำ ดังกล่าวมิได้เกิดขึ้นภายในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งใด ๆ ดังนั้นในขณะ กระทำการอันเป็นโจรสลัดอยู่นั้น จึงอยู่ในลักษณะปลอดกฎหมายนั่นเอง

สำหรับในช่องแคบมะละกา มีโจรสลัดปล้นเรือที่แล่นผ่านไปมาตั้งแต่ โบราณกาล ประวัติศาสตร์ของช่องแคบเป็นการต่อสู้ระหว่างอาณาจักรด้วยกัน กลุ่มโจรสลัดด้วยกัน และระหว่างอาณาจักรกับกลุ่มโจรสลัด “ไม่มีใครที่มีความ ปลอดภัย ทุกเชื้อชาติและทุกชนชั้นจะถูกกระทำเหมือนกันหมด และเกือบจะ ทุกวันจะมีรายงานเข้ามาว่า มีเรือถูกปล้นและเผา ลูกเรือถูกฆ่าตาย และสินค้า ถูกขโมย ทำให้เกิดขวัญเสีย จึงได้มีการส่งเรือติดอาวุธทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าตรวจค้นพวกโจรสลัด”<sup>25</sup> และนับตั้งแต่ปี ค.ศ.414 (พ.ศ.957) หลวงจีน

<sup>25</sup> Sir F. Swettenham, British Malaya, 7th ed., (George Allen and Unwin, 1955), p. 125.

ฟาเหียน (Fah Hsein) นักแสวงบุญชาวจีน หลังจากที่ได้เดินทางจากลังกา ไปยังชวา โดยทางผ่านช่องแคบมะละกาและออกสู่ทะเลชวา ได้เขียนบันทึกไว้ว่า “ในมหาสมุทรนี้มีโจรสลัดเป็นจำนวนมากที่ทำอันอาชพอย่างฉับพลัน และจะถูกทำลายทุกสิ่งทุกอย่าง” หลวงจินฟาเหียนพบว่า พวกโจรสลัดได้ปฏิบัติการตามชายฝั่งของเกาะสุมาตราและคาบสมุทรมลายู<sup>26</sup>

ในต้นศตวรรษที่ 16 ชาวตะวันตกได้ขยายการค้าขายทางเรือและขยายอาณาจักรมายังตะวันออกไกล เมื่อมีการค้าขายเพิ่มมากขึ้นในภูมิภาคนี้ จำนวนของโจรสลัดก็เพิ่มตามไปด้วย ส่วนมากแล้วจะเป็นโจรสลัดชาวมลายู และจีน อย่างไรก็ตาม สนธิสัญญา (Anglo-Dutch) ในปี ค.ศ.1824 (พ.ศ.2367) ได้กระตุ้นให้มีความร่วมมือกันกำจัดโจรสลัดออกไป<sup>27</sup> ซึ่งปรากฏมีกองเรือของชาติต่าง ๆ อันได้แก่ อังกฤษ ฮอลันดา และสเปน ที่เข้ามามีอิทธิพลในบริเวณช่องแคบ ได้ทำการต่อสู้กับพวกโจรสลัดมาตลอด แต่โจรสลัดก็ยังคงปรากฏอยู่ตลอดเวลา เช่น เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม ค.ศ.1950 (พ.ศ.2493) โจรสลัด 6 คน ได้ทำการยึดเรือของอินโดนีเซียขนาด 120 ตัน ชื่อ คิมไฮเส็ง นอกฝั่งสิงคโปร์<sup>28</sup> ในต้นทศวรรษ 1960 มีกลุ่มโจรสลัดกลุ่มเล็ก ๆ เกิดขึ้นในภูมิภาคมาเลเซีย โจรสลัดพวกนี้จะมีอาวุธอย่างดีใช้เหยื่อผู้เคราะห์ร้าย ส่วนมากจะเป็นพวกเรือค้าขายรายเล็ก ๆ ดังเช่น ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) ปรากฏว่ามีนักเดินเรือชาวอังกฤษถูกโจรสลัดฆ่าตายนอกชายฝั่ง

<sup>26</sup> Harry Miller, *Pirates of the Far East* (London : Robert Hall & Company, 1970), p. 14.

<sup>27</sup> Shaw, *The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean*, p. 17.

<sup>28</sup> ญงสุข สุนทรนาค, “นายทหารเรือกับโจรสลัด,” นาวีกาศาสตร์ 65 (พฤศจิกายน 2525) : 1218.



เกาะบอร์เนียวเหนือ<sup>29</sup> อย่างไรก็ตามตลอดเวลาที่ผ่านมาที่อังกฤษได้เข้ามาครอบครองดินแดนในบริเวณคาบสมุทรมาลายู กองเรืออังกฤษที่ลาดตระเวนอยู่ในบริเวณน่านน้ำแห่งนี้ ก็ได้มีส่วนช่วยป้องกันการกระทำอันเป็นโจรสลัดด้วย ในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) จำนวนของโจรสลัดได้ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากความพยายามร่วมกันของกองเรืออินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งเป็นไปตามที่ทั้งสองได้ลงนามเมื่อวันที่ 11 มีนาคม ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) ในข้อตกลงเกี่ยวกับความมั่นคงร่วมกันในภูมิภาคบอร์เนียวเหนือ เพื่อต่อต้านการแทรกแซงการปฏิบัติการก่อการร้ายของคอมมิวนิสต์ การลักลอบนำสินค้าเข้า การปราบโจรสลัด และอื่น ๆ<sup>30</sup>

ในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) เมื่ออังกฤษได้ประกาศว่าจะเริ่มถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซภายในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ได้ทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่ใช้ประโยชน์จากช่องแคบมะละกาสำหรับเป็นเส้นทางค้าขาย เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยขึ้น และประธานสภาการเดินเรือแห่งอังกฤษ (The British Chamber of Shipping) ได้กล่าวไว้เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ว่า<sup>31</sup>

*ในอดีตหลายประเทศได้รับประโยชน์จากนโยบายทางทะเลของราชนาวิกอังกฤษในบริเวณที่มีปัญหาเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางตะวันออกของคลองสุเอซ ดังนั้นเมื่ออังกฤษถอนตัวออกไปจากภูมิภาคนี้แล้ว บริเวณนี้จะเกิดสุญญากาศปราศจาก*

<sup>29</sup> Miller, *Pirates of the Far East*, p. 183.

<sup>30</sup> Keesings Contemporary Archives, 1967-1968, p. 22774.

<sup>31</sup> Miller, *Pirates of the Far East*, p. 184.

อำนาจควบคุมใด ๆ ถ้าสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ก็เป็นไปได้ว่าจะมีพวกโจรสลัดเกิดขึ้น และเจ้าของเรือจะรู้สึกว่ ถ้าไม่มีตำรวจคอยลาดตระเวนแล้วจะเป็นการเสี่ยง และเรือ ที่ทำการค้าขายจะถูกรบกวนในน่านน้ำชายฝั่งหรือแม้แต่ใน ทะเลหลวงก็ตาม ดังนั้นหลายปีที่ผ่านมา การปรากฏตัวของ กองเรือราชนาวีจึงมีผลดีต่อการรักษาเสรีภาพในการเดินเรือตาม เส้นทางการค้าขาย

นอกจากนี้การที่เรือจำเป็นต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา และ บริเวณช่องแคบมีเกาะเล็กเกาะน้อยเหมาะแก่การซุ่มดักปล้นโจมตี ความ เหมาะสมของภูมิประเทศทำให้ยังคงมีโจรสลัดในช่องแคบอยู่จนทุกวันนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งเป็นส่วนของช่องแคบมะละกา ที่แคบที่สุด โจรสลัดในสมัยโบราณต้องการสินค้าและสิ่งของมีค่า แต่ใน ปัจจุบันโจรสลัดปล้นรวมไปถึงการดูดเอาน้ำมันจากเรือน้ำมันที่ผ่านไปมา<sup>32</sup> นอกจากนี้ โจรสลัดในช่องแคบยังทำให้เรือที่แล่นผ่านไปมามีความเสี่ยงภัย สูงขึ้น เป็นผลกระทบทั้งทางค่าใช้จ่ายและความปลอดภัยต่อกิจการเดินเรือทั้ง มวลที่ผ่านไปมา ทำให้ค่าระวางเรือที่ผ่านช่องแคบเข้าสู่ท่าเรือสูงขึ้นในทางอ้อม จะเห็นได้ว่าโจรสลัดในช่องแคบเป็นปัญหาหนึ่งที่เรือที่แล่นผ่านช่องแคบ มะละกาต้องเผชิญนอกจากปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ อินโดนีเซียและมาเลเซียได้ให้ความสำคัญกับปัญหาโจรสลัดเป็นอย่างมาก

---

<sup>32</sup> สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, กองทัพเรือ, “ช่องแคบมะละกา กับผลกระทบต่อ ประเทศไทย”, การสัมมนาทางวิชาการที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ, 22 กันยายน 2530, (เทปดลับ)

จึงได้มีการลงนามร่วมกันอีกครั้งในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) เพื่อแก้ไขปัญหา  
 โจรสลัดดังกล่าว แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ลดน้อยลงไปได้ เพราะยังขาด  
 ความรับผิดชอบและความร่วมมืออย่างจริงจัง ดังนั้นปัญหานี้จึงเป็นปัจจัยหนึ่ง  
 ที่ผลักดันให้อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้พยายามเข้าควบคุม  
 ช่องแคบมะละกาเพื่อจะได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหานี้ให้ดียิ่งขึ้น

## ปัญหาสิทธิการผ่านช่องแคบกับความมั่นคงของอินโดนีเซีย และมาเลเซีย

ปัญหาที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินเรือผ่านช่องแคบนั้น เป็นผล  
 มาจากการที่รัฐชายฝั่งในบริเวณช่องแคบขยายทะเลอาณาเขตของตน  
 ครอบคลุมเส้นทางเดินเรือในบริเวณช่องแคบ ฝ่ายรัฐบริเวณช่องแคบก็จะ  
 พยายามควบคุมการเดินเรือให้มากที่สุด และฝ่ายรัฐผู้ใช้ช่องแคบก็ต้องการ  
 เสรีภาพในการเดินเรือให้มากที่สุดเช่นกัน ความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์  
 ของรัฐดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่สืบเนื่องมาจากการขาดกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับระบอบ  
 ช่องแคบที่เป็นเอกเทศ เนื่องจากสิทธิการผ่านช่องแคบจะตกอยู่ในระบอบ  
 เดียวกับสิทธิการผ่านทะเลอาณาเขตตามอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเล  
 อาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) โดยมีบทบัญญัติที่ใช้บังคับ  
 ช่องแคบระหว่างประเทศเป็นการทั่วไป ซึ่งตามรายงานของคณะกรรมการ  
 กฎหมายระหว่างประเทศไม่สามารถกำหนดเขตความกว้างของทะเลอาณาเขตได้  
 เพียงแต่มีข้อเสนอว่าไม่ควรเกิน 13 ไมล์ และสรุปว่า ปัญหาความกว้างของ  
 ทะเลอาณาเขตนี้ควรกำหนดในที่ประชุมระหว่างประเทศ ซึ่งในที่สุดแล้วเมื่อ  
 สิ้นสุดการประชุมก็ยังไม่สามารถตกลงกันได้ถึงความกว้างของทะเลอาณาเขต  
 อันมีผลกระทบต่อสถานะของช่องแคบเป็นอย่างมาก

ในกรณีของช่องแคบมะละกา อินโดนีเซียและมาเลเซียต่างก็อ้างสิทธิ ขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปถึง 12 ไมล์ ทั้งนี้ด้วยเหตุผลของความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตนเป็นสำคัญ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วการอ้างสิทธิ ขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปถึง 12 ไมล์ จะมีผลกระทบต่อสิทธิ การผ่านช่องแคบเป็นอย่างมาก สำหรับช่องแคบที่มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ ซึ่งแต่เดิมนั้นรัฐที่มีชายฝั่งประชิดติดกับช่องแคบทั้งสองฝั่งช่องแคบนั้น อ้างสิทธิความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐไม่เกิน 6 ไมล์ ทำให้บริเวณ ส่วนกลางของช่องแคบมีสถานะเป็นทะเลหลวง รัฐทุกรัฐสามารถส่งเรือของตน ทำการผ่านได้โดยเสรีตามหลักเสรีภาพแห่งท้องทะเล (Freedom of the Seas) แต่เมื่อมีการประกาศขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตในบริเวณช่องแคบ การผ่านช่องแคบซึ่งแต่เดิมเป็นไปอย่างเสรีก็จะต้องตกอยู่ภายใต้ระบอบสิทธิ การผ่านโดยสุจริต เป็นเหตุของความขัดแย้งทางด้านผลประโยชน์ระหว่างรัฐ ชายฝั่งในบริเวณช่องแคบและรัฐเจ้าของธงเรือผู้ใช้ช่องแคบ กฎหมายระหว่าง ประเทศรับรองว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐย่อมมีเหนืออาณาเขตทางพื้นดินและ น่านน้ำภายในไปจนถึงทะเลที่ติดกับชายฝั่งในส่วนของทะเลอาณาเขต ขณะ เดียวกันก็รับรองสิทธิการผ่านของเรือระหว่างประเทศที่เชื่อมกับทะเลหลวง สองส่วน หรือระหว่างทะเลหลวงกับทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นตามหลักสิทธิ การผ่านโดยสุจริต ซึ่งให้สิทธิแก่เรือของทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐ ไร้ชายฝั่ง และให้สิทธิแก่เรือทุกชนิด

สำหรับการผ่านของเรือพาณิชย์ในบริเวณช่องแคบนั้น รัฐชายฝั่งโดย ทั่วไปย่อมรับว่า เรือพาณิชย์ต่างชาดมีสิทธิการผ่านโดยสุจริตในบริเวณทะเล อาณาเขต ตลอดจนช่องแคบที่เป็นส่วนหนึ่งของทะเลอาณาเขตของรัฐตน แต่มักจะได้แย้งสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือรบต่างชาติ เนื่องจากความ หวาดเกรงต่อการถูกคุกคามโดยเรือรบต่างชาติขณะทำการผ่านเข้ามาในบริเวณ

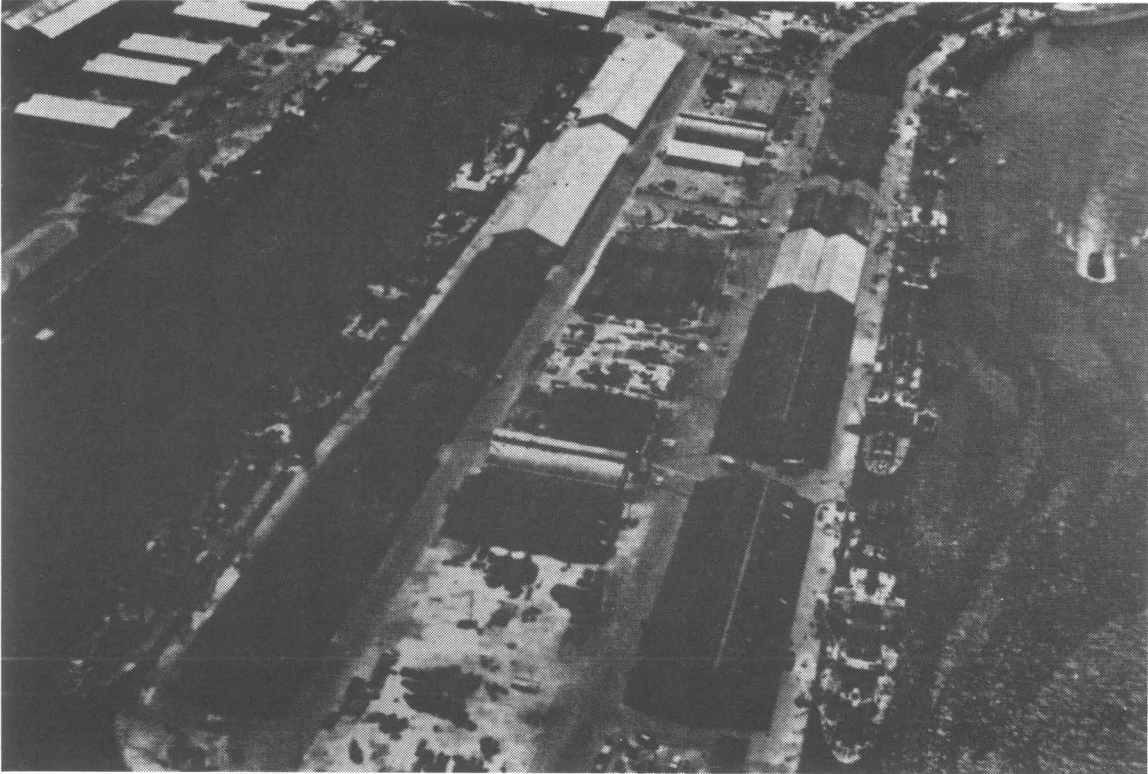
ทะเลอาณาเขตของตน ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ห่างจากชายฝั่งในระยะใกล้เพียง 12 ไมล์เท่านั้น เรือรบนั้นอาจกระทำการอันเป็นการละเมิดหรือคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยของรัฐนั้นได้ แม้ว่าตามอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องจะมีบทบัญญัติในลักษณะของคำว่า “สุจริต” ไว้โดยมีความหมายว่า คือ การไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพและความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง แต่ก็ไม่มีสิ่งใดเป็นหลักประกันได้ว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์ที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของรัฐได้อย่างแน่นอน

การที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางสัญจรของการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือรบ เรือดำน้ำ หรือเรือพลังงานนิวเคลียร์ของประเทศมหาอำนาจ ซึ่งอาจใช้เป็นสถานที่เผชิญหน้ากันในยามที่เกิดสงคราม ด้วยเหตุที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ดังนั้น ความไม่มั่นคงปลอดภัยย่อมเกิดขึ้นต่ออินโดนีเซียและมาเลเซียอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หรือแม้แต่ในยามที่สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศสงบ ไม่มีวิกฤตการณ์ใด ๆ ก็ตาม ความกลัวและความไม่มั่นใจในความมั่นคงปลอดภัยของรัฐชายฝั่งช่องแคบยังคงมีอยู่ตลอดเวลา จึงได้พยายามเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาด้วยวิธีการต่าง ๆ ซึ่งในที่สุดได้ออกคำแถลงร่วมเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514)

## บทที่ 4

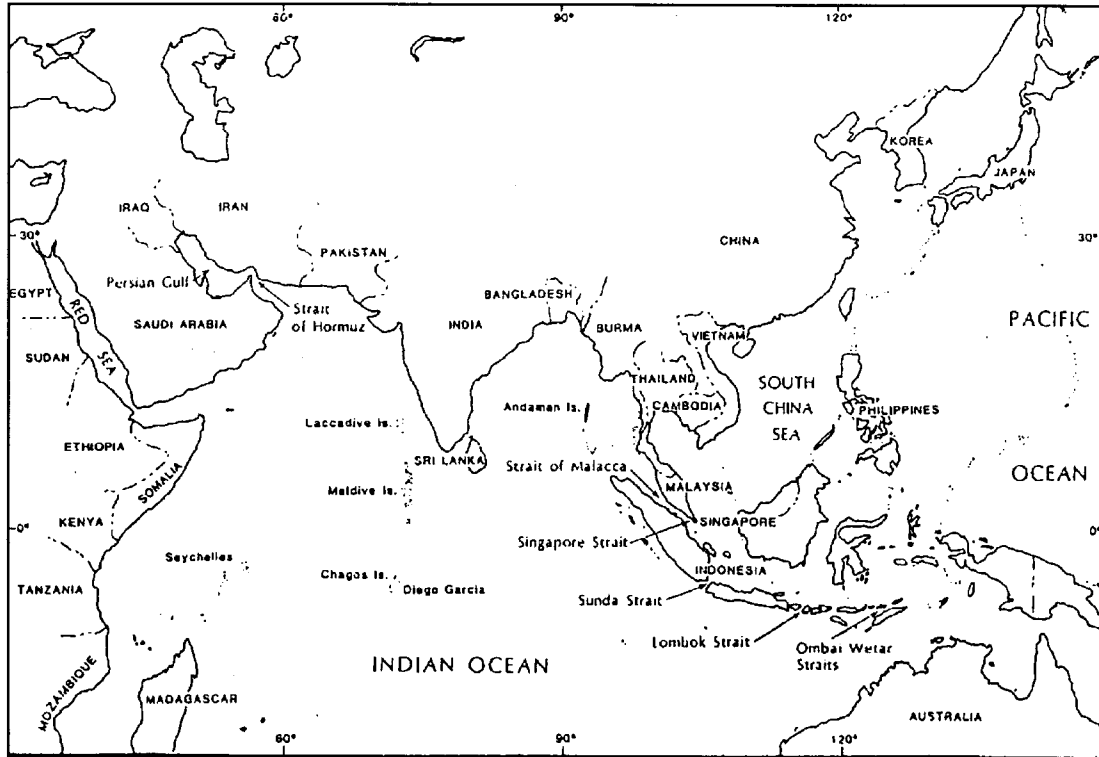
# ช่องแคบมะละกากับการแข่งขันกันของมหาอำนาจ ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ในช่วงปลายทศวรรษ 1960 - ต้นทศวรรษ 1970

ปัจจุบันช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางลัดมาสู่ภูมิภาคในมหาสมุทรอินเดียและเอเชียแปซิฟิกที่ให้ประโยชน์แก่ผู้เข้ามา อาทิเช่น ญี่ปุ่นต้องลำเลียงน้ำมันดิบปีละประมาณ 280 ล้านตัน จากบริเวณอ่าวเปอร์เซียผ่านช่องแคบนี้เพื่อนำไปใช้ สำหรับประเทศมหาอำนาจอันได้แก่ สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต ต่างก็ต้องการให้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเปิดอยู่เสมอ สำหรับการเคลื่อนไหวของกองกำลังทางเรือในการแล่นผ่านไปมาระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ของประเทศตน จึงนับได้ว่าช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในยามสงบและยามที่เกิดสงครามถึงแม้ว่าเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกจะมีเส้นทางอื่น ๆ อีกที่สามารถใช้เดินทางผ่านได้ ซึ่งได้แก่ช่องแคบซุนดา ช่องแคบลอมบอก และช่องแคบมาคัสซาร์ ความสำคัญของช่องแคบมะละกาก็ไม่ได้ลดลงเลย เพราะเมื่อพิจารณาที่ตั้งของช่องแคบจากแผนที่ ดังในแผนภูมิที่ 4.1 แล้วจะพบว่า การเดินทางผ่านช่องแคบเหล่านี้จะต้องใช้ระยะเวลาและระยะทางที่มากกว่าเดิม กล่าวคือ กรณีที่จะเดินทางจากอ่าวเปอร์เซียไปยังญี่ปุ่น ถ้าใช้ช่องแคบมะละกาจะต้องเดินทางเป็นระยะทาง 6,606 ไมล์ ขณะที่การเดินทางผ่านช่องแคบลอมบอกและมาคัสซาร์ ระยะทางจะเพิ่มขึ้นเป็น



ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลก เมื่อต้นทศวรรษ 1960  
(ภาพจาก N.J. Ryan, *The Making of Modern Malaysia and Singapore*, ฉบับพิมพ์ 1969)

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงช่องแคบต่าง ๆ ในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Source : Yaacov YI. Vertzberger, Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits (Berkeley, Ca. : Institute of East Asian Studies, 1984), p. 1.



7,605 ไมล์ และเสียเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 4 วัน<sup>1</sup> ดังนั้นในปัจจุบันช่องแคบมะละกาจึงยังคงมีความสำคัญสำหรับเป็นเส้นทางสัญจรระหว่างประเทศอยู่

การที่อังกฤษได้ประกาศเมื่อปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ที่จะถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) นั้น ได้ทำให้สหรัฐอเมริกาเข้ามาใช้ฐานทัพที่เกาะดิเอโก การ์เซีย (Diego Garcia) นอกจากนี้ การที่สหภาพโซเวียตมีผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้สหภาพโซเวียตจำเป็นต้องขยายอิทธิพลเข้ามาแทนที่อังกฤษที่ถอนตัวออกไป เพื่อเป็นการแข่งขันถ่วงดุลย์กับสหรัฐอเมริกาและโอปล้อมจีนคอมมิวนิสต์ ดังนั้นในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) สหภาพโซเวียตจึงได้เคลื่อนย้ายกองเรือจากท่าเรือวลาดิวอสต็อกเข้ามายังมหาสมุทรอินเดียโดยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งทำให้มหาสมุทรอินเดียกลายเป็นเวทีการแข่งขันกันของประเทศมหาอำนาจในช่วงปลายทศวรรษ 1960 เป็นต้นมา

## บทบาทของมหาอำนาจในช่องแคบมะละกา

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกที่มีระยะทางที่สั้นที่สุดประหยัดเวลา และเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับช่องแคบอื่น ๆ ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ๆ กัน ช่องแคบมะละกาจึงเป็นที่สนใจของประเทศต่าง ๆ ทั้งนี้เนื่องจากช่องแคบมะละกามีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์

<sup>1</sup> ธเนศ กองประเสริฐ, "ปัญหาช่องแคบมะละกา," หน้า 16.

กล่าวคือ เป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินเรือระหว่างประเทศ เส้นทางลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน สินค้าต่าง ๆ เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ทั้งสัตว์น้ำ น้ำมัน และสินแร่ต่าง ๆ ที่สำคัญคือเป็นเส้นทางผ่านของกองกำลังทางเรือของชาติมหาอำนาจในการแข่งขันอำนาจกัน นับตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1960 เป็นต้นมาที่ประเทศมหาอำนาจสหภาพโซเวียตและสหรัฐอเมริกา ต่างส่งกองกำลังทางเรือผ่านช่องแคบมะละกาเข้าไปแข่งขันกันในมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากช่องแคบนี้มีระยะทางที่สั้นและเสียเวลาในการเดินทางน้อย กับการเคลื่อนย้ายกองกำลังในยามที่เกิดสงครามและต้องการความรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากการเริ่มต้นของยุคล่าอาณานิคมในคริสต์ศตวรรษที่ 16 มหาอำนาจในยุโรปได้ขยายอิทธิพลทางเรือเข้ามาทางเอเชียผ่านมหาสมุทรอินเดียเข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิก หรือจากด้านตะวันตกไปทางตะวันออก โดยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา กำลังทางเรือสำคัญ ๆ ที่เคยผ่านช่องแคบมะละกา ได้แก่<sup>2</sup>

1. หมูเรือประจัญบานที่ 2 ของกองเรือประจัญบานที่ 1 เยอรมัน จำนวน 4 ลำ ผ่านไปยังป้อมตาคู (Taku Fort) ปากทางเข้ากรุงปักกิ่งของจีน ในปี ค.ศ.1900 (พ.ศ.2443) เพื่อควบคุมบริเวณนั้นเป็นเวลา 1 ปี
2. กองเรือบอลติกของสหภาพโซเวียต ประกอบด้วยเรือประจัญบาน 11 ลำ ได้ผ่านช่องแคบมะละกาในปี ค.ศ.1905 (พ.ศ.2448) ในการทำสงครามระหว่างญี่ปุ่น-รัสเซีย
3. กองเรือสีขาว (White Fleet) ของสหรัฐอเมริกา ประกอบด้วยเรือประจัญบาน 16 ลำ ได้เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ.1906-1907

---

<sup>2</sup> พัน รักแก้ว, "ปัญหาช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย," นานิศาสตร์ 70 (ธันวาคม 2530) : 125-126.

(พ.ศ.2449-2450)

4. หมูเรือประจัญบานอังกฤษ 2 ลำ ได้ผ่านไปเผชิญหน้ากับกองเรือญี่ปุ่นในปี ค.ศ.1941 (พ.ศ.2484)

ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้พยายามเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาเพื่อครอบครองแหล่งน้ำมันในอินโดนีเซีย และเพื่อจะได้เดินทางต่อไปยังมหาสมุทรอินเดีย ในตอนนี้กำลังอำนาจทางเรือหรือนาวิกานุกาพได้ผ่านช่องแคบมะละกาจากทางตะวันออกกลับไปทางตะวันตก ต่อมาเมื่ออังกฤษได้ประกาศถอนตัวออกจากทางด้านตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) (ดูรายละเอียดข้างหน้า) ประกอบกับได้เกิดสงครามระหว่างอินเดียนกับปากีสถานขึ้นในเดือนธันวาคม ค.ศ.1971\* (พ.ศ.2514) ทำให้สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตต่างก็ส่งกำลังทางเรือของตนเข้าไปในมหาสมุทรอินเดียมากขึ้นเพื่อช่วยเหลืออินเดียและปากีสถานในการทำสงครามกัน ดังนั้น

---

\* สงครามระหว่างอินเดียและปากีสถานที่เกิดขึ้นในเดือนธันวาคมค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สืบเนื่องจากปัญหาขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างปากีสถานตะวันตกและปากีสถานตะวันออก ปัญหาขัดแย้งดังกล่าวทำให้เกิดการจลาจลในปากีสถานตะวันออก ผลจากสงครามกลางเมืองครั้งนี้ทำให้มีราษฎรอพยพหนีสงครามเข้าไปในอินเดียประมาณ 10 ล้านคน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่ออินเดียที่ต้องเป็นภาระดูแลราษฎรอพยพเหล่านี้ อินเดียพยายามไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทนี้เพื่อหวังให้ผู้อพยพได้มีโอกาสดำเนินประเทศ แต่ไม่เป็นผลสำเร็จ โดยเหตุที่ปากีสถานได้รับความช่วยเหลือทางทหารจากจีนและสหรัฐอเมริกา อินเดียจึงได้ยื่นสัญญาเป็นพันธมิตรกับสหภาพโซเวียต ในวันที่ 9 สิงหาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ต่อมาในวันที่ 6 ธันวาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ปากีสถานได้โจมตีฐานทัพอากาศของอินเดีย จึงทำให้อินเดียทำสงครามกับปากีสถานทั้งทางตะวันตกและทางตะวันออกในช่วงปีค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ผลของสงครามปากีสถานต้องยอมแพ้อินเดียใน วันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) (ประชุมพร คงทน, ประวัติศาสตร์เอเชียใต้ กรุงเทพมหานคร : เจ้าพระยาการพิมพ์, 2529, หน้า 217-218.)

โดยที่เป็นจุดผ่านระหว่างมหาสมุทร ทำให้บริเวณช่องแคบมะละกาเป็นจุดที่สำคัญสำหรับการส่งกำลังบำรุงให้แก่เรือเดินทะเลต่าง ๆ และกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดสำหรับการแข่งขันกันของมหาอำนาจในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปลายทศวรรษ 1960 และต้นทศวรรษ 1970

### ผลประโยชน์ของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย

มหาสมุทรอินเดียมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์เป็นอันมาก ทั้งนี้เนื่องจากอาณาเขตนี้อ้อมพื้นที่ที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ระหว่างชาติอันได้แก่<sup>3</sup>

1. คลองสุเอซ และทะเลแดง
2. อ่าวเปอร์เซีย และประเทศผลิตน้ำมันจำนวนหลายประเทศในพื้นที่
3. ประเทศสำคัญบนพื้นแผ่นดินใหญ่ที่เรียกว่า Sub-Continent
4. แหลมมลายู และช่องแคบมะละกา

จากพื้นที่ที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์เช่นนี้ ทำให้มหาสมุทรอินเดียกลายเป็นบริเวณที่ชาติมหาอำนาจต้องการเข้าครอบครอง ถ้ามหาสมุทรอินเดียถูกฝ่ายใดเข้าควบคุม แหล่งน้ำมันที่จำเป็นต่อการทหารและเศรษฐกิจก็จะถูกควบคุมไปด้วย และการติดต่อระหว่างยุโรปกับเอเชียตะวันออกจะถูกขัดขวาง ทำให้การเดินทางติดต่อระหว่างประเทศต้องอ้อมไปไกลมาก รวมทั้งการโยกย้ายขนถ่ายกำลังรบ ยุทโธปกรณ์ และวัตถุดิบที่จำเป็นในการสงครามจะกระทำไม่ได้ นอกจากนี้มหาสมุทรอินเดียยังเป็นบริเวณที่ตั้งฐานทัพ

<sup>3</sup> วินิจ ศรีพจนารถ, "มหาสมุทรแห่งอนาคต," นาวิกศาสตร์ 63 (มีนาคม 2523) : 3.

ฐานส่งกำลังบำรุงของสหรัฐอเมริกาที่เกาะดีเอโก การ์เซีย ในมหาสมุทรอินเดีย และอัสมารา (Asmara) ในเอธิโอเปีย ขณะที่สหภาพโซเวียตได้ขอใช้ฐานทัพท่าเรือของอินเดีย โซมาเลีย (Somalia) แทนซาเนีย (Tanzania) และมอริเชียส (Mauritius)

ในประวัติศาสตร์ มหาสมุทรอินเดียไม่เคยเป็นพื้นที่สำคัญในการแข่งขันกันของมหาอำนาจมาก่อน ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นเขตสงวนของกองทัพเรืออังกฤษ เพราะในระหว่างศตวรรษที่ 18 และ 19 อังกฤษได้เข้ายึดครองดินแดนติดชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่ (เกาะปีนัง สิงคโปร์ และเขตอิทธิพลอื่น ๆ) รวมทั้งประเทศอินเดีย โดยได้ใช้ฐานทัพที่สิงคโปร์ เอเดน (Aden) ในสาธารณรัฐประชาชนเยเมน (Yemen) และไซมอนทาวน์ (Simonstown) ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ เป็นจุดควบคุมบริเวณมหาสมุทรนับแต่นั้นมา<sup>4</sup>

ในเวลาต่อมา มหาสมุทรอินเดียมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลหลายประการด้วยกัน กล่าวคือ นับตั้งแต่การประกาศถอนกำลังของอังกฤษออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ทำให้เกิดสุญญากาศแห่งอำนาจขึ้นในมหาสมุทรอินเดีย ประเทศต่าง ๆ พยายามเข้ามาแทนที่อังกฤษ เพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศมหาอำนาจสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต จึงก่อให้เกิดความตึงเครียดขึ้นในบริเวณภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย

นอกจากนี้มหาสมุทรอินเดียยังมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือเป็นแหล่งน้ำมันที่สำคัญของประเทศต่าง ๆ ร้อยละ 90 ของน้ำมันที่ใช้ในญี่ปุ่น ร้อยละ 15 ของน้ำมันที่ออกจากอ่าวเปอร์เซียไปสู่ยุโรป และร้อยละ 65 ของ

---

<sup>4</sup> วินิตา ไกรฤกษ์, "บทบาทของประเทศมหาอำนาจในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย," วารสารสังคมศาสตร์ 14 (เมษายน 2520) : 54.

น้ำมันที่ออสเตรเลียต้องการมาจากประเทศตะวันออกกลางที่อยู่ในบริเวณมหาสมุทรอินเดียทั้งสิ้น<sup>5</sup> ดังนั้นมหาสมุทรอินเดียจึงเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่จะลำเลียงน้ำมันจากประเทศผู้ผลิตน้ำมันแถบอ่าวเปอร์เซียไปยังยุโรปและญี่ปุ่น ความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจอีกประการหนึ่งของมหาสมุทรอินเดียคือ ประเทศแถบชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียยังอุดมด้วยวัตถุดิบ ทรัพยากรธรรมชาติ แร่ธาตุต่าง ๆ มากมาย ได้แก่ ทอง โครเมียม ถ่านหิน เหล็ก ทองแดง พลวง และเพชร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแอฟริกาเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ไปด้วยเพชร ยูเรเนียม ดีบุก ฟอสเฟต ทองคำ ทองแดง เหล็ก ตะกั่ว สังกะสี ตั้งแต่ปี ค.ศ.1959-1972 (พ.ศ.2502-2515) สาธารณรัฐแอฟริกาได้เป็นประเทศที่ผลิตทองคำได้มากที่สุดในโลก และในปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) สามารถผลิตทองคำได้มากถึง 1,128 ล้านดอลลาร์ นอกจากนี้ทวีปแอฟริกายังมีทรัพยากรประเภทเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมาก ซึ่งได้แก่ น้ำมัน ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติเป็นต้น<sup>6</sup>

การที่มหาสมุทรอินเดียเป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ จึงเป็นที่สนใจของมหาอำนาจที่พยายามเข้ามามีอิทธิพลในบริเวณนี้ การเข้าแทรกแซงของมหาอำนาจจึงเป็นไปทั้งทางด้านการทูตและการทหาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการแสดงกำลังทางเรือ และเข้าเยี่ยมชมตามเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อแสดงความเป็นมหาอำนาจของตน กล่าวได้ว่า การที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้เข้ามาแข่งขันกันในบริเวณมหาสมุทรอินเดียนี้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของตน ดังนี้คือ

<sup>5</sup> T. B. Millar, *The Indian and Pacific Oceans : Some Strategic Consideration*, Adelphi Paper No.57 (London : The Institute for Strategic Studies, 1969), p. 6.

<sup>6</sup> สิโรตม์ ภาคสุวรรณ, *อัฟริกา : การเมืองและนโยบายต่างประเทศ* (กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2526), หน้า 1.

## สหรัฐอเมริกา

ในสมัยก่อนทศวรรษที่ 1960 สหรัฐอเมริกาไม่ได้ให้ความสนใจกับมหาสมุทรอินเดียมากนักเนื่องจากเห็นว่ามียังคงทำหน้าที่ดูแลอยู่แล้ว อีกทั้งมหาสมุทรอินเดียตั้งอยู่ไกลจากสหรัฐอเมริกามาก แต่เมื่ออังกฤษมีนโยบายถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ทำให้สหรัฐอเมริกาเห็นความจำเป็นต้องเข้ามาแทนที่อังกฤษ เพราะการที่ปล่อยให้บริเวณมหาสมุทรอินเดียเกิดสุญญากาศแห่งอำนาจนั้นจะทำให้ชาติต่าง ๆ พยายามแย่งชิงเข้ามามีอำนาจแทน อันจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกาที่มีอยู่ในบริเวณนี้ ซึ่งสหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ดังนี้คือ

### 1. ผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์

ประการแรก สหรัฐอเมริกาต้องการถ่วงดุลย์กับสหภาพโซเวียตในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้เนื่องจากสหรัฐอเมริกาเกรงว่าสหภาพโซเวียตจะเพิ่มกำลังทัพเรือมากขึ้น และหากมีการเปิดใช้คลองสุเอซ\* ก็จะทำให้กองกำลังของสหภาพโซเวียตเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็วขึ้น และจะทำให้กองเรือสหภาพโซเวียตทางด้านยุโรปสามารถแล่นผ่านคลองสุเอซเข้ามาสมทบกับกองเรือแปซิฟิกในมหาสมุทรอินเดีย และถ้าหากเกิดสงครามขึ้นในแถบตะวันออกกลาง สหภาพโซเวียตก็อาจจะดำเนินการปิดช่องทางแถบทะเลแดงและช่องแคบบับ เอล มานเดบ (Bab-el Mandeb) แถบคลองสุเอซได้ อีกประการหนึ่งคือ การที่สหรัฐอเมริกามีกำลังทัพเรือในมหาสมุทรอินเดียจะช่วย

---

\* คลองสุเอซได้ถูกปิดมาตั้งแต่ปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) เนื่องมาจากการทำสงคราม 6 วัน ระหว่างอาหรับกับอิสราเอล และได้ทำการเปิดใช้ในปี ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518)

ลดอันตรายจากการที่อ่าวเปอร์เซียอาจถูกปิดและส่งน้ำมันออกไม่ได้ นอกจากนี้สหรัฐอเมริกายังมีหน้าที่ที่จะต้องรักษาความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรอินเดียให้แก่ประเทศพันธมิตรที่สำคัญในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เพื่อสามารถขนส่งสินค้าน้ำมันจากอ่าวเปอร์เซียไปสู่ประเทศตนได้อย่างปลอดภัย

เมื่อพิจารณาสภาพภูมิศาสตร์ของมหาสมุทรอินเดียแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณรอบ ๆ ทะเลแดง อ่าวเปอร์เซีย และทะเลอาระเบีย สหรัฐอเมริกาเห็นว่ามีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ต่อสหรัฐอเมริกามากในการเคลื่อนย้ายขีปนาวุธใต้ทะเล (Sea-based missile) ที่มีเป้าหมายไปยังสหภาพโซเวียต ทั้งนี้สหรัฐอเมริกาสามารถอาศัยมหาสมุทรอินเดียในส่วนที่อับแสง ช่วยประกันความปลอดภัยให้กับขีปนาวุธของสหรัฐอเมริกาได้เป็นอย่างดี<sup>7</sup>

นอกจากนี้แล้ว มหาสมุทรอินเดียยังเป็นที่ตั้งของเกาะดิเอโก การ์เซีย ซึ่งเป็นฐานทัพที่สำคัญของสหรัฐอเมริกา เกาะดิเอโก การ์เซีย เป็นเกาะของอังกฤษที่สหรัฐอเมริกาเช่า อยู่ในบริเวณตอนกลางของมหาสมุทรอินเดีย ห่างจากอินเดียประมาณ 1,000 ไมล์ จากอ่าวเปอร์เซีย 2,700 ไมล์ และอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของคลองสุเอซออกไป 3,800 ไมล์ อยู่ห่างจากเคปทาวน์ 4,100 ไมล์ และห่างจากตะวันออกของช่องแคบมะละกา 2,270 ไมล์ เกาะนี้มีรูปร่างเป็นตัววียาว 14 ไมล์ กว้าง 5 ไมล์ มีเนื้อที่ 5,700 เอเคอร์ ส่วนกลางของเกาะหินปะการังนี้เป็นทะเลสาบขนาดใหญ่และลึกเพียงพอสำหรับการเป็นที่จอดเรือรบขนาดใหญ่ได้จำนวนหนึ่ง นับได้ว่าเป็นจุดที่เหมาะสมสำหรับการคมนาคม การสังเกตการณ์ จอดเรือ เก็บกระสุน พักทหาร ฯลฯ บนเกาะมี

---

<sup>7</sup> Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 41.



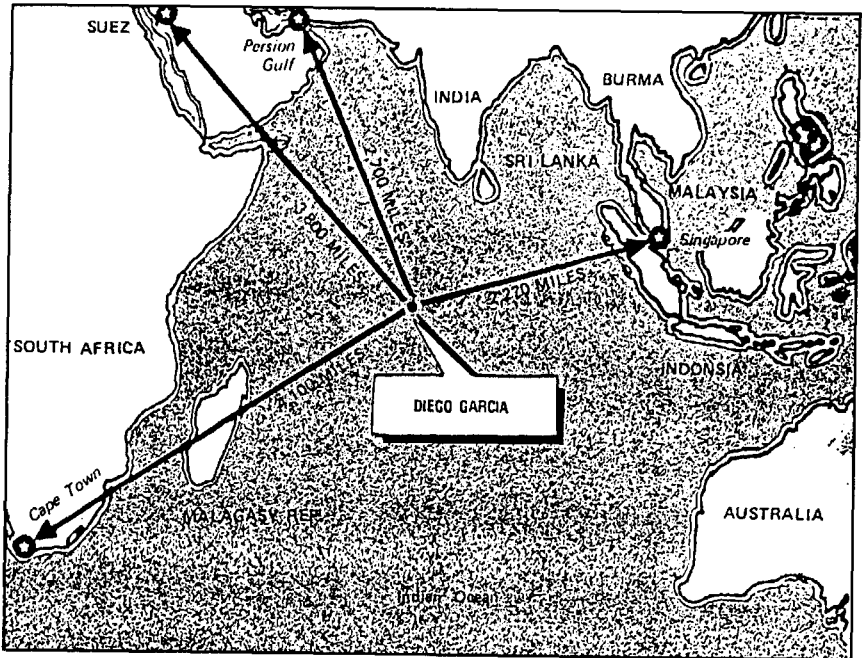
สถานีสื่อสารที่ทันสมัยมาก มีสนามบินที่มีทางวิ่งประมาณ 8,000 ฟุต ซึ่งอาจขยายได้ถึง 12,000 ฟุต สหรัฐอเมริกาเก็บน้ำมันไว้บนเกาะนี้ประมาณ 640,000 บาร์เรล พอที่จะเดินเรือบรรทุกเฉพาะกิจได้ 30 วัน

เกาะดิเอโก การ์เซีย นี้ เดิมเป็นของมิวริเซียส ต่อมาในปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) มิวริเซียสได้รับเอกราชจากอังกฤษ อังกฤษได้จ่ายเงินเป็นจำนวน 7,500,000 ดอลลาร์ เพื่อให้เกาะดิเอโก การ์เซีย ได้เป็นส่วนหนึ่งของดินแดนในมหาสมุทรอินเดียของอังกฤษ จากนั้นอังกฤษก็ให้สหรัฐอเมริกาเช่าเกาะเล็ก ๆ แห่งนี้ และได้ลงนามในข้อตกลงสัญญาให้ความร่วมมือในการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารทางเรือ เมื่อสหรัฐอเมริกาได้รับอนุญาตให้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางทหาร สหรัฐอเมริกาได้ให้อังกฤษ 4 ล้านปอนด์ เป็นส่วนลดในการซื้อขีปนาวุธหรือส่วนประกอบของขีปนาวุธในปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) ต่อมาในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) สหรัฐอเมริกาและอังกฤษได้ทบทวนข้อตกลง และได้ขยายแผนการความร่วมมือ โดยในการปฏิบัติการทางเรือบนเกาะนี้ สหรัฐอเมริกาและอังกฤษได้ส่งเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงานร่วมกัน

เกาะดิเอโก การ์เซีย มีหน้าที่ดังนี้ คือ

1. เป็นหลักสำคัญของกำลังทางอาวุธของสหรัฐอเมริกา ขอบข่ายงานข่าวยุทธศาสตร์ของโลกในมหาสมุทรอินเดีย
2. สถานีบนเกาะดิเอโก การ์เซีย นี้ จะช่วยติดตามและรวบรวมข้อมูลการปรากฏตัวทางเรือของสหภาพโซเวียตที่เพิ่มมากขึ้นในมหาสมุทรอินเดีย
3. กำลังทางเรือของประเทศอื่น ๆ ที่เข้ามาในบริเวณนี้ ฐานทัพที่นี่จะช่วยสอดส่องดูแล และบันทึกเอาไว้
4. ช่วยเสริมกำลังของสหรัฐอเมริกา ในยามสงครามที่สหรัฐอเมริกาต้องทำในมหาสมุทรอินเดีย

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงที่ตั้งของเกาะดีเอโก การ์เซีย



Source : Tun Su-Cheng, *The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia* (Asia and the World Forum, 1977), p. 64.

โดยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคงแล้ว เกาะดิเอโก การ์เซียเป็นฐานทัพเรือและฐานทัพอากาศที่มีหน้าที่ส่งเรือและเครื่องบินออกลาดตระเวนเหนืออ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดงเหนือแอฟริกาตะวันออก ฐานทัพของสหรัฐอเมริกาแห่งนี้มีความมั่นคงมากกว่าของสหภาพโซเวียต ที่เพียงแต่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ให้เป็นฐานอำนวยความสะดวกได้เท่านั้น นอกจากฐานทัพที่เกาะดิเอโก การ์เซียแล้ว ฐานทัพเรือที่อยู่ใกล้ที่สุดของสหรัฐอเมริกาอยู่ที่อ่าวซุบิก (Subic Bay) ในฟิลิปปินส์ ห่างจากเกาะดิเอโก การ์เซียประมาณ 4,000 ไมล์ ซึ่งฐานทัพแห่งนี้จะสามารถให้ความช่วยเหลือสนับสนุนได้ทันเวลาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น

จากการที่สหรัฐอเมริกาได้ใช้เกาะดิเอโก การ์เซียเป็นฐานส่งกำลังบำรุงให้กองเรือและเป็นฐานทัพอากาศนั้น จึงเปรียบเสมือนเป็นการถ่วงมิให้สหภาพโซเวียตดำเนินนโยบายได้โดยอิสระในพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย

## 2. ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

สหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอยู่มากในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากในบริเวณนี้เป็นตลาดการค้าสำหรับผลผลิตของสหรัฐอเมริกา และเป็นแหล่งวัตถุดิบที่อุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกาต้องการ เช่น น้ำมัน ดังตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณและแหล่งน้ำมันของสหรัฐอเมริกาที่มาจากบริเวณมหาสมุทรอินเดีย และยังมีแร่ธาตุต่าง ๆ ซึ่งเป็นที่ต้องการของสหรัฐอเมริกา อาทิเช่น แมงกานีส โคบอลต์ โครเมียม และยูเรเนียม เป็นต้น แร่ธาตุต่าง ๆ เหล่านี้ส่วนใหญ่จะพบในแอฟริกา<sup>8</sup> ดังตารางที่ 4.2

นอกจากนี้สหรัฐอเมริกายังเข้าไปลงทุนในกิจการต่าง ๆ ในประเทศที่

<sup>8</sup> ศิโรตม์ ภาคสุวรรณ, อัฟริกา : การเมืองและนโยบายต่างประเทศ, หน้า 128.

อยู่บริเวณมหาสมุทรอินเดียมีมูลค่ามากกว่า 10,000 ล้านดอลลาร์ ในจำนวนนี้ รวมถึงการลงทุนในกิจการน้ำมัน 3.5 พันล้านดอลลาร์ด้วย มูลค่าสินค้าเข้า และสินค้าออกของสหรัฐอเมริกาในบริเวณนี้มีมากกว่า 3 พันล้านดอลลาร์ในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สหรัฐอเมริกาได้รับผลกำไรเป็นที่น่าพอใจจากการค้าขาย โดยเฉพาะกับประเทศต่าง ๆ ในแอฟริกาทีเดียว สหรัฐอเมริกาได้เปรียบดุลการค้าถึง 395 ล้านดอลลาร์ ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.3 ในด้านการลงทุนของสหรัฐอเมริกาในแอฟริกา นั้นได้มีระดับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.4 การลงทุนของสหรัฐอเมริกายกเว้นแอฟริกาได้ มีมูลค่าถึง 2 พันล้านดอลลาร์<sup>9</sup>

ข้อสำคัญอีกประการหนึ่งคือ ประเทศในบริเวณอ่าวเปอร์เซียเป็นตลาดขายอาวุธของสหรัฐอเมริกาที่สำคัญ ในปี ค.ศ.1974 (พ.ศ.2517) สหรัฐอเมริกาสามารถขายอาวุธได้ทั้งหมด 10.8 พันล้านดอลลาร์ ซึ่ง 3 ใน 4 ของจำนวนนี้ ประเทศอิหร่าน ซาอุดีอาระเบีย และคูเวต เป็นผู้ซื้อ อัตราการซื้อของประเทศที่อยู่ในบริเวณอ่าวเปอร์เซียมีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศซาอุดีอาระเบีย และอิหร่านนั้น เป็นลูกค้าระยะยาวของสหรัฐอเมริกา โดยประเทศอิหร่านมีข้อตกลงกับสหรัฐอเมริกาจำนวน 15 พันล้านดอลลาร์ ในระยะเวลา 5 ปี ในการส่งอาวุธให้กองทัพอิหร่าน<sup>10</sup>

<sup>9</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 129-131.

<sup>10</sup> Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 43-45.

ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณและแหล่งน้ำมันของสหรัฐอเมริกาที่มาจากประเทศ  
ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย (ล้านบาร์เรลต่อวัน)

Source	1960	1976	1980	1990
Domestic (conventional)	8.2	10.3	10.0	11.8
Domestic (synthetic)				
Oil shale	-	-	-	0.5
Coal	-	-	-	0.2
Imports	1.8	8.0	10.5	12.2
Total	10.0	18.3	20.5	24.7

Source : Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 37, 44.

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนแร่ธาตุที่สหรัฐอเมริกาสั่งเข้าประเทศที่มาจากประเทศ  
ในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย

Mineral	Percent Imported
Manganese	100
Cobalt	98
Titanium	97
Chromium	91
Aluminum	88
Tantalum	88
Platinum group	86
Tin	86
Fluorine	86
Nickel	80
Tungsten	60
Germanium indium	60
Beryllium	50
Zirconium	50
Barium	40
Iron	23
Lead	21
Copper	18

Source : Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York  
: Praeger Publishers, 1977), p. 37, 44.

ตารางที่ 4.3 แสดงการค้าของสหรัฐอเมริกาในแอฟริกา (มูลค่า "ล้านดอลลาร์")

	1961	1964	1968	1970	1971
กับประเทศทั้งหมดในแอฟริกา (ยกเว้นอียิปต์)					
สินค้าออก	682	1,202	1,303	1,476	1,607
สินค้าเข้า	<u>635</u>	<u>1,084</u>	<u>1,003</u>	<u>1,081</u>	<u>1,212</u>
ดุลการค้า	+47	+118	+300	+395	+395
แอฟริกา (ยกเว้นอียิปต์และแอฟริกาใต้)					
สินค้าออก	448	746	798	913	985
สินค้าเข้า	<u>425</u>	<u>828</u>	<u>760</u>	<u>793</u>	<u>925</u>
ดุลการค้า	+23	-82	+38	+120	+60
ประเทศที่สหรัฐอเมริกาค้าขายในปี ค.ศ. 1971					
	สินค้าออก	สินค้าเข้า	ดุลการค้า		
สาธารณรัฐแอฟริกาใต้	622	287	+335		
ไนจีเรีย	168	130	+35		
มอร็อกโค	102	7	+95		
แซร์	84	43	+41		
อัลจีเรีย	82	20	+62		
ลิเบีย	78	51	+27		
กานา	55	106	-51		
ไลบีเรีย	43	49	-6		
คูนิเซีย	42	5	+37		
คีเนีย	41	26	+15		
แซมเบีย	38	7	+31		
แองโกลา	36	90	+54		
เอธิโอเปีย	26	61	-35		
ยูกันดา	7	47	-36		
ประเทศอื่น ๆ	183	287	-104		
รวม	1,607	1,212	+395		

ที่มา : ชิโรคม์ ภาคสุวรรณ, อัฟริกา : การเมืองและนโยบายต่างประเทศ (กรุงเทพฯ :  
 อรุณการพิมพ์, 2526), หน้า 129.

ตารางที่ 4.4 แสดงการลงทุนของเอกชนอเมริกันในแอฟริกา การเปรียบเทียบการลงทุนของสหรัฐอเมริกาในต่างประเทศระหว่างปี ค.ศ.1967-1970

	1967	1968	1969	1970	
Areas	59,486	64,983	71,016	78,090	
ประเทศพัฒนา	NA	43,500	47,886	53,111	
ประเทศกำลังพัฒนา	NA	18,753	20,045	21,417	
<b>Africa</b>					
ไลบีเรีย	174	174	172	201	+15.5
ลิเบีย	451	662	787	1,009	+123.7
แอฟริกาใต้	666	696	755	864	+29.7
ประเทศอื่น ๆ (รวมทั้งอียิปต์)	982	1,267	1,267	1,404	+43.0
จำนวนทั้งหมด*	2,273	2,674	2,982	3,476	+52.9
จำนวนทั้งหมดยกเว้นแอฟริกาใต้	1,607	1,978	2,227	2,612	+6.25

ประเภทของการลงทุนในแอฟริกา

	1969			1970		
	แอฟริกาใต้	ประเทศอื่น ๆ	จำนวน	แอฟริกาใต้	ประเทศอื่น ๆ	จำนวน
	ในแอฟริกา		ทั้งหมด	ในแอฟริกา		ทั้งหมด
การทำเหมืองแร่	84	343	427	90	350	440
การขุดน้ำมัน	158	1,605	1,763	172	1,961	2,088
โรงงานอุตสาหกรรม	373	80	453	438	100	538
การลงทุนประเภทอื่น ๆ	140	199	339	163	245	408
จำนวนทั้งหมด**	755	2,227	2,982	864	2,612	3,475

ที่มา : สิริโรดม ภาคสุวรรณ, อัฟริกา : การเมืองและนโยบายต่างประเทศ (กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2526), หน้า 131.





“เอนเตอร์ไพรส์” เรือบรรทุกเครื่องบินพลังงานนิวเคลียร์ของสหรัฐ ที่อ่าวซูบิก ฐานทัพสหรัฐ ในประเทศฟิลิปปินส์

(ภาพจาก Asiaweek, June 10, 1988)

## สหภาพโซเวียต

การปรากฏตัวของสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียที่เพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าสหภาพโซเวียตมีผลประโยชน์อยู่มากในบริเวณนี้ ผลประโยชน์ของสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียแบ่งออกได้เป็น ผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ดังนี้คือ

### 1. ผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์

ในประวัติศาสตร์สหภาพโซเวียตไม่ได้ให้ความสนใจในมหาสมุทรอินเดียมากนัก เนื่องจากสหภาพโซเวียตเห็นว่ามหาสมุทรอินเดียในขณะนั้นเป็นเขตอิทธิพลของอังกฤษ และสหภาพโซเวียตยังไม่มีความสามารถทางทหารอย่างพอเพียงที่จะขยายอิทธิพลเพื่อแข่งขันสู้รบกับอังกฤษ ในเวลาเดียวกันสหภาพโซเวียตได้ให้ความสำคัญในบริเวณยุโรปมากกว่า<sup>11</sup> ต่อมาในปี ค.ศ.1940 (พ.ศ.2483) สหภาพโซเวียตได้ให้ความสนใจต่อบริเวณมหาสมุทรอินเดียอีกครั้ง ดังจะเห็นได้จากการที่สหภาพโซเวียตได้ทำสัญญาลับกับเยอรมันเรียกว่า *ข้อตกลงโมโลตอฟ-ริบเบนทรอป* (The Molotov-Ribbentrop Pact) โดยได้มีการลงนามกันในเดือนตุลาคม ค.ศ.1940 (พ.ศ.2483) นายริบเบนทรอป รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันเสนอว่า ในกรณีที่ฝ่ายอักษะชนะสงคราม ให้แบ่งอาณาจักรของอังกฤษออกระหว่างเยอรมัน ญี่ปุ่น สหภาพโซเวียต และอิตาลี โดยเยอรมันจะแบ่งทวีปแอฟริกากับอิตาลี ญี่ปุ่นจะยึดครองแถบบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิก สหภาพโซเวียตได้อาณา

<sup>11</sup> Alexander O. Ghebhardt, "Soviet and U.S. Interests in the Indian Ocean," *Asian Survey* 15 (August 1975) : 672.

บริเวณระหว่างของเยอรมันและญี่ปุ่น รวมทั้งบริเวณมหาสมุทรอินเดีย<sup>12</sup> ถึงแม้สภาพโซเวียตจะแสดงความสนใจในบริเวณนี้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วไม่มีความเคลื่อนไหวใด ๆ ทั้งสิ้น นอกจากมีการส่งเรือเข้ามาสำรวจน่านน้ำเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ต่อมาหลังจากที่อังกฤษได้ประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) แล้ว สภาพโซเวียตก็ได้ให้ความสนใจอย่างจริงจังต่อบริเวณมหาสมุทรอินเดีย โดยได้ส่งกองเรือเข้ามาในบริเวณนี้มากขึ้น เนื่องจากสภาพโซเวียตมีผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ที่จะต้องพิจารณาและให้ความสำคัญ ดังต่อไปนี้

1) จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของสภาพโซเวียตที่เป็นน้ำแข็งตลอดปี ทั้งทางมหาสมุทรอาร์คติก มหาสมุทรแปซิฟิกตอนเหนือ และมหาสมุทรแอตแลนติกตอนเหนือ เรือไม่สามารถที่จะแล่นออกไปได้เพราะคืดน้ำแข็ง สภาพโซเวียตจึงต้องแสวงหาทะเลน้ำอุ่นในเขตต่าง ๆ ที่จะทำให้งองทัพเรือสภาพโซเวียตสามารถออกปฏิบัติการได้ทุกฤดูกาล และเมื่อพิจารณาที่ตั้งของมหาสมุทรอินเดียแล้ว จะพบว่ามหาสมุทรอินเดียตั้งอยู่ระหว่างทวีปยุโรป แอฟริกา และเอเชีย นับว่าเป็นที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมและสามารถเดินเรือได้ตลอดปี สภาพโซเวียตจึงได้ส่งกำลังเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย<sup>13</sup>

2) สภาพโซเวียตต้องการรักษาผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ในการถ่วงดุลย์กับสหรัฐอเมริกา กล่าวคือ การที่สหรัฐอเมริกาทำความตกลงกับอังกฤษและสเปนเพื่อขอใช้ฐานทัพ และการเจรจาระหว่างอังกฤษกับสหรัฐอเมริกาซึ่งดำเนินอยู่ระหว่างปี ค.ศ.1962-1966 (พ.ศ.2505-2509) เกี่ยวกับ

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> อ่ำพล ณ บางช้าง, ทฤษฎีการสงครามทางเรือ (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ, 2521), หน้า 49.

การขอใช้อาณานิคมของอังกฤษในมหาสมุทรอินเดีย คือ เกาะดีเอโก การ์เซีย ตลอดจนการเจรจาตกลงระหว่างสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย เพื่อขออนุญาต จัดตั้งสถานีวิทยุออร์ธเวสเคป (North West Cape) ทำให้สหภาพโซเวียต มองว่าสหรัฐอเมริกาเป็นภัยคุกคามต่อตนมากขึ้น และจำเป็นที่จะต้องดำเนิน มาตรการตอบโต้<sup>14</sup>

3) การที่สหภาพโซเวียตได้แบ่งเขตปฏิบัติการออกเป็น 4 เขต คือ ในเขตอาร์คติก ทะเลบอลติก ทะเลดำ และมหาสมุทรแปซิฟิก<sup>15</sup> ดังนั้นจึงมี ความจำเป็นที่จะต้องรักษาเส้นทางการติดต่อระหว่างกองเรือในยุโรปทั้งสามแห่ง และกองเรือในมหาสมุทรแปซิฟิกโดยผ่านมหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางที่ใช้ผ่านมหาสมุทรอินเดียนั้น สหภาพโซเวียตสามารถใช้ได้ตลอดปี ไม่ต้องพึ่งมหาสมุทรอาร์คติก ซึ่งใช้เดินทางได้เพียง 3 เดือนต่อปี

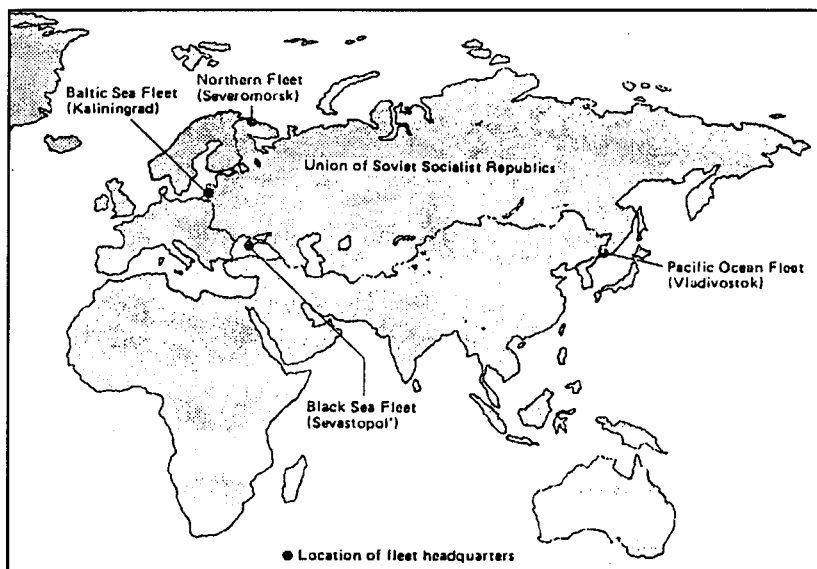
4) เนื่องจากเส้นทางในมหาสมุทรอินเดีย เป็นเส้นทางที่ประเทศ ตะวันตกให้ความสำคัญเป็นอย่างมากเพื่อใช้ในการคมนาคมติดต่อ และการ ขนส่งน้ำมันจากอ่าวเปอร์เซียไปยังประเทศในแถบเอเชียและญี่ปุ่น ดังนั้นถ้า สหภาพโซเวียตเกิดปัญหาขัดแย้งกับประเทศเหล่านี้ สหภาพโซเวียตสามารถ ที่จะตัดกำลังหรือทำการต่อรองกับประเทศเหล่านี้ได้ โดยทำการกีดขวางหรือ ตัดเส้นทางการคมนาคมติดต่อนี้เสีย

5) การมีกองกำลังในมหาสมุทรอินเดียเป็นการเปิดโอกาสให้สหภาพ โซเวียตเข้าไปแทรกแซงในประเทศต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่รอบมหาสมุทรอินเดียได้

<sup>14</sup> Geoffrey Jukes, *Soviet Naval Policy in the Indian Ocean* (Boulder : Westview Press, 1981), p. 175-176.

<sup>15</sup> Stuart E. Johnson and Joseph A. Yager, *The Military Equation in Northeast Asia* (Washington, D.C. : The Brookings Institute, 1979), p. 13.

### แผนภูมิที่ 4.3 แสดงที่ตั้งของกองเรือสหภาพโซเวียต



Source : Bradford Dismukes & James M. Mc Connell, *Soviet Naval Diplomacy* (New York : Pergamon Press Inc., 1979), p. 39.

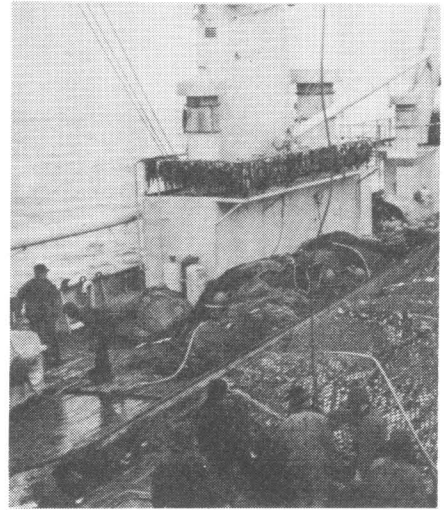
สะดวกยิ่งขึ้นเมื่อมีโอกาสเอื้ออำนวยและไม่เสี่ยงต่อการสูญเสียมากนัก ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายการขยายอิทธิพลและเผยแพร่ลัทธิคอมมิวนิสต์

6) ในปี ค.ศ.1964 (พ.ศ.2507) สหรัฐอเมริกาประสบผลสำเร็จในการพัฒนาการจับนำวูทที่ยิงจากเรือดำน้ำโพลาริส สามารถบรรลุถึงเป้าหมายคือ เมืองต่าง ๆ ของสหภาพโซเวียตได้ โดยมีฐานยิงจากตำแหน่งทางตอนเหนือของชายฝั่งทะเลของสหภาพโซเวียต และที่สำคัญคือใช้ฐานยิงจากบริเวณตะวันตกเฉียงเหนือของมหาสมุทรอินเดีย<sup>16</sup> สหภาพโซเวียตจึงจำเป็นต้องมีกองเรือของตนเพื่อคอยตรวจตราและป้องกันไม่ให้สหรัฐอเมริกาดำเนินการดังกล่าวได้

7) สหภาพโซเวียตต้องการฐานทัพ ท่าเรือ ตลอดจนถึงอำนาจความสะดวกต่าง ๆ เพื่อที่จะคุ้มครองการปฏิบัติการของกองทัพเรือในย่านต่าง ๆ และเป็นฐานส่งกำลังบำรุง และอยู่สำหรับซ่อมเรือในพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากปัจจุบันสหภาพโซเวียตมีฐานทัพอยู่ที่วลาดีวอสต็อกทางตอนเหนือของมหาสมุทรแปซิฟิก เรือดำน้ำปรมาณูต้องใช้เวลามากในการเดินทางไป-กลับจากฐานทัพไปยังมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีเวลาปฏิบัติการน้อย ส่วนเรือผิวน้ำนั้นก็ต้องมีกองเรือส่งกำลังบำรุงติดตามมาสนับสนุนในมหาสมุทรอินเดียด้วย นับว่าพื้นที่ปฏิบัติการอยู่ไกลฐานทัพเป็นอันมาก ทั้งยังเสี่ยงต่อการถูกทำลายในระหว่างทางด้วย สหภาพโซเวียตจึงมีความจำเป็นต้องหาฐานทัพและฐานส่งกำลังบำรุง รวมทั้งอยู่สำหรับซ่อมเรือ ดังนั้นสหภาพโซเวียตจึงได้พยายามเป็นมิตรกับอินเดีย และขอใช้ฐานทัพและท่าเรือของอินเดีย โซมาเลีย แทนซาเนีย มิวริเชียส เกาะเซเชลส และเกาะโซโกเรีย<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Ibid. p. 18.

<sup>17</sup> วินิจ ศรีพจนารด, “มหาสมุทรแห่งอนาคต,” หน้า 15-16.



กองเรือประมงของสหภาพโซเวียตที่หมู่เกาะคูริล มหาสมุทรแปซิฟิก  
(ภาพจาก Asia Yearbook 1990, Far Eastern Economic Review)

8) การที่สหภาพโซเวียตส่งกำลังทางเรือเข้าไปในมหาสมุทรอินเดียนั้น ไม่เพียงแต่เพื่อต่อต้านมหาอำนาจตะวันตกเท่านั้น แต่เป็นการต่อต้านขัดขวาง จีนไปด้วยในตัว ทั้งนี้วัตถุประสงค์ก็เพื่อเป็นการประกันเหตุการณ์กรณีเกิด สงครามกับจีน ซึ่งสหภาพโซเวียตต้องการใช้ความเหนือกว่าทางด้านกองกำลัง ทางเรือมาป้องปรามมิให้จีนปฏิบัติการใด ๆ เพื่อเป็นการตอบโต้สหภาพ โซเวียตในภูมิภาคนี้<sup>18</sup>

## 2. ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

การปรากฏตัวของกองเรือสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียนั้น นอกจากจะเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์แล้ว ส่วนหนึ่งยังแสดงให้เห็นถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่สหภาพโซเวียตมีอยู่ในภูมิภาคนี้ด้วย สหภาพโซเวียตมีความสัมพันธ์ทางการค้าและการพาณิชย์กับประเทศบริเวณ รอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย ดังจะเห็นได้ในตารางที่ 4.5 และตารางที่ 4.6 ที่ แสดงให้เห็นถึงปริมาณการค้าขาย และความช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจและ การทหารที่สหภาพโซเวียตให้กับประเทศที่อยู่รอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย จะมี จำนวนเพิ่มขึ้นตามลำดับในแต่ละปี<sup>19</sup> การติดต่อค้าขายกับประเทศเหล่านี้จึง ต้องอาศัยเส้นทางในมหาสมุทรอินเดียเป็นสำคัญ

นอกจากนี้สิ่งที่แสดงให้เห็นว่าสหภาพโซเวียตต้องพึ่งเส้นทางทางทะเล ในบริเวณมหาสมุทรอินเดียเป็นอันมากนั้น จะเห็นได้จากจำนวนเรือหลาย ร้อยลำของสหภาพโซเวียตที่ใช้ในการขนส่งสินค้าน้ำมันและสินค้าอื่น ๆ จาก

<sup>18</sup> Ferenc Albert Vali, *Politics of the Indian Ocean Region* (New York : The Free Press, 1976), p. 182.

<sup>19</sup> Bezboruah, *U.S. Strategy in the Indian Ocean*, p. 132-134.



ท่าเรือสหภาพโซเวียตแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง กล่าวคือ สหภาพโซเวียตมีท่าเรือใหญ่ที่ขนถ่ายสินค้าเข้าออกอยู่ 2 แห่งคือ ในทะเลบอลติก และทะเลดำ ซึ่งร้อยละ 85 ของการค้าทางทะเลของสหภาพโซเวียตขึ้นอยู่กับท่าเรือ สหภาพโซเวียตมีเรือสินค้า 5,924 ลำ ซึ่งมีจำนวนมากเป็นที่ 2 ของโลก จากสถิติของประเทศแอฟริกาใต้พบว่า มีเรือแล่นผ่านแหลมกูดโฮปในปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) รวม 15,000 เที่ยว ในจำนวนนี้เป็นเรือของสหภาพโซเวียต 3,900 เที่ยว และได้ประมาณกันว่าไม่ว่าเวลาใดก็ตามจะมีเรือสินค้าสหภาพโซเวียตอยู่ในมหาสมุทรอินเดียประมาณ 100 ลำเสมอ<sup>20</sup> ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าเส้นทางคมนาคมทางทะเลตอนใต้เป็นเส้นทางชีวิตที่สำคัญของสหภาพโซเวียตซึ่งมีความสำคัญเกือบเท่ากับความสำเร็จที่มีต่อญี่ปุ่น<sup>21</sup>

การที่มหาสมุทรอินเดียอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ มากมายดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์น้ำประเภทปลา ดังจะเห็นได้จากในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) สหภาพโซเวียตสามารถจับปลาได้ประมาณ 2 ล้านตันในมหาสมุทรอินเดีย คิดเป็น 1 ใน 3 ของจำนวนปลาทั้งหมดที่สหภาพโซเวียตจับได้ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนปลาทั้งหมดในมหาสมุทรอินเดียแล้ว จำนวนปลาที่สหภาพโซเวียตจับได้ 2 ล้านตันนั้น เป็นเพียงร้อยละ 10-20 ของจำนวนปลาที่มีอยู่ทั้งหมดในมหาสมุทรอินเดีย<sup>22</sup> อย่างไรก็ตาม มหาสมุทรอินเดียก็ยังคงมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของชาวสหภาพโซเวียตเป็นอย่างมาก เนื่องจากอาหารโปรตีนของชาวสหภาพโซเวียต

<sup>20</sup> วินิจ ศรีพจนารถ, "มหาสมุทรแห่งอนาคต," หน้า 5.

<sup>21</sup> Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 132.

<sup>22</sup> Devendra Kaushik, Perspectives on Security in Indian Ocean Region (New Delhi : Allied Publishers Private Limited, 1987), p. 40-41.

ตารางที่ 4.5 แสดงการค้าขายของสหภาพโซเวียตกับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ใน  
บริเวณมหาสมุทรอินเดีย

Country	1972		1973	
	Exports	Imports	Exports	Imports
Afghanistan	46.1	37.3	45.5	46.4
Bangladesh	10.6	9.4	58.7	13.2
Burma	4.7	3.3	2.6	0.7
Egypt	322.0	299.6	374.2	356.3
Ethiopia	1.9	2.5	2.2	3.0
India	167.6	185.6	300.8	494.1
Indonesia	3.2	8.2	3.6	5.7
Iran	115.6	162.1	185.4	185.9
Iraq	109.0	74.5	191.0	257.3
Kenya	0.8	0.8	0.3	-
Kuwait	17.5	-	10.7	-
Malagasy Republic	-	1.4	-	0.4
Malaysia	1.2	70.7	1.2	130.5
Mauritius	NR	NR	NR	NR
Mozambique	NR	NR	NR	NR
Nepal	0.7	0.7	0.9	0.4
Pakistan	21.2	22.6	17.0	32.1
Saudi Arabia	5.4	-	3.9	-
Singapore	5.3	5.6	8.6	4.3
Somalia	14.2	3.5	15.5	1.5
South Yemen	7.9	Negligible	15.5	0.1
Sudan	20.7	1.3	3.4	-
Tanzania	0.7	1.0	0.8	3.4
Thailand	3.4	3.9	2.8	3.2

Source : Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 133.

ตารางที่ 4.6 แสดงความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจและการทหารที่สหภาพโซเวียต  
ให้กับประเทศบริเวณรอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย

Country	Economic (1954-1974)	Military (1955-1974)
Afghanistan	826	490
Bangladesh	241	35
Burma	16	n.a.
Egypt	n.a.	3,450
Ethiopia	103	n.a.
India	1,943	1,400
Indonesia	114	1,095
Iran	750	850
Iraq	549	1,600
Kenya	48	n.a.
Kuwait	n.a.	n.a.
Malagasy Republic	n.a.	n.a.
Malaysia	n.a.	n.a.
Mauritius	n.a.	n.a.
Mozambique	n.a.	n.a.
Nepal	20	n.a.
Pakistan	652	60
Saudi Arabia	n.a.	n.a.
Singapore	n.a.	n.a.
Somalia	90	115
South Yemen	15	80
Yemen (Sana)	98	80
Sudan	64	65
Tanzania	20	5
Thailand	n.a.	n.a.

Source : Monoranjan Bezboruah, *U.S. Strategy in the Indian Ocean* (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 134.

ประมาณร้อยละ 70 มาจากอาหารประเภทปลา และกิจกรรมการทำประมงของสหภาพโซเวียตนั้นว่าก้าวหน้ามาก กล่าวคือ สหภาพโซเวียตมีเรือประมงที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในโลก เรือประมงของสหภาพโซเวียตนอกจากจะใช้จับปลาแล้ว ยังเป็นเรือที่ใช้ประโยชน์ทางด้านการทหารและการเมืองอีกด้วย เช่นเดียวกับเรือสินค้าและเรือสำรวจสมุทรศาสตร์ ซึ่งเรือทั้งสามประเภทนี้สามารถใช้เก็บข้อมูลต่าง ๆ ติดต่อบรรณสารและสืบราชการลับได้ โดยใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องมือสื่อสารที่ติดตั้งอยู่ในเรือแต่ละลำนั้น<sup>23</sup>

จากผลประโยชน์ของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดียตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ จะพบว่าประเทศมหาอำนาจทั้งสองต่างก็มีผลประโยชน์ที่จะต้องบำรุงรักษาเอาไว้ ทำให้ต้องเข้ามาแข่งขันกันภายในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของตนที่แตกต่างกันออกไป

## การแข่งขันกันของมหาอำนาจในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ในช่วงปลายทศวรรษ 1960 - ต้นทศวรรษ 1970

ในระหว่างศตวรรษที่ 18 และ 19 ประเทศที่มีอิทธิพลในมหาสมุทรอินเดียมากที่สุดได้แก่ อังกฤษ จนพินันท์แห่งนี้ได้รับสมญาว่าเป็น “ทะเลสาบของอังกฤษ”<sup>24</sup> ทั้งนี้เพราะอังกฤษได้เข้ายึดครองดินแดนติดชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่รวมทั้งประเทศอินเดียเอาไว้ด้วย และได้ใช้ฐานทัพที่สิงคโปร์ ฐานทัพที่เอเดนในสาธารณรัฐประชาชนเยเมน และไซมอนทาวน์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ เป็นจุดควบคุมบริเวณมหาสมุทรนับแต่นั้นมา อันเนื่องมาจาก

<sup>23</sup> อ่ำพล ณ บางช้าง, ทฤษฎีการสงครามทางเรือ, หน้า 52-53.

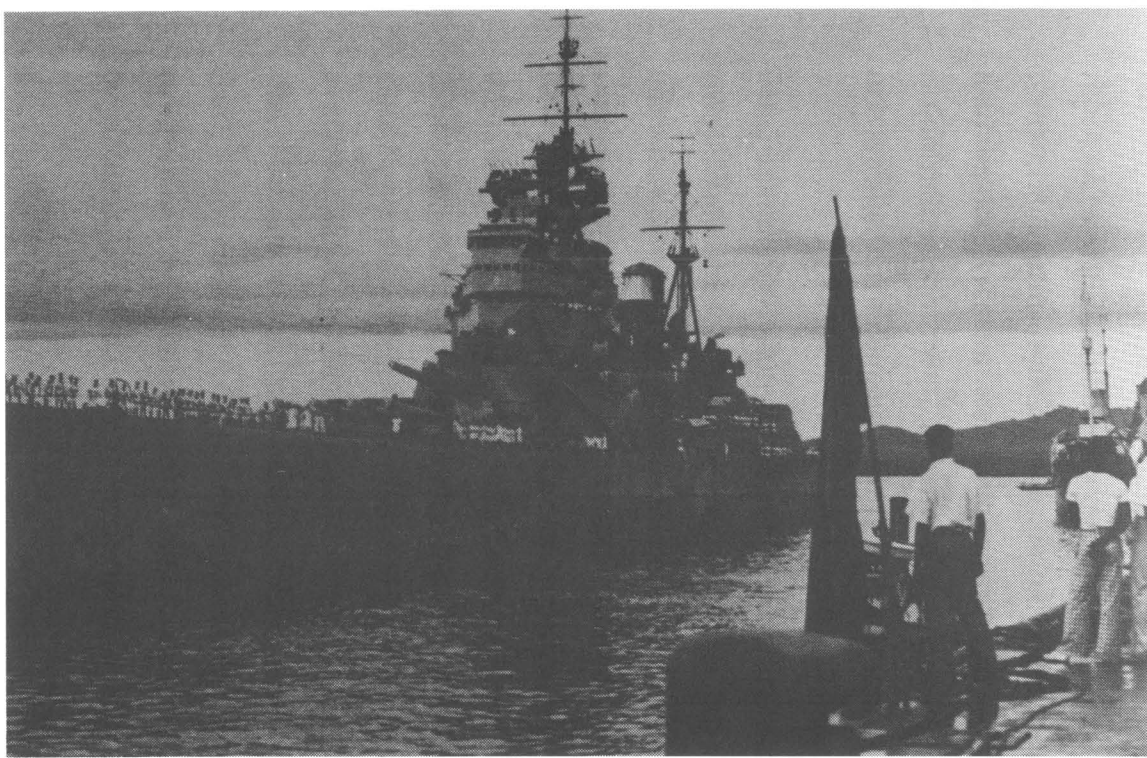
<sup>24</sup> วินิตา ไกรฤกษ์, “บทบาทของประเทศมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย,” หน้า 54.

ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าอังกฤษนั้นมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะ จำเป็นต้องอาศัยน้ำมัน อาหาร และวัตถุดิบต่าง ๆ จากภายนอกประเทศ นโยบายของอังกฤษจึงนิยมแสวงหาอาณานิคมไปทั่วโลกเพื่อจะได้สิ่งเหล่านี้มาเลี้ยงตัวเอง และส่วนใหญ่ก็จะได้มาจากประเทศทางด้านตะวันออก

ต่อมาหลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สิ้นสุดลง ลัทธิชาตินิยมได้แพร่กระจายไปในหมู่ประเทศอาณานิคม ทำให้ประเทศเหล่านั้นได้พยายามเรียกร้องเอกราชคืน ซึ่งอังกฤษจำเป็นต้องยอมรับสภาพการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้น ขณะเดียวกันผลจากการที่อังกฤษได้เข้าร่วมรบในสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้อังกฤษต้องประสบกับปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศ อย่างไรก็ตามนโยบายของอังกฤษในขณะนั้นยังคงให้ความสำคัญกับภูมิภาคบริเวณมหาสมุทรอินเดียอยู่ นายเออเนสท์ เบวิน (Ernest Bevin) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ได้กล่าวต่อสภาล่างของอังกฤษเมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ.1947 (พ.ศ.2490) ว่า<sup>25</sup> “อังกฤษจะยังคงรักษาทบทางที่ตั้งที่กระทำมาแต่ดั้งเดิมในประวัติศาสตร์ ในฐานะที่เป็นหนึ่งในประเทศมหาอำนาจที่มีความสำคัญต่อการรักษาสันติภาพของโลก” นายเบวินเชื่อว่า การถอนตัวออกจากบริเวณมหาสมุทรอินเดียจะส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการครองชีพของคนงานอังกฤษ ดังนั้นอังกฤษจึงยังคงรักษาทบตะวันออกกลางและอ่าวเปอร์เซียเอาไว้ ส่วนทางด้านยุโรปนั้นอังกฤษได้มอบให้สหรัฐอเมริกาเป็นผู้ดูแลแทน

ขณะเดียวกันสถานการณ์ในโลกได้เปลี่ยนแปลงไป เกิดการแพร่ขยายตัวของลัทธิคอมมิวนิสต์ดังที่เกิดในมาเลเซียในปี ค.ศ.1948-1950 (พ.ศ.2491-2493) และเกิดสงครามเกาหลี ปี ค.ศ.1950-1953 (พ.ศ.2493-

<sup>25</sup> Monoranjan, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 15.



เรือรบ *Prince of Wales* ของอังกฤษ มหาอำนาจทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก แสดงแสนยานุภาพที่ท่าเรือสิงคโปร์เมื่อ 2 ธันวาคม ค.ศ.1941 แต่อีก 8 วันต่อมา ในช่วงบ่ายของวันที่ 10 ธันวาคม กองทัพอากาศญี่ปุ่นได้จมเรือลำนี้พร้อมกับเรือรบ *The Repulse* ลงในน่านน้ำมาเลเซีย และนี่คือจุดเสื่อมของอำนาจอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(ภาพจากหนังสือ *Singapore : An Illustrated History*, 1985)

2496) อังกฤษจึงต้องคงกำลังไว้ในมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นดินแดนในอาณัติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ต่อมาในปี ค.ศ.1964 (พ.ศ.2507) เมื่อพรรคแรงงานขึ้นมามีอำนาจ นายฮาโรลด์ วิลสัน (Harold Wilson) ผู้นำพรรคแรงงานคนสำคัญก็ได้เน้นให้เห็นความสำคัญของการปรากฏตัวทางทหารของอังกฤษทางด้านตะวันออกของคลองสุเอซ และหวังว่าประเทศตะวันตกประเทศอื่น ๆ จะมาช่วยแบ่งเบาภาระอันนี้<sup>26</sup> ซึ่งทางสหรัฐอเมริกาได้ให้การสนับสนุนบทบาทของอังกฤษเป็นอย่างดี โดยเสนอให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่อังกฤษ<sup>27</sup>

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าอังกฤษจะยังคงมีความต้องการมีบทบาทในภูมิภาคนี้และได้รับการสนับสนุนจากสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างดี แต่อังกฤษก็ได้รับการต่อต้านจากผู้นำสาธารณชนหลายคนในอังกฤษ โดยอ้างเหตุผลถึงความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจภายในประเทศและเรียกร้องให้ลดบทบาททางด้านนี้ลง รัฐบาลอังกฤษไม่สามารถที่จะเพิกเฉยต่อข้อเรียกร้องนี้ได้ เพราะสถานการณ์ทางการเงินในอังกฤษขณะนั้นเป็นเช่นนั้นจริง ๆ ดังนั้นรัฐบาลอังกฤษจึงให้สัญญาตัดงบประมาณค่าใช้จ่ายทางการป้องกันประเทศลงจากเดิมซึ่งเป็นร้อยละ 7 ของรายได้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประชาชาติ (GNP) ให้เหลือร้อยละ 6 ในช่วงปี ค.ศ.1969-1970 (พ.ศ.2512-2513) แต่ถึงกระนั้นปัญหานี้ก็ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ เมื่อทางฝ่ายกลาโหมของอังกฤษได้สำรวจถึงค่าใช้จ่ายในการรักษากำลังนอกประเทศในช่วงปี ค.ศ.1966-1967 (พ.ศ.2509-2510) ปรากฏว่าอังกฤษต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 235 ล้านดอลลาร์สำหรับการศึกษาปฏิบัติการทางด้านตะวันออกของคลองสุเอซ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่าย

<sup>26</sup> Ibid., p. 20.

<sup>27</sup> Ibid., p. 21.

ทางด้านปฏิบัติการในยุโรปแล้ว อังกฤษเสียค่าใช้จ่ายเพียง 100 ล้านปอนด์ และเสียค่าใช้จ่ายในบริเวณเมดิเตอร์เรเนียน 66 ล้านปอนด์<sup>28</sup> อย่างไรก็ตาม ในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) อังกฤษต้องประสบกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน รัฐบาลจึงจำเป็นต้องตัดงบประมาณอย่างเร่งด่วนสำหรับปี ค.ศ.1968-1969 (พ.ศ.2511-2512) ขณะเดียวกันค่าเงินปอนด์สเตอร์ลิงของอังกฤษก็ลดลงอีก ดังนั้นเมื่อสถานการณ์เป็นเช่นนี้ รัฐบาลจึงจำต้องลดค่าใช้จ่ายด้านการป้องกันประเทศลงไปด้วย

การถอนตัวของอังกฤษครั้งนี้ ไม่ได้มีสาเหตุมาจากปัญหาทางด้านเศรษฐกิจแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังเนื่องมาจากการเกิดปัญหาการดำเนินการภายในของประเทศต่าง ๆ ในแถบคลองสุเอซจนถึงขั้นใช้ความรุนแรง ดังเช่น ในประเทศบาห์เรน เชค สุลมาน บิน ฮามาด (Sheikh Sulman bin Hamad) ได้สนับสนุนให้มีการปฏิรูปการเมืองภายในประเทศตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อังกฤษ แต่ขณะนั้นได้เกิดวิกฤตการณ์คลองสุเอซขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดการจลาจลภายในประเทศอย่างรุนแรง ทำให้ เชค สุลมาน เปลี่ยนใจไม่ฟังคำแนะนำของอังกฤษ และได้ยกเลิกการปฏิรูปการเมืองภายในประเทศ ทำให้การเมืองการปกครองภายในประเทศไม่ก้าวหน้าแต่ถอยหลังกลับไปแบบเดิมอีก เหตุการณ์เช่นนี้ทำให้ประเทศในแถบอ่าวเปอร์เซียลดความเชื่อถืออังกฤษลง<sup>29</sup> จากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ ประกอบกับการเผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศอังกฤษ ในที่สุดอังกฤษจึงได้ตัดสินใจประกาศในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ที่จะเริ่มถอนทหารออกจากทางด้านตะวันออกของคลองสุเอซให้

<sup>28</sup> Ibid., p. 23-24.

<sup>29</sup> R.P. Owen, "The British Withdrawal from the Persian Gulf," *The World Today* 28 (February 1972) : 76.



หมดภายในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514)

การถอนตัวของอังกฤษครั้งนี้ทำให้ประเทศที่เป็นมิตรกับอังกฤษรวมทั้งสหรัฐอเมริกา ไม่ค่อยพอใจต่อการตัดสินใจของอังกฤษนัก เพราะในขณะนั้นเป็นเวลาเดียวกับที่สหรัฐอเมริกามีภาระการทำสงครามในเวียดนาม และเกิดความคิดเห็นแตกแยกภายในประเทศเกี่ยวกับบทบาทของสหรัฐอเมริกาต่อการรักษาสันติภาพในโลก<sup>30</sup> ซึ่งการถอนตัวของอังกฤษจะทำให้เกิดสุญญากาศแห่งอำนาจขึ้นในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศมหาอำนาจอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต ได้ขยายอิทธิพลจากทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกผ่านช่องแคบมะละกาเข้าไปมีบทบาทแข่งขันกันในมหาสมุทรอินเดียแทนที่อังกฤษ

### 1. การปรากฏตัวทางเรือของสหรัฐอเมริกา

การที่มหาสมุทรอินเดียเป็นมหาสมุทรที่มีที่ตั้งอยู่ไกลจากสหรัฐอเมริกา มากที่สุด ประกอบกับในช่วงก่อนปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) อังกฤษซึ่งเป็นพันธมิตรก็มีอิทธิพลเหนือหน้านาน้ำน้อยอยู่แล้ว ดังนั้นสหรัฐอเมริกาจึงไม่ค่อยให้ความสนใจมหาสมุทรอินเดียเท่าใดนัก สหรัฐอเมริกาจึงได้ปล่อยให้อังกฤษเป็นผู้ดูแลแทน อีกประการหนึ่งคือ สหรัฐอเมริกามองว่ามหาสมุทรอินเดียนั้น ไม่ได้มีประโยชน์สำคัญต่อประเทศมากนัก ดังที่นายโรนัลด์ ไอ สไปเออร์ (Ronald I. Spiers) ผู้อำนวยการกิจการการเมืองและการทหาร กระทรวงการต่างประเทศได้กล่าวไว้ว่า<sup>31</sup> “บริเวณมหาสมุทรอินเดียนั้นไม่เหมือนยุโรปและเอเชีย สหรัฐอเมริกาให้ความสนใจมหาสมุทรอินเดียเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

<sup>30</sup> Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 27.

<sup>31</sup> Vali, Politics of the Indian Ocean Region, p. 184.

ไม่ได้ให้ความสำคัญกับมหาสมุทรอินเดียว่าเป็นศูนย์กลางของดุลย์แห่งอำนาจ แต่เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการแข่งขันของมหาอำนาจ”

อย่างไรก็ตามหลังจากที่อังกฤษได้ประกาศที่จะเริ่มถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) สหรัฐอเมริกาได้หันมาให้ความสนใจกับมหาสมุทรอินเดียเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์อยู่ในบริเวณนี้หลายอย่างด้วยกัน แต่วัตถุประสงค์สำคัญของสหรัฐอเมริกานในมหาสมุทรอินเดียก็คือ เพื่อรักษาดุลย์แห่งเสถียรภาพเอาไว้ โดยมีให้ประเทศใดสามารถยึดครองหรือมีอิทธิพลเหนือพื้นที่อยู่แต่ผู้เดียวได้ด้วยเหตุนี้สหรัฐอเมริกาก็ต้องรักษากำลังทางเรือของตนให้ปรากฏเอาไว้ตามความจำเป็น

ปกติสหรัฐอเมริกามีกองเรือประจำอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย ชื่อ *กองเรือเฉพาะกิจตะวันออกกลาง* (Middle East Task Force - MIDEASTFOR) กองเรือนี้ได้ตั้งขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1948 (พ.ศ.2491) ประกอบด้วยเรือรบขนาดเล็ก 1 ลำ เครื่องบินทะเล 1 ลำ และเรือพิฆาต 2 ลำ กองเรือนี้จอดอยู่ที่ฐานทัพเรือในประเทศบาห์เรน<sup>32</sup> ถึงแม้สหรัฐอเมริกามีกองเรือขนาดเล็กในบริเวณนี้ แต่เมื่อเกิดวิกฤตการณ์สงครามระหว่างอินเดียและปากีสถานในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สหรัฐอเมริกาได้ส่งกองเรือจากมหาสมุทรแปซิฟิกเดินทางผ่านช่องแคบมะละกามายังบริเวณมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากสหรัฐอเมริกา มีฐานทัพอยู่ที่ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และเกาะกวม ซึ่งอยู่ในบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิก แต่ฐานทัพที่มีความสำคัญและอยู่ใกล้มหาสมุทรอินเดียมากที่สุด ได้แก่ ฐานทัพเรือที่อ่าวซูบิค ประเทศฟิลิปปินส์ เป็นฐานทัพแห่งเดียวของสหรัฐอเมริกาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่เชื่อมต่อ

<sup>32</sup> Ibid., p. 173.

ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย และเป็นฐานทัพที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างฐานทัพอื่น ๆ ของสหรัฐอเมริกาในมหาสมุทรแปซิฟิก กับฐานทัพในมหาสมุทรอินเดียบนเกาะดิเอโก การ์เซีย

ดังนั้นการส่งกำลังเข้ามายังมหาสมุทรอินเดีย สหรัฐอเมริกาจึงอาศัยกองเรือแปซิฟิกจากฐานทัพในฟิลิปปินส์ ซึ่งได้แก่ ฐานทัพเรือที่อ่าวซูบิกเป็นสำคัญ และช่องแคบมะละกาจึงเป็นช่องแคบที่มีความสำคัญในการเคลื่อนย้ายกองกำลังไปยังมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากช่องแคบดังกล่าวจะช่วยให้สหรัฐอเมริกาขยับระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางจากมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังมหาสมุทรอินเดียได้เป็นอย่างดีในการแข่งขันกันกับสหภาพโซเวียต

การปรากฏตัวทางเรือของสหรัฐอเมริกาในบริเวณมหาสมุทรอินเดียเริ่มขึ้นในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) เพื่อทำการฝึกซ้อมรบทางเรือที่ชื่อว่า มิดลิงค์ (Midlink) การซ้อมรบครั้งนี้มีขึ้นที่กรุงการากี ซึ่งสหรัฐอเมริกาได้ส่งเรือบรรทุกเครื่องบินเอสเซกซ์ (Essex) มาร่วมซ้อมรบ ต่อมาในวันที่ 5 เมษายน ค.ศ.1964 (พ.ศ.2507) กองเรือสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยเรือบรรทุกเครื่องบิน บอง ออม ริชาร์ด (Bon Homme Richard) เรือพิฆาต 4 ลำ และเรือเล็กอีก 1 ลำ ได้เข้ามายังมหาสมุทรอินเดียเพื่อทำการฝึกซ้อมรบเช่นกัน และได้ทำการสำรวจเพื่อหาที่ตั้งฐานทัพทางทหารด้วย และในที่สุดสหรัฐอเมริกาก็ได้ตกลงเช่าฐานทัพของอังกฤษที่เกาะดิเอโก การ์เซีย ต่อมาในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) สหรัฐอเมริกาก็ได้ตกลงกับรัฐบาลออสเตรเลียตั้งสถานีติดต่อสื่อสารที่แหลมนอร์ธเวสเคปอีกด้วย

ในระหว่างทศวรรษ 1970 สหรัฐอเมริกาได้วางแผนกำหนดให้มหาสมุทรอินเดียเป็นเขตของการปฏิบัติการทางทหาร โดยที่ในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สหรัฐอเมริกาได้เริ่มทำการซ้อมรบทางเรือในช่วงที่เกิดสงครามอินเดียบกับปากีสถาน ในปีเดียวกันนั้นสหรัฐอเมริกาก็ได้ส่งกองเรืออันประกอบด้วย

ด้วยเรือบรรทุกเครื่องบินขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์ชื่อ เอ็นเทอร์ไพรส์ เรือพิฆาต 7 ลำ และเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ชื่อ ทริโพลี (Tripoli) เข้ามาในอ่าวเบงกอล ต่อมาในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) กองบัญชาการกองเรือสหรัฐอเมริกาได้ประกาศว่า มหาสมุทรอินเดียเป็นเขตในความรับผิดชอบของกองเรือแปซิฟิกที่ 7 ของสหรัฐอเมริกา<sup>33</sup>

ในเดือนตุลาคม ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) ได้เกิดสงครามอาหรับ-อิสราเอลขึ้น สหรัฐอเมริกาได้ส่งเรือบรรทุกเครื่องบินแฮนค็อก (Hancock) และเรือพิฆาต 4 ลำ เข้ามาทางด้านตะวันตกของมหาสมุทรอินเดีย กล่าวได้ว่าการปรากฏตัวของเรือรบสหรัฐอเมริกาในมหาสมุทรอินเดียนั้นในปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) มีเรือรบที่ปรากฏให้เห็น 872 ลำ ในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) มี 858 ลำ และในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) มี 990 ลำ และเพิ่มขึ้นในปี ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) เป็นจำนวน 1,410 ลำ ซึ่งเป็นปีที่เกิดสงครามอาหรับและอิสราเอล

## 2. การปรากฏตัวของเรือของสหภาพโซเวียต

เป็นที่ทราบกันดีว่าสหภาพโซเวียตนั้นเป็นศัตรูในด้านอุดมการณ์กับสหรัฐอเมริกามาตั้งแต่เปลี่ยนระบอบการปกครองเมื่อปี ค.ศ.1917 (พ.ศ.2460) นโยบายต่างประเทศของสหภาพโซเวียตคือมุ่งที่จะสร้างรัฐสังคมนิยมขึ้นในประเทศต่าง ๆ ด้วยเหตุนี้สหภาพโซเวียตจึงพยายามมุ่งมั่นที่จะพัฒนากำลังทางเรือและขยายขอบเขตแห่งนาวิกานูภาพของตนออกไปอย่างจริงจังและกว้างขวาง<sup>34</sup>

<sup>33</sup> Kaushik, *Perspectives on Security in Indian Ocean Region*, p. 50.

<sup>34</sup> เกตุ สันติเวชกุล, "ยุทธศาสตร์แห่งสมุทธานุภาพ," นววิเทศ 56 (กุมภาพันธ์ 2516) : 132.

แต่เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของสหภาพโซเวียตในฐานะที่เป็นประเทศมหาอำนาจมีสภาพที่เป็นน้ำแข็งตลอดปี ทั้งทางมหาสมุทรอาร์คติก มหาสมุทรแปซิฟิกตอนเหนือ และมหาสมุทรแอตแลนติกตอนเหนือ เรือไม่สามารถแล่นออกไปได้เพราะติดน้ำแข็ง สหภาพโซเวียตจึงต้องแสวงหาทางน้ำอุ่นเพื่อสามารถติดต่อกับประเทศอื่น ๆ ได้ต่อไป สหภาพโซเวียตจึงได้ให้ความสำคัญต่อมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากเป็นทะเลน้ำอุ่นและเป็นทางเชื่อมต่อแห่งเดียวที่กองเรือของสหภาพโซเวียต อันได้แก่ กองเรือบอลติก (Baltic Fleet) กองเรืออาร์คติก (Arctic Fleet) กองเรือทะเลดำ (Black Sea Fleet) และกองเรือแปซิฟิก (Pacific Fleet) จะสามารถติดต่อกันได้ ขณะเดียวกันการที่กองเรือเหล่านี้จะเดินทางมามหาสมุทรอินเดียได้จะต้องออกจากท่าเรือและแล่นผ่านช่องแคบที่ประเทศฝ่ายตะวันตกควบคุมเป็นประจำ อาทิ กองเรือบอลติกต้องผ่านช่องแคบเดนิช (Danish) กองเรือทะเลดำผ่านช่องแคบเดอร์กิช (Turkish) ช่องแคบยิบรัลตา (Gibraltar) และคลองสุเอซ และกองเรือแปซิฟิกต้องผ่านช่องแคบเกาหลี ญี่ปุ่น ไปตามเส้นทางทะเลจีนใต้ และผ่านช่องแคบมะละกาไปยังมหาสมุทรอินเดีย

ในช่วงปลายทศวรรษ 1960 ได้มีเหตุการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศที่ทำให้กองกำลังทางเรือของสหภาพโซเวียตมีความเกี่ยวพันกันกับช่องแคบเป็นอย่างมาก และที่สำคัญคือ ช่องแคบมะละกา กล่าวคือ ในช่วงปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ที่สหภาพโซเวียตเริ่มขยายอิทธิพลเข้ามาในมหาสมุทรอินเดียนั้น คลองสุเอซได้ถูกปิดมาตั้งแต่ปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) อันเป็นผลมาจากสงคราม 6 วัน ดังนั้นทำให้กำลังทางเรือส่วนใหญ่ของสหภาพโซเวียตที่จะเดินทางเข้ามายังมหาสมุทรอินเดียต้องมาจากกองเรือแปซิฟิกซึ่งมีฐานทัพอยู่ที่วลาดีวอสต็อก ทั้งนี้เป็นเพราะว่าถ้าจะส่งกองเรือจากทะเลดำ ทะเลบอลติก หรือจากมหาสมุทรอาร์คติกมายังมหาสมุทรอินเดีย จะต้องแล่นเรือ

อ้อมทวีปแอฟริกาและแหลมกูดโฮปเป็นระยะทางประมาณ 12,000 ไมล์<sup>35</sup> ซึ่งตามเส้นทางนี้นั้นกองเรือของสหภาพโซเวียตจะต้องผ่านน่านน้ำช่องแคบที่อยู่ในการดูแลของประเทศตะวันตก และสหภาพโซเวียตก็จะมีฐานทัพหรือท่าเรือของประเทศที่เป็นมิตรที่จะแวะจอดพักได้ ขณะที่การเดินทางจากฐานทัพเรือที่วลาดิวอสต็อกมายังมหาสมุทรอินเดียสามารถแวะจอดที่สิงคโปร์ได้ และยังมีระยะทางเพียง 4,000 ไมล์เท่านั้น<sup>36</sup> ดังนั้นสหภาพโซเวียตจึงนิยมส่งกองเรือทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ามายังมหาสมุทรอินเดียโดยผ่านช่องแคบมะละกา

นอกจากนี้สหภาพโซเวียตได้ปรากฏตัวมากขึ้นในมหาสมุทรอินเดียในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) นั้น ก็เพื่อเป็นการตอบโต้การเคลื่อนไหวของเรือดำน้ำสหรัฐอเมริกาในบริเวณนี้ด้วย เนื่องจากก่อนหน้านี้คือในปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) สหรัฐอเมริกาได้ทำข้อตกลงกับรัฐบาลออสเตรเลียที่จะตั้งสถานีติดต่อสื่อสารที่แหลมนอร์ทเวสต์เคป (North-West Cape) สถานีนี้สามารถติดต่อกับเรือดำน้ำได้ ซึ่งทำให้สหภาพโซเวียตเข้าใจถึงวัตถุประสงค์การเคลื่อนไหวของเรือดำน้ำสหรัฐอเมริกาในบริเวณนี้ ในเดือนมีนาคม ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) สหภาพโซเวียตจึงได้ส่งเรือพิฆาตติดจรวด 2 ลำ และเรือลาดตระเวนรุ่นสเวร์ดลอฟ (Sverdlov) 1 ลำ เข้ามา โดยแวะที่อินเดีย และเรือลาดตระเวน 1 ลำ กับเรือพิฆาตติดจรวดอีก 1 ลำ แวะที่ท่าเรือในโซมาเลีย อ่าวเปอร์เซีย และปากีสถาน ก่อนที่จะเดินทางกลับไปยังท่าเรือที่วลาดิวอสต็อก<sup>37</sup>

ในต้นเดือนมกราคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) สหภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือจำนวน 5 ลำ เข้ามาในมหาสมุทรอินเดียอีก โดยแวะจอดที่เมืองท่า

<sup>35</sup> Vali, *Politics of the Indian Ocean Region*, p. 189.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 188.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 177.

เอเดน และเรือ 2 ลำในจำนวนนี้ได้แวะที่โคลัมโบเพื่อทำการสำรวจทางสมุทรศาสตร์ ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) กองเรือสหภาพโซเวียตจำนวนหนึ่งประกอบด้วยเรือลาดตระเวนติดซีปนาวุธ เรือพิฆาตคอร์บีโด เรือสินค้า และเรือบรรทุกน้ำมัน จำนวนอย่างละ 1 ลำ ได้แวะที่ท่าเรืออิหร่านในอ่าวเปอร์เซีย ในเดือนมีนาคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) กองเรือสหภาพโซเวียตประกอบด้วย เรือดำน้ำ 3 ลำ เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้า ได้ปรากฏตัวอยู่ที่ทางใต้ของเกาะลังกา และในเดือนเมษายนของปีเดียวกันนั้น กองเรือสหภาพโซเวียตซึ่งประกอบด้วย เรือลาดตระเวนซีปนาวุธ 1 ลำ เรือพิฆาตคอร์บีโดติดจรวด 1 ลำ และเรือบรรทุกน้ำมัน 1 ลำ ได้แวะเยือนพอร์ต หลุยส์ (Port Louis) เมืองหลวงของมอริเชียส ต่อมาในเดือนธันวาคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) เรือดำน้ำสหภาพโซเวียต 1 ลำ เรือช่วยรบอีก 1 ลำ ได้ปรากฏตัวที่ช่องแคบมะละกา และบางส่วนของกองเรือสหภาพโซเวียตได้แล่นไปที่อ่าวเปอร์เซีย และแวะที่ท่าเรือในโซมาเลีย ในขณะเดียวกันสหภาพโซเวียตได้ส่งเรืออีก 3 ลำ รวมทั้งเรือดำน้ำ 1 ลำ ไปแวะที่เมืองท่าเอเดนด้วย ทั้งนี้วัตถุประสงค์ที่สหภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือต่าง ๆ เข้ามาในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย ในช่วงปี ค.ศ.1968-1969 (พ.ศ.2511-2512) นี้ก็เพื่อจะทำความคุ้นเคยกับสภาพการเดินเรือ การแวะจอดตามที่ต่าง ๆ และรวมไปถึงเป็นการอวดธงเรือด้วย<sup>38</sup>

ในเดือนมกราคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สหภาพโซเวียตได้ส่งเรือรบผ่านช่องแคบมะละกาเข้ามาอีกเพื่อแสดงกำลังของสหภาพโซเวียต<sup>39</sup> อีกทั้งเพื่อเป็นการหาประสบการณ์ในการแล่นเรือในน่านน้ำระยะไกลภายใต้สภาพการณ์

<sup>38</sup> Ghebbardt, "Soviet and U.S. Interests in the Indian Ocean," : 673.

<sup>39</sup> Tan Su-Cheng, *The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia*,

ต่าง ๆ กัน และเพื่อเป็นการฝึกติดตามเรือสินค้าซึ่งเป็นหน้าที่อันชอบธรรมของกองเรือทุกประเทศ<sup>40</sup> และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา สหภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือเข้าไปยังมหาสมุทรอินเดียอย่างสม่ำเสมอ กองเรือต่าง ๆ ที่สหภาพโซเวียตส่งเข้าไปในมหาสมุทรอินเดียนั้น สหภาพโซเวียตไม่ได้ส่งเข้าไปอยู่อย่างถาวร แต่จะมีการสับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา โดยปกติสหภาพโซเวียตจะมีเรือ 11-20 ลำ ประจำอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย แต่ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เรือรบกลุ่มนี้จะได้รับกำลังเสริมมาอีก<sup>41</sup> ดังเช่นในระหว่างที่เกิดสงครามระหว่างอินเดียกับปากีสถานเมื่อเดือนธันวาคมค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) จำนวนเรือรบสหภาพโซเวียตที่อยู่ในมหาสมุทรอินเดียเพิ่มขึ้นเป็น 22 ลำ โดยเรือ 6 ลำเคลื่อนไหวกว้างไปมาอยู่ในอ่าวเบงกอล เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของเรือบรรทุกเครื่องบินขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์ ชื่อ เอ็นเทอร์ไพรส์ (Enterprise) และกำลังเรืออื่น ๆ ของสหรัฐอเมริกา

ต่อมาในเดือนตุลาคม ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) ในขณะที่เกิดสงครามระหว่างอิสราเอลและอาหรับ จำนวนเรือรบของสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียเพิ่มขึ้นถึง 29 ลำ<sup>42</sup> ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือรบของสหภาพโซเวียตในระหว่างที่เกิดสงครามในตะวันออกกลางกับในยามสงบแล้ว กล่าวได้ว่าจำนวนเรือของสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น ในตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนเรือของสหรัฐอเมริกา และสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียในระหว่างปี ค.ศ.1968-1976 (พ.ศ.2511-

<sup>40</sup> Kaushik, Perspectives on Security in Indian Ocean Region, p. 38-39.

<sup>41</sup> เอกไชย อิศรางกูร ณ อยุธยา, "การชิงดีชิงเด่นในมหาสมุทรอินเดีย," นาวิกศาสตร์ 55 (ธันวาคม 2515) : 75-77.

<sup>42</sup> Tan Su-Cheng, The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia, p. 58.



2519) ตามสถิตินี้จะพบว่า จำนวนเรือของสหภาพโซเวียตที่แล่นอยู่ในมหาสมุทรอินเดียในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) มีจำนวน 1,760 ลำ ขณะที่สหรัฐอเมริกา มี 1,788 ลำ และในปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) สหภาพโซเวียตมีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นเป็น 7,300 ลำ เปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกาซึ่งมีเพียง 1,750 ลำเท่านั้น จากสถิตินี้แสดงให้เห็นถึงจำนวนเรือของสหภาพโซเวียตที่เพิ่มมากขึ้นตามลำดับเวลา ขณะที่จำนวนเรือของสหรัฐอเมริกาไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก<sup>43</sup> ทั้งนี้เนื่องจากผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกาในมหาสมุทรอินเดียมีความสำคัญเป็นอันดับรอง เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ในบริเวณมหาสมุทรแอตแลนติก มหาสมุทรแปซิฟิก หรือทะเลเมดิเตอร์เรเนียน<sup>44</sup> และเมื่อพิจารณาจำนวนท่าเรือที่สหภาพโซเวียตและสหรัฐอเมริกาได้แวะจอดในช่วงปี ค.ศ.1969-1976 (พ.ศ.2512-2519) ดังตารางที่ 4.8 พบว่า สหรัฐอเมริกาทำการแวะจอดตามท่าเรือต่าง ๆ มากกว่าสหภาพโซเวียต<sup>45</sup> เนื่องมาจากสหรัฐอเมริกามีท่าเรือของประเทศที่เป็นพันธมิตรมากกว่า

อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่า สหภาพโซเวียตมีข้อเสียเปรียบสหรัฐอเมริกาอยู่ประการหนึ่งในด้านการส่งกองเรือแปซิฟิกของสหภาพโซเวียตเข้ามาปฏิบัติการในมหาสมุทรอินเดีย กล่าวคือ กองเรือสหภาพโซเวียตจะต้องเดินทางมาจากท่าเรือที่วลาดิวอสต็อก ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือแปซิฟิกของสหรัฐอเมริกาแล้ว สหรัฐอเมริกาส่งกองเรือจากฐานทัพที่อ่าวชุกบิค ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งมีระยะทางสั้นกว่าถึง 2,000 ไมล์<sup>46</sup> ในการเดินทางเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย นอกจากนี้ฐานทัพที่วลาดิวอสต็อกยังเป็นน้ำแข็งในช่วง

<sup>43</sup> Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 97.

<sup>44</sup> Vali, Politics of the Indian Ocean Region, p. 185.

<sup>45</sup> Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean, p. 97.

<sup>46</sup> Kaushik, Perspectives on Security in Indian Ocean, p. 39.

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนเรือของสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียในปี ค.ศ.1968-1976

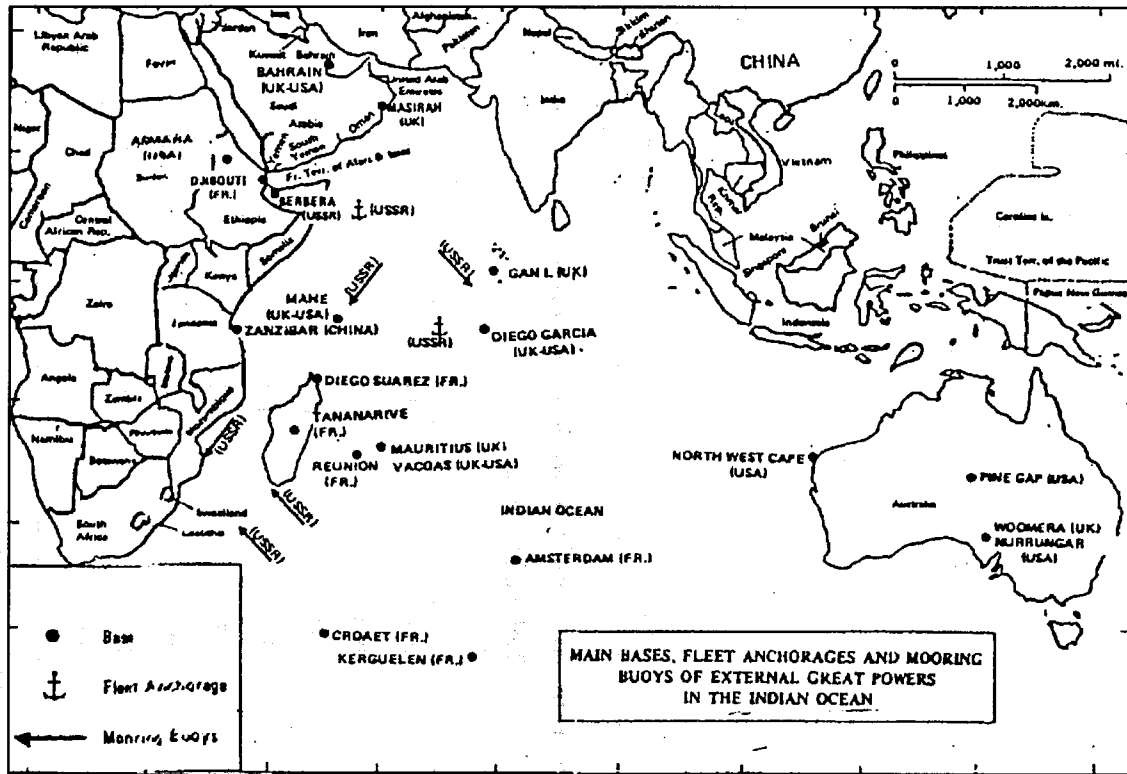
Year	USSR	U.S.
1968	1,760	1,788
1969	4,066	1,315
1970	4,936	1,246
1971	4,023	1,337
1972	8,854	1,448
1973	8,895	2,154
1974	10,501	2,619
1975	7,171	1,921
1976	7,300	1,750

ตารางที่ 4.8 จำนวนท่าเรือที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้แวะจอดในปี ค.ศ.1969-1976

Year	U.S.	USSR
1969	152	11
1970	135	18
1971	177	18
1972	161	35
1973	154	100
1974	118	206
1975	108	113
1976	132	n.a.

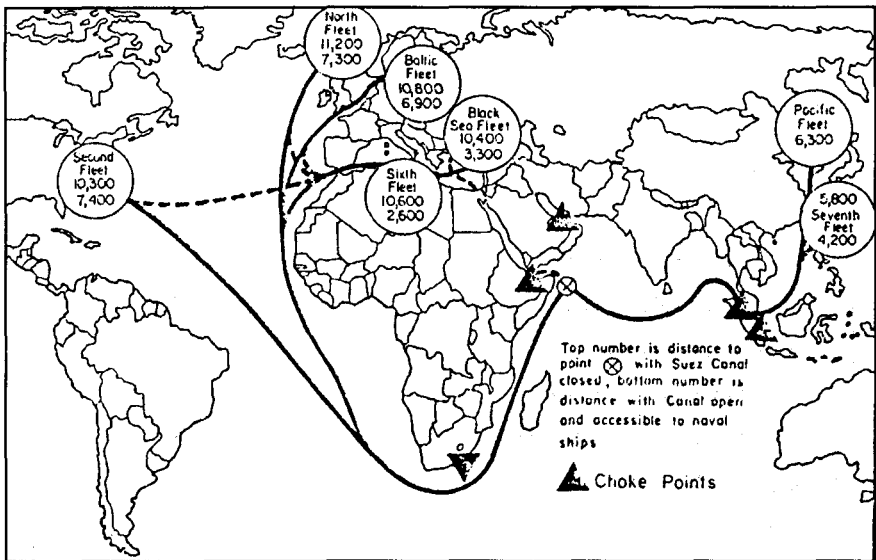
Source : Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 97.

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงที่ตั้งฐานทัพ ที่แวะจอดเรือ ของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดีย



Source : Tan Su-Cheng, The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia (Asia and the World Forum, 1977), p. 61.

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบระยะทางการเคลื่อนย้ายกองกำลังทางเรือของสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตจากฐานทัพที่ต่าง ๆ ทั้งในกรณีที่ผ่านมาคลองสุเอซ และอ้อมแหลมกู๊ดโฮป



Source : Monoranjan Bezboruah, U.S. Strategy in the Indian Ocean (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 100.

ตารางที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาที่กองเรือสหรัฐอเมริกาและกองเรือสหภาพโซเวียตใช้ในการเดินทาง (จำนวนวัน)

<b>To the Persian Gulf</b>	
USSR	
From the Mediterranean anchorages	9
From Sevastapool	11
From Valadivostok	17
U.S. (approximately)	
From the Sixth Fleet (Mediterranean) (through the Suez with no carriers)	7.5
From the Seventh Fleet	6
<b>To the Red Sea</b>	
USSR	
From Sevastapool	8
From Valadivostok	17
U.S. (approximately)	
From the Sixth Fleet	6.5
From the Seventh Fleet	7.5
<b>To Diego Garcia</b>	
USSR	
From Sevastapool	13
From Valadivostok	14
U.S. (approximately)	
From the Sixth Fleet	11
From the Seventh Fleet	6

\* ความเร็วโดยเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางเท่ากับ 16 น็อต

Source : Monoranjan Bezboruah, *U.S. Strategy in the Indian Ocean* (New York : Praeger Publishers, 1977), p. 103.

ฤดูหนาวและปกคลุมด้วยหมอกในช่วงฤดูใบไม้ผลิ ประกอบกับสภาพโซเวียตไม่มีฐานทัพเรือและฐานทัพอากาศนอกประเทศที่ถาวร เนื่องจากสภาพโซเวียตไม่มีสนธิสัญญาทางทหารกับประเทศใด ๆ ในภูมิภาคแถบนี้ที่จะใช้ฐานทัพได้ นอกจากสนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือกับประเทศอัฟกานิสถาน อินเดีย เอธิโอเปีย โมแซมบิก อังโกลา อิรัก ซีเรีย เยเมนเหนือ และเยเมนใต้ เท่านั้น อย่างไรก็ตามสภาพโซเวียตสามารถใช้ท่าเรือจากเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ ที่เรือรบของสภาพโซเวียตเข้าไปแวะเยือนอยู่บ่อย ๆ เป็นฐานทัพชั่วคราวได้ เมืองท่าเหล่านี้มีหลายแห่งที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกพร้อมมูล อาทิเช่น วิชาซาพัทนัม (Vishakapatnam) ประเทศอินเดีย โฮเดิดา (Hodeida) ประเทศเยเมนเหนือ เอเดน (Aden) ประเทศเยเมนใต้ เบอร์เบอร์รา และโมกาดิชู (Berbera and Mogadishu) ประเทศโซมาเลีย อุมม์ คาสร์ (Umm Qasr) ประเทศอิรัก และ จิตตะกอง (Chittagong) ประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกาแล้ว สหรัฐอเมริกามีฐานทัพอยู่หลายแห่งในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย อาทิเช่น ที่เกาะดิเอโก การ์เซีย ประเทศบารห์เรน แหลมนอร์ธเวสเคปและที่แหลมคอกเบอร์นในประเทศออสเตรเลีย ดังนั้นจากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จึงแสดงให้เห็นถึงความเสียเปรียบในทางยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญยิ่งสำหรับการปฏิบัติการทางเรือของสภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดีย

ถึงกระนั้นก็ตาม การปรากฏตัวของเรือของสภาพโซเวียตในมหาสมุทรอินเดียนับตั้งแต่ปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ก็เนื่องมาจากความต้องการรักษาผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจเป็นสำคัญดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น นอกจากนี้แล้วปัจจัยอื่น ๆ ที่มีส่วนทำให้สภาพโซเวียตเข้ามามีอิทธิพลในบริเวณนี้ ได้แก่ เพื่อแสดงความเป็นอภิมหาอำนาจ จะเห็นได้จากการที่สภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือไปแวะจอดตามเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ

ทั้งในยามสงบและยามที่เกิดสงคราม และเพื่อเป็นการถ่วงดุลย์กับสหรัฐอเมริกาเพื่อมิให้สหรัฐอเมริกาใช้อำนาจมากเกินไป หรือมีอิทธิพลในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดียแต่เพียงผู้เดียว อย่างไรก็ตามการปรากฏตัวของสหภาพโซเวียตทางเรือในมหาสมุทรอินเดีย ได้เกิดขึ้นในขณะเดียวกับที่อังกฤษได้ประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซ ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) จึงเป็นที่เชื่อว่าสหภาพโซเวียตต้องการเข้ามาแทนที่อังกฤษเมื่อเกิดช่องว่างแห่งอำนาจขึ้นในบริเวณนี้ด้วยเช่นกัน

กล่าวได้ว่าการที่สหรัฐอเมริกาส่งกองเรือเข้ามาในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย โดยส่งกองเรือจากมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ามาเป็นส่วนใหญ่เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนในบริเวณมหาสมุทรอินเดียนั้น ทำให้สหภาพโซเวียตเห็นว่าเป็นภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของตนในภูมิภาคนี้ สหภาพโซเวียตจึงพยายามเสริมสร้างกำลังทางเรือของตนให้มากขึ้น เพื่อเป็นการตอบโต้สหรัฐอเมริกา และรักษาผลประโยชน์ของตนเองไว้ ดังนั้นจึงทำให้มหาสมุทรอินเดียกลายเป็นเวทีแข่งขันของมหาอำนาจไปในที่สุด และส่งผลให้ประเทศที่อยู่ตามชายฝั่งรอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งประเทศที่อยู่ติดกับเส้นทางเดินเรือของมหาอำนาจ เกิดความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่อยู่ในบริเวณทางเข้าออกระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก อันได้แก่ อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งคุมทางเข้าออกของช่องแคบมะละกานั้น ประเทศทั้งสองเกรงว่าการที่ปล่อยให้เรือรบของประเทศมหาอำนาจแล่นผ่านช่องแคบได้อย่างเสรี เรือรบอาจปฏิบัติการใด ๆ อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศตนได้ในขณะที่เดินทางผ่านช่องแคบ และด้วยเหตุนี้ อินโดนีเซียและมาเลเซียจึงได้ร่วมกันประกาศที่จะเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514)

## บทบาทของมหาอำนาจภายหลังสิ้นสุดสงครามเย็น

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย และส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐชายฝั่งบริเวณช่องแคบมะละกาในช่วงปลายทศวรรษ 1960 - ต้นทศวรรษ 1970 นั้น ส่วนหนึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการแข่งขันและความขัดแย้งกันระหว่างประเทศมหาอำนาจสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้กลายเป็นมหาอำนาจที่มีแสนยานุภาพทางทหารที่เข้มแข็งที่สุด ความสัมพันธ์และการเมืองระหว่างประเทศในโลกได้เริ่มแปรเปลี่ยนไปเป็นลักษณะ 2 กลุ่ม (Bi-Polar) โดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำของกลุ่มโลกเสรี และสหภาพโซเวียตเป็นผู้นำของกลุ่มประเทศคอมมิวนิสต์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการเริ่มต้นของยุคสงครามเย็น (Cold War)\* ส่งผลให้สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทในการต่อต้านคอมมิวนิสต์ในเอเชียตลอด 40 ปีต่อมา ทำให้เอเชียได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในสงครามเย็น จนกระทั่งถึงปลายทศวรรษที่ 1980 สถานการณ์โลกได้คลี่คลายจากความขัดแย้งไปสู่การร่วมมือ จากการเผชิญหน้า

---

\* สงครามเย็น เป็นสงครามระหว่างอภิมหาอำนาจ 2 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต อันสืบเนื่องมาจากความขัดแย้งและหวาดระแวงกัน จึงได้ทำการต่อสู้เพื่อที่จะเอาชนะกันโดยใช้เครื่องมือทุกอย่างยกเว้นอาวุธปรมาณู สงครามเย็นได้เริ่มขึ้นในยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อสหรัฐอเมริกาประกาศหลักการทรูแมนและแผนการมาร์แชลใน ค.ศ.1947 (พ.ศ.2490) มีการเผชิญหน้ากันระหว่างสหรัฐอเมริกาและพันธมิตร กับสหภาพโซเวียตในยุโรป (กรณีปิดล้อมกรุงเบอร์ลิน) และสงครามเย็นได้ขยายตัวจากยุโรปเข้ามาสู่เอเชียในราว ค.ศ.1950 (พ.ศ.2493) หลังจากทีพรรคคอมมิวนิสต์จีนยึดอำนาจบนแผ่นดินใหญ่ได้ในเดือนตุลาคม ค.ศ.1949 (พ.ศ.2492) และคอมมิวนิสต์เกาหลีเหนือภายใต้การสนับสนุนของสหภาพโซเวียต ได้รุกรานเกาหลีใต้ในปี ค.ศ.1950 (พ.ศ.2493)





ชาย มิคาลิต กอร์บาชอฟ ผู้นำสหภาพโซเวียต และชว โรเนลด์ เรแกน  
ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา พบกันเป็นครั้งที่ 4 ที่พระราชวังเคลมลิน กรุงมอสโก

(ภาพจาก Asiaweek, June 10, 1988)

ไปสู่การอยู่ร่วมกันโดยสันติ มีการประชุมปรึกษาหารือและร่วมมือกันมากขึ้น  
อันนำไปสู่การสิ้นสุดของสงครามเย็น ซึ่งสถานการณ์ในเวทีการเมืองระหว่าง  
ประเทศที่แสดงให้เห็นถึงการสิ้นสุดของสงครามเย็น ได้แก่

### 1) การเปลี่ยนผู้นำและนโยบายในสหภาพโซเวียต

เมื่อ *มิกฮาอิล กอร์บาชอฟ* ขึ้นมาเป็นผู้นำของสหภาพโซเวียต  
โดยดำรงตำแหน่งเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ใน ค.ศ.1985 (พ.ศ.2528)  
กอร์บาชอฟตระหนักถึงความร้ายแรงของปัญหาเศรษฐกิจที่สหภาพโซเวียต  
กำลังเผชิญอยู่ จึงตัดสินใจปฏิรูประบบเศรษฐกิจของสหภาพโซเวียตโดยใช้  
นโยบาย “*เปเรสตรอยก้า*” (Perestroika) หรือ “ปฏิรูป” และใช้นโยบาย  
“*กลาสนอสท์*” (Glasnost) หรือ “เปิดกว้าง” เพื่อเปิดประเทศและระบอบ  
การเมืองให้ประชาชนมีส่วนร่วมทางการเมืองมากขึ้น อีกทั้งยังได้แสดง  
สุนทรพจน์เกี่ยวกับนโยบายต่างประเทศของสหภาพโซเวียต ที่วลาดิวอสต็อก  
เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม ค.ศ.1986 (พ.ศ.2529) ซึ่งมีสาระสำคัญว่าสหภาพ  
โซเวียตต้องการอยู่ร่วมโดยสันติกับประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย-แปซิฟิก และ  
ต้องการมีบทบาทสร้างสรรค์ในการแก้ไขปัญหาขัดแย้งในภูมิภาคนี้ ความ  
เปลี่ยนแปลงในสหภาพโซเวียตส่งผลให้ประเทศต่าง ๆ ลดความหวาดระแวง  
สหภาพโซเวียตลง

### 2) ความเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์สามเส้าระหว่างมหาอำนาจ

ความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต  
และสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลกระทบที่สำคัญต่อการเมืองระหว่างประเทศ  
ทั้งระดับโลกและระดับภูมิภาค กอร์บาชอฟได้แสดงท่าทีว่าต้องการเจรจาและ  
อยู่ร่วมกันโดยสันติกับสหรัฐอเมริกา ซึ่งนำไปสู่การประชุมสุดยอดระหว่าง  
กอร์บาชอฟกับประธานาธิบดีเรแกน ถึง 3 ครั้ง ระหว่าง ค.ศ.1986-1988  
(พ.ศ.2529-2531) และเมื่อ *จอร์จ บุช* ขึ้นมาเป็นประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา

ต่อจากประธานาธิบดีเรแกน ก็ได้มีการประชุมสุดยอดระหว่างผู้นำทั้งสองอีกหลายครั้ง เช่น ในปี ค.ศ.1989 และ 1990 (พ.ศ.2532 และ 2533) การถ้อยทีถ้อยอาศัยกันในความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐอเมริกากับสหภาพโซเวียตได้ส่งผลให้มีการผ่อนคลายความตึงเครียดในโลก ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างสหภาพโซเวียตกับสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ฟื้นฟูดีขึ้นตามลำดับ ภายหลังจากที่สหภาพโซเวียตยอมตามเงื่อนไขของจีน คือ สหภาพโซเวียตยอมถอนทหารที่ประชิดพรมแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน-สหภาพโซเวียตออกไป และสหภาพโซเวียตยอมถอนทหารออกจากอัฟกานิสถาน อีกทั้งยังดำเนินการให้เวียดนามถอนทหารออกจากการยึดครองกัมพูชา ดังนั้นการประชุมสุดยอดที่กรุงปักกิ่งระหว่างเติ้งเสี่ยวผิงของสาธารณรัฐประชาชนจีน และกอร์บาชอฟจากสหภาพโซเวียตในเดือนพฤษภาคม ค.ศ.1989 (พ.ศ.2532) ซึ่งชี้ให้เห็นถึงการฟื้นฟูความสัมพันธ์กลับสู่สภาพเดิมระหว่างมหาอำนาจคอมมิวนิสต์ทั้งสอง การเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์สามเส้าระหว่างมหาอำนาจ ส่งผลให้บรรยากาศทางการเมืองในเอเชียผ่อนคลายความตึงเครียดลงด้วย

### 3) การล่มสลายของสหภาพโซเวียต

เกิดขึ้นในปลายปี ค.ศ.1989 (พ.ศ.2532) อันเป็นผลมาจากความล้มเหลวในการพัฒนาเศรษฐกิจ ทำให้ลัทธิคอมมิวนิสต์เสื่อมความนิยม บรรดาประเทศสังคมนิยมในยุโรปตะวันออกที่เคยเป็นประเทศบริวารของสหภาพโซเวียตต้องดำเนินนโยบายอิสระและเปลี่ยนระบบทั้งเศรษฐกิจและการเมือง จากระบบสังคมนิยมไปสู่ระบบทุนนิยมและเสรีประชาธิปไตยทั้งหมด สหภาพโซเวียตต้องถอนทหารของตนเองจากประเทศยุโรปตะวันออก นอกจากนี้รัฐเล็ก ๆ 3 รัฐในทะเลบอลติกก็ประกาศตัวเป็นเอกราชจากสหภาพโซเวียต ประกอบกับเกิดลัทธิชาตินิยม เชื้อชาตินิยม และศาสนานิยมในหมู่รัฐต่าง ๆ ที่เหลือในสหภาพโซเวียต ซึ่งกลายเป็นความขัดแย้งและต่อสู้กัน

จนในที่สุดได้ประกาศเป็นรัฐอิสระ อย่างไรก็ตามรัฐอิสระที่เหลือ 11 รัฐเหล่านี้ได้ตกลงใจที่จะอยู่ร่วมกันโดยจัดตั้งเป็นประเทศเครือรัฐอิสระ 11 รัฐ (Commonwealth of Independent States - CIS) ใหม่ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ค.ศ.1991 (พ.ศ.2534) โดยยึดถือระบบการเมืองแบบเสรีประชาธิปไตย และระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมเป็นหลักในการปกครองและพัฒนาเศรษฐกิจ

สถานการณ์ของโลกในยุคหลังสงครามเย็นได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ที่สำคัญคือเป็นการเปลี่ยนแปลงบทบาทของประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถสรุปได้ดังนี้ คือ

1) สหรัฐอเมริกาได้กลายเป็นประเทศมหาอำนาจทางทหารที่มีอำนาจสูงสุดประเทศเดียวในโลก แต่อำนาจทางเศรษฐกิจยังอยู่ระหว่าง 3 กลุ่มด้วยกัน คือ สหรัฐอเมริกา ยุโรปตะวันตก และญี่ปุ่น

2) ถ้าได้พิจารณาถึงปัจจัยทางด้านทหารและเศรษฐกิจด้วยกันแล้ว สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญในเอเชีย ซึ่งอาจขยายอำนาจแทนที่ช่องว่างแห่งอำนาจที่เกิดขึ้นจากการถดถอยของสหรัฐอเมริกา และสหภาพโซเวียตจากฐานทัพในฟิลิปปินส์และอ่าวคัมรานที่ในเวียดนามตามลำดับ ในขณะที่ญี่ปุ่นก็มีท่าทีต้องการขยายอำนาจทางการเมืองและทหารลงมาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการสนับสนุนของสหรัฐอเมริกาเพื่อถ่วงดุลย์อำนาจของสาธารณรัฐประชาชนจีนในทะเลจีนใต้ ซึ่งอาจนำไปสู่การแข่งขันทางอำนาจระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น แทนที่การแข่งขันระหว่างสหรัฐอเมริกากับสหภาพโซเวียตในอดีต ทั้งนี้พิจารณาจากท่าทีในการแก้ไขปัญหามูเกาส์แปรทลีย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

3) การเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจ จากบรรยากาศสงครามเย็นนับตั้งแต่ทศวรรษ 1980 ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นการเจรจาและร่วมมือกันมากขึ้น

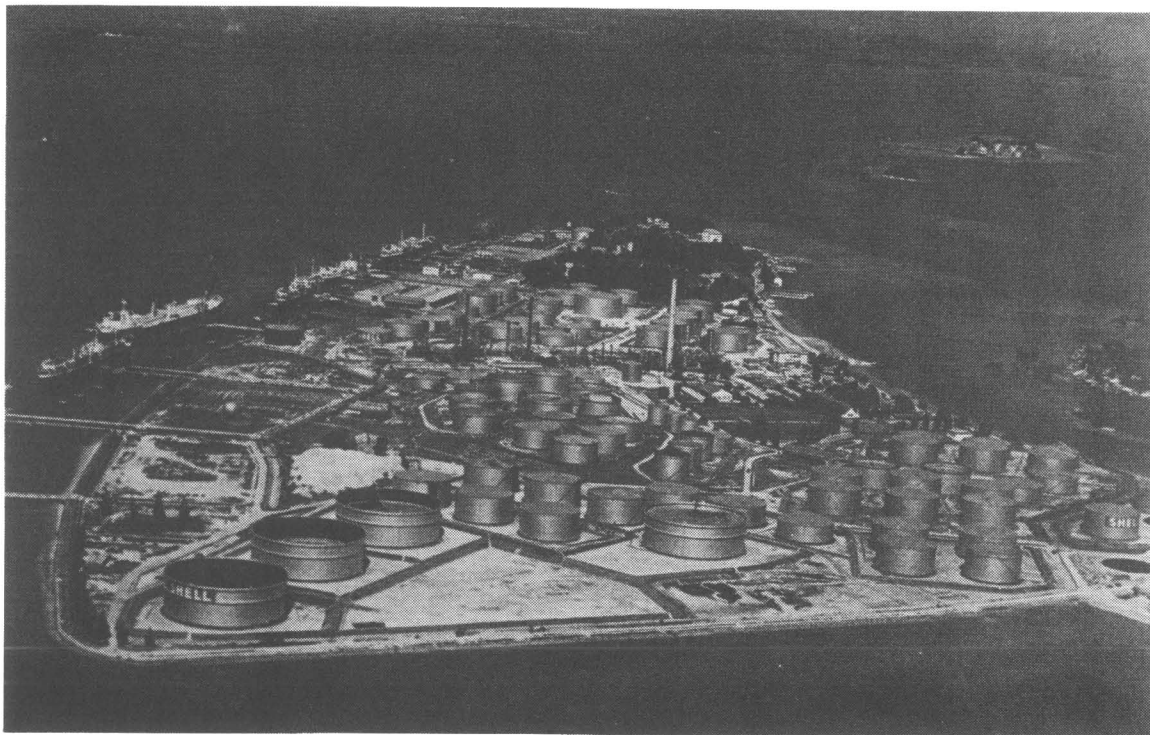
ความสัมพันธ์ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและสหภาพโซเวียตก็ดีขึ้นเช่นกัน และที่สำคัญที่สุดเมื่อสหภาพโซเวียตล่มสลายในปี ค.ศ.1991 (พ.ศ.2534) นับเป็นจุดสิ้นสุดของสงครามเย็น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวคือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลุดพ้นจากการเป็นเวทีของการแทรกแซงและแข่งขันของมหาอำนาจ สหรัฐอเมริกาถอนทัพออกจากฟิลิปปินส์ในปี ค.ศ.1992 (พ.ศ.2535) ในขณะที่เดียวกันศักยภาพและกำลังทางทหารของสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และอินเดีย เพิ่มมากขึ้น และสาธารณรัฐรัสเซียซึ่งสืบต่อสถานะของสหภาพโซเวียตก็ไม่อยู่ในฐานะที่จะแผ่อิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคนี้ได้ ในขณะนี้ แสดงให้เห็นว่าอุดมการณ์ได้หมดความสำคัญลงในการกำหนดนโยบายของประเทศต่าง ๆ

4) การเมืองระหว่างประเทศได้เปลี่ยนจากเรื่องของอำนาจทางทหารและอุดมการณ์มาเป็นเรื่องของเศรษฐกิจการค้าอย่างชัดเจน นโยบายการแข่งขันและร่วมมือทางทหารของประเทศต่าง ๆ เปลี่ยนมาเป็นการแข่งขันและร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ดูได้จากการจัดตั้งของกลุ่มการค้าต่าง ๆ เช่น APEC และ NAFTA เป็นต้น

5) อย่างไรก็ตาม ในขณะที่ประเทศมหาอำนาจและประเทศพัฒนาแล้วต่างพร้อมใจกันลดกำลังรบอันเนื่องมาจากการลดการเผชิญหน้าระหว่างกัน แต่ประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ ต่างกำลังหาทางที่จะเพิ่มกำลังรบ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ยังมีความไม่มั่นใจในความมั่นคงปลอดภัยของตัวเอง

กล่าวได้ว่าสงครามเย็นได้ส่งผลกระทบต่อการเมืองระหว่างประเทศไปทั่วโลก เนื่องจากความขัดแย้งทางด้านอุดมการณ์และการที่โลกถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มโลกเสรีและกลุ่มคอมมิวนิสต์ ตลอดจนการที่มหาอำนาจได้พยายามเข้ามาแทรกแซงการเมืองในภูมิภาค การสิ้นสุดของสงครามเย็น

มีผลทำให้มหาอำนาจต่าง ๆ ได้ลดบทบาททางการเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลง ทำให้ประเทศต่าง ๆ ในแถบนี้หันมาสนใจให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกันมากขึ้น ส่งผลให้ภูมิภาคบริเวณนี้เป็นเป้าหมายทางการค้าที่สำคัญ และช่องแคบมะละกาซึ่งมีความสำคัญในฐานะเป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทางระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ก็ยังคงมีความสำคัญอยู่ และยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นเมื่อประเทศต่าง ๆ ให้ความสนใจในฐานะเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณเรือที่เดินทางผ่านเข้าออกในช่องแคบมะละกาเพื่อการค้ามีมากขึ้น



ที่ตั้งโรงกลั่นน้ำมันของบริษัทเชลล์ เป็นโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกของสิงคโปร์ เปิดดำเนินการเมื่อ ค.ศ.1961

(ภาพจากหนังสือ Singapore : An Illustrated History, 1985)

## บทที่ 5

# การกำหนดท่าทีของรัฐชายฝั่ง และปฏิกริยาจากรัฐผู้ใช้ช่องแคบ

โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบและเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา จะมีความรู้สึกถึงความมั่นคงของประเทศตนอาจจะเป็นอันตราย ถ้าช่องแคบที่อยู่ติดชายฝั่งประเทศตนมีสถานะเป็นทะเลหลวง เพราะเมื่อเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้น ประเทศเหล่านี้จะรู้สึกว่าตนไม่ได้มีหน้าที่หรืออยู่ในฐานะที่จะป้องกันน่านน้ำเหล่านั้นได้ แต่ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อประเทศตน นอกจากนี้ประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบจะมีความกังวลใจที่จะต้องรักษาอธิปไตยของประเทศที่ได้รับมาใหม่ ๆ หลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สิ้นสุดลง และมีความเข้าใจว่าการให้มีเสรีภาพในการเดินทางผ่านช่องแคบที่เชื่อมต่ออาณาเขตของประเทศตนนั้นเป็นเสมือนสิ่งที่ทำลายบูรณภาพและอธิปไตยของชาติ เนื่องจากการควบคุมดูแลย่อมกระทำได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเดินทางผ่านของเรือดำน้ำหรือเรือพลังงานนิวเคลียร์ ซึ่งบริเวณช่องแคบนั้นอาจเป็นสถานที่เผชิญหน้ากันระหว่างประเทศมหาอำนาจ และในที่สุดจะกลายเป็นสนามประลองยุทธ์ได้เช่นกัน ดังนั้นรัฐชายฝั่งช่องแคบจึงต้องการมีอำนาจอธิปไตยในบริเวณน่านน้ำช่องแคบดังกล่าว กรณีของช่องแคบมะละกากับอินโดนีเซียและมาเลเซียในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1969-1973 (พ.ศ.2512-2516) นั้น เป็นตัวอย่างที่ดีของประเทศกำลังพัฒนาที่อยู่ติดกับช่องแคบที่มีความกังวลต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน

เดิมช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติมาตลอด จนเมื่อถึง



ปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้จัดประชุมปรึกษาหารือเพื่อยอมรับทำที่ร่วมกันเพื่อเปลี่ยนสถานภาพของช่องแคบมะละกา การประชุมครั้งแรกมีขึ้นที่กระทรวงการต่างประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) โดยมีนายฟรานซ์ ซีดา (Frans Seda) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของอินโดนีเซียและพลตรีโซনারโซ (Soenarso) เอกอัครราชทูตอินโดนีเซียประจำสิงคโปร์ เป็นตัวแทนของอินโดนีเซีย ขณะที่ตัวแทนของสิงคโปร์ได้แก่ นายยง นยัค ลิน (Yong Nyuk Lin) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดร.โกห์ เก็ง สวี (Goh Keng Swee) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม นายอี ดับบลิว บาร์เกอร์ (E.W. Barker) รักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ<sup>1</sup>

ต่อมาในวันที่ 14 ตุลาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ได้มีการเจรจากันอีกครั้งระหว่างอินโดนีเซียและมาเลเซีย (The Attorney-General's Chambers) ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ผู้เข้าร่วมเจรจาได้แก่ นายฟรานซ์ ซีดา พลตรีโซনারโซ และพลตรีตัน ศรี เอช. เอ ทาลิป เอกอัครราชทูตอินโดนีเซียประจำมาเลเซีย ซึ่งทั้งสามท่านเป็นตัวแทนฝ่ายอินโดนีเซีย ขณะที่ฝ่ายมาเลเซียมีผู้เข้าร่วมเจรจาคือ นายตัน ศรี ฮาจิ अबดุล กาดีร์ บิน ยูซอฟ (Tan Sri Haji Abdul Kadir bin Yusof) อธิบดีกรมอัยการ และนายอินเจ ไซนาล อาบีดิน บิน ซulong (Inche Zainal Abidin bin Sulong) ผู้ช่วยเลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ<sup>2</sup> ผลการประชุมดังกล่าวทำให้อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้ออกคำแถลงร่วมว่าช่องแคบมะละกานั้นเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบดังกล่าวในวันที่ 16

<sup>1</sup> The Straits Times (17 November 1971) : 1, 30.

<sup>2</sup> Ibid.

พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ทั้งนี้โดยอ้างเหตุผลทางด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ และความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

## การกำหนดท่าทีของอินโดนีเซียและมาเลเซีย

### อินโดนีเซีย

ในอดีต อินโดนีเซียเคยตกเป็นเมืองขึ้นของฮอลันดามาเป็นเวลานานร่วม 350 ปี จึงทำให้อินโดนีเซียได้รับความกระทบกระเทือนอย่างมากจากการปกครองของฮอลันดา<sup>3</sup> การแสวงหาประโยชน์จากเมืองขึ้นยังความเดือดร้อนให้แก่ชาวอินโดนีเซียอย่างกว้างขวาง อันเนื่องมาจากการกดขี่ขูดรีดและการเอารัดเอาเปรียบ ซึ่งต่อมาได้กลายมาเป็นพื้นฐานที่ดีของการแพร่ขยายตัวของลัทธิชาตินิยมที่เน้นลักษณะร่วมกันของชาวอินโดนีเซีย คือ การแสวงหาความเป็นเอกราช การต่อต้านลัทธิอาณานิคม อันนำไปสู่การต่อต้านลัทธิจักรวรรดินิยมในที่สุด อินโดนีเซียต่อสู้เพื่อเอกราชเป็นเวลาร่วม 5 ปี ทั้งในรูปของการเจรจาและการสู้รบ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญอันส่งผลให้รัฐบาลอินโดนีเซียมีทัศนะในทางลบต่อประเทศมหาอำนาจ ด้วยถือว่ามหาอำนาจมีแนวโน้มที่จะเอาเปรียบประเทศเล็ก และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อินโดนีเซียไม่ต้องการมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับมหาอำนาจใด ๆ อินโดนีเซียถือว่าไม่มีประเทศที่ล่าเมืองขึ้นใด ๆ เด็ดใจจะให้เอกราชแก่ประเทศเมืองขึ้น การที่ประเทศอาณานิคมจะได้รับเอกราชก็ด้วยการต่อสู้เท่านั้น ดังนั้นการที่มาเลเซียประกาศว่าได้รับเอกราชจากอังกฤษใน ค.ศ.1957 (พ.ศ.2500) โดย

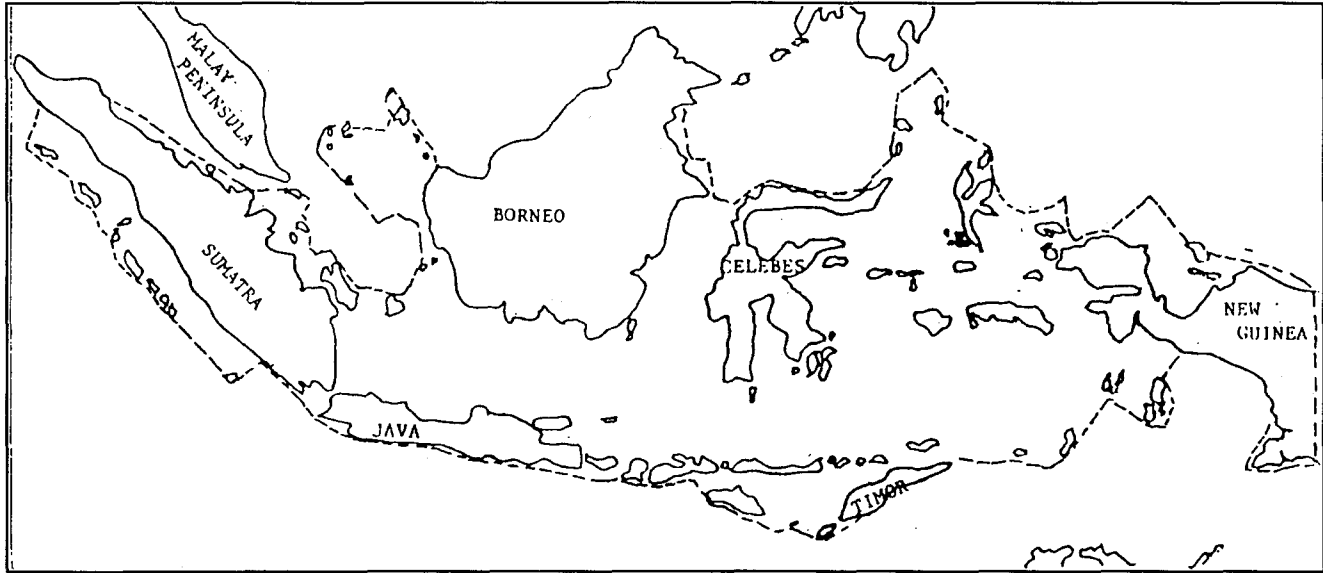
<sup>3</sup> วิทยา สุจริตธนารักษ์, “อินโดนีเซียกับการเมืองระหว่างประเทศในเอเชีย,” ใน เอกสารการสนทนาวិชาการเมืองระหว่างประเทศในเอเชีย, หน้า 68, สุขุทัยธรรมาธิราช, มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ : บริษัททวนกนก, 2529.

ไม่มีประวัติของการต่อสู้ จึงไม่เป็นที่ยอมรับของอินโดนีเซีย และยังคงถือว่า มาเลเซียยังเป็นอาณานิคมของอังกฤษอยู่แต่ในลักษณะของลัทธิอาณานิคม แบบใหม่ (Neo-Colonialism) อินโดนีเซียจึงใช้นโยบายเผชิญหน้ากับ มาเลเซีย (Confrontation) ตั้งแต่ปี ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) จนกระทั่งปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) เมื่อซูการ์โนผู้นำของอินโดนีเซียหมดอำนาจลง นโยบายเผชิญหน้าก็ได้สิ้นสุดลงด้วย ซูฮาร์โตซึ่งเป็นประธานาธิบดีคนใหม่ ของอินโดนีเซียมีนโยบายเน้นการสร้างความสัมพันธ์ภายในชาติ เนื่องจากในช่วงเวลาที่ผ่านมามีการเมืองภายในประเทศไม่มีเสถียรภาพ เกิดการจลาจลของ ชาวมุสลิมและการก่อการร้ายของคอมมิวนิสต์ สิ่งเหล่านี้ทำให้อินโดนีเซียขาด เอกภาพทางด้านการเมืองมาโดยตลอด ดังนั้นเพื่อสร้างเอกภาพให้แก่ ประชาชนชาวอินโดนีเซีย ซูฮาร์โตจึงมีนโยบายต่อต้านคอมมิวนิสต์อย่างจริงจัง และพยายามที่จะสร้างความมั่นคงของประเทศขึ้นมา โดยประกาศใช้หลักการ หมู่เกาะ (Archipelago principle) เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1957 (พ.ศ.2500) ทั้งนี้เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของประชาชนภายในประเทศ การ บริหารอำนาจรัฐช่วยให้การติดต่อภายในเกาะสะดวก และที่สำคัญที่สุดคือ ความมั่นคงภายในของประเทศอินโดนีเซียจะมีเสถียรภาพปลอดภัย การใช้ หลักการหมู่เกาะของอินโดนีเซีย ทำให้อินโดนีเซียมีพลังอำนาจพอที่จะมี อิทธิพลเหนือน่านน้ำตามแนวเส้นเชื่อมโอบรอบนอกของเกาะทุกเกาะ และ แนวปะการังที่รวมเข้าเป็นดินแดนทั้งหมด รวมตลอดทั้งพื้นที่ในอากาศเหนื อ่านน้ำ พื้นที่ใต้ทะเล ใต้ดิน และทรัพยากรต่าง ๆ พร้อมทั้งมีสิทธิที่จะ กำหนดขอบเขตทางทะเล และวางข้อกำหนดกฎหมายต่าง ๆ<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 87.

แผนภูมิที่ 5.1 แสดงเขตหมู่เกาะของอินโดนีเซีย



Source : Daniel P. Finn, *Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis*  
(Honolulu : East-West Center, 1979), p. 88.

ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1960 (พ.ศ.2503) อินโดนีเซียได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตออกไป 12 ไมล์ และมาเลเซียก็ประกาศเช่นกันเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2511) ผลจากการที่ทั้งสองประเทศได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตทำให้บางส่วนของช่องแคบที่มีความกว้างน้อยกว่า 24 ไมล์ ต้องกลายเป็นส่วนของน่านน้ำอาณาเขตของประเทศทั้งสอง และในวันที่ 17 มีนาคม ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) อินโดนีเซียและมาเลเซียได้ลงนามในสนธิสัญญามิตรภาพและสนธิสัญญาปักปันเขตแดนในทะเลอาณาเขต<sup>5</sup> ดังนั้น การที่ประเทศอื่น ๆ เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกานับแต่ที่ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียประกาศขยายทะเลอาณาเขตเช่นนั้น จึงต้องรับเอา "สิทธิในการผ่านโดยสุจริต" (Right of Innocent Passage) ตามกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้

เมื่อเหตุการณ์ในเวทีการเมืองระหว่างประเทศเปลี่ยนไป และอังกฤษได้ประกาศในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) ที่จะเริ่มถอนทหารออกจากตะวันออกของคลองสุเอซให้เสร็จสิ้นภายในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) และหลังจากนั้นไม่นาน ได้มีกองเรือของสหภาพโซเวียตแล่นผ่านช่องแคบมะละกาไปยังมหาสมุทรอินเดีย อินโดนีเซียจึงเข้าใจว่าเป็นความพยายามของสหภาพโซเวียตที่จะเข้ามาแทนที่ช่องว่างอันเนื่องมาจากอังกฤษได้ถอนตัวออกไป

อินโดนีเซียมองว่าจริง ๆ แล้ว ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือรบและเรือดำน้ำ และเกรงว่าเรือรบและเรือดำน้ำเหล่านั้นอาจทำการลักลอบขนส่งอาวุธ เพื่อสนับสนุนฝ่ายตรงข้ามที่อยู่ภายในประเทศอินโดนีเซียอีกด้วย ด้วยเหตุนี้การเข้าดูแลควบคุมช่องแคบมะละกาจึงเป็นสิ่งที่อินโดนีเซียเห็นว่ามี ความจำเป็นอย่างมาก พลตรีอาลี เมอร์โตโป (Ali Murtopo) ที่ปรึกษาฝ่าย

<sup>5</sup> Bangkok Post, (21 October 1981) : 5.

การเมืองประธานาธิบดีซูฮาร์โต ได้กล่าวเมื่อวันที่ 5 เมษายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่า<sup>6</sup> “การดูแลตรวจตราช่องแคบมีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์แห่งชาติอินโดนีเซีย และอันตรายจะเกิดขึ้นถ้าอินโดนีเซียปล่อยให้มหาอำนาจใช้ช่องแคบโดยไม่คำนึงถึงความมั่นคงแห่งชาติ” นอกจากนี้ พลตรีอาลี เมอร์โตโป ยังได้เรียกร้องให้รัฐชายฝั่งทั้งหมดร่วมมือกันบนพื้นฐานของความเข้าใจและผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อที่กรณีนี้จะไม่เป็นการทำให้เกิดความเข้าใจผิดขึ้น

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการว่าด้วยพื้นท้องทะเลขององค์การสหประชาชาติ (UN Sea-Bed Committee) เมื่อวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) นายฮะจิม จาลาล (Hasjim Djalal) ผู้แทนของอินโดนีเซียในที่ประชุมองค์การสหประชาชาติได้กล่าวว่า<sup>7</sup>

ความยุ่งยากจะเกิดขึ้นถ้าเรือรบและเรือดำน้ำต้องการเสถียรภาพในการใช้น้ำมันของประเทศเราไม่ว่าเวลาใดก็ตาม และกรณีที่เรือดำน้ำต้องการเสถียรภาพในการเดินทางผ่านได้ผิวน้ำตลอดเวลาในน่านน้ำของเรานั้น เมื่อเป็นเช่นนั้นแล้วจะไม่มีใครทราบหรือสามารถตรวจพบและจับได้ถ้าเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้น และเรือเหล่านี้ได้มีการปฏิบัติการทางทหาร นั้นหมายความว่า น่านน้ำของเราอาจกลายเป็นบริเวณแห่งการเผชิญหน้ากันของมหาอำนาจทางเรือ โดยที่เราไม่ได้มีส่วนร่วมรู้เห็นด้วยเลย นอกจากจะตกเป็นเหยื่อเท่านั้น เรื่องดังกล่าวนี้ไม่ได้เป็นเรื่อง

<sup>6</sup> Shaw, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean, p. 73.

<sup>7</sup> Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 60.

ที่คิดขึ้นเอาเอง แต่เราพิจารณาจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศอินโดนีเซียที่เป็นทางข้ามระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก

เห็นได้ว่า อินโดนีเซียมีท่าที่แข็งแกร่งในอริปไตยของตนเหนือช่องแคบอินโดนีเซียได้กล่าวย่ออยู่เสมอว่า รัฐผู้ใช้ช่องแคบต้องได้รับอนุญาตและต้องแจ้งให้ทราบก่อนที่จะเดินทางผ่านช่องแคบ ดังเช่นที่ นายพลเรือ อาร์ ซูโดโมะ (Admiral R. Sudomo) หัวหน้าคณะเสนาธิการทหารเรืออินโดนีเซีย (Indonesian Navy Chief-of-Staff) ได้กล่าวย่อว่า<sup>8</sup> “เรือรบต่างชาติที่ต้องการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ต้องแจ้งให้อินโดนีเซียหรือมาเลเซียทราบก่อน”

ต่อมาในวันที่ 17 เมษายน ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) นายอาดัม มาลิก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอินโดนีเซีย ได้กล่าวต่อสมาคมผู้สื่อข่าวต่างประเทศของสิงคโปร์ เป็นการย้ำเตือนว่าเป็นนโยบายของอินโดนีเซียที่เรือรบต่างชาติจะต้องแจ้งให้ประเทศตนทราบก่อนที่จะเดินทางผ่านช่องแคบ และในวันเดียวกันนั้น นายพลเรือซูโดโมะ ได้แถลงว่า<sup>9</sup> “เรือรบต่างชาติ และเรือบรรทุกน้ำมันจะถูกโจมตี ถ้าเรือเหล่านั้นแล่นเข้ามาในน่านน้ำอาณาเขตของอินโดนีเซียโดยไม่แจ้งให้ทราบก่อน เพราะอินโดนีเซียถือว่าเป็นภัยต่ออริปไตยของอินโดนีเซีย” การที่อินโดนีเซียแถลงย่อออกมาเช่นนี้อาจเป็นเพราะอินโดนีเซียเห็นว่าในระหว่างที่เกิดสงครามอินโดนีเซีย-ปากีสถานเมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) นั้น ได้เกิดการเผชิญหน้ากัน

---

<sup>8</sup> Robert Fabrikant, ed., *Oil Discovery and Technical Change in Southeast Asia* (Institute of Southeast Asian Studies, Field Report Series No. 5, 1973), p. 39.

<sup>9</sup> Koh, *Straits in International Navigation : Contemporary Issues*, p. 61.

ระหว่างกองเรือสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อทั้งสองประเทศมหาอำนาจได้ส่งกองเรือผ่านช่องแคบมะละกาเข้าไปยังมหาสมุทรอินเดีย เพื่อให้การสนับสนุนการทำสงครามระหว่างอินเดียและปากีสถาน

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าอินโดนีเซียจะได้ประกาศเตือนแล้วเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบของเรือรบ แต่สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตก็ยังคงส่งกองเรือผ่านช่องแคบมะละกาตามปกติ ราวกับเป็นการแสดงให้เห็นว่าสถานะของช่องแคบยังคงเป็นช่องแคบระหว่างประเทศอยู่เช่นเดิม ขณะเดียวกันรัฐชายฝั่งช่องแคบก็ไม่ได้ทำการโต้ตอบใด ๆ ต่อเรือเหล่านั้นที่เดินทางผ่านโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่า อินโดนีเซียและมาเลเซียเห็นว่าไม่ได้มีภัยอันตรายเกิดขึ้นต่อความมั่นคงต่อประเทศตนจริง ๆ หรือตามความเป็นจริงแล้วประเทศเล็ก ๆ อย่างอินโดนีเซียและมาเลเซียก็ไม่สามารถทำการตอบโต้ใด ๆ ได้ สำหรับทางด้านปัญหาหมลภาวะนั้น หัวหน้าคณะเสนาธิการทหารเรืออินโดนีเซียได้กล่าวเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ว่า<sup>10</sup>

*ทุกชาติมีสิทธิที่จะปกป้องน่านน้ำอาณาเขตจากการที่ประเทศอื่นเข้ามาใช้ และทำให้เกิดอันตรายต่อผลประโยชน์ของประชาชน โดยทำให้เกิดมลภาวะในทะเลและทำให้เกิดความเสียหายต่อการสำรวจชายฝั่งและอุตสาหกรรมประมง สิ่งเหล่านี้ย่อมเกิดขึ้นแน่นอนถ้าหากมีเรือที่หนักเกิน 200,000 ตัน แล่นผ่านน่านน้ำในช่องแคบ*

<sup>10</sup> Phipat Tangsubkul, ASEAN and the Law of the Sea, p. 28.



คำกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่า อินโดนีเซียไม่เพียงแต่มีความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของชาติคนเท่านั้น แต่ยังกังวลถึงปัญหาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอันจะมีผลเสียหายต่อประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศคนอีกด้วย

## มาเลเชีย

มาเลเชียมีลักษณะภูมิประเทศที่ล้อมรอบด้วยฝั่งทะเล ประกอบด้วยรัฐต่าง ๆ 13 รัฐ โดยที่ 11 รัฐตั้งอยู่บนส่วนที่เป็นคาบสมุทร และอีก 2 รัฐตั้งอยู่บนเกาะกาลิมันตัน (บอร์เนียว) มาเลเชียถูกล้อมรอบด้วยพื้นน้ำทั้ง 3 ด้าน กล่าวคือ ในด้านตะวันออกมีทะเลจีนตอนใต้เป็นอาณาเขต ส่วนด้านตะวันตกและใต้มีช่องแคบมะละกาเป็นอาณาเขตพื้นน้ำ จากการพิจารณาสภาพทางภูมิรัฐศาสตร์ จะเห็นได้ว่ามาเลเชียตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศในมหาสมุทรแปซิฟิกกับประเทศที่อยู่ทางมหาสมุทรอินเดีย และเชื่อมต่อไปถึงแอฟริกาตะวันออกซึ่งนำไปสู่คลองสุเอซ และบรรดาประเทศต่าง ๆ ในยุโรปที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เส้นทางเดินเรือนี้จึงเสมือนเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและด้านการเมือง การทหารของมหาอำนาจต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งญี่ปุ่น ซึ่งถือว่าเส้นทางเดินเรือเส้นนี้เป็น “เส้นเลือด” ของเศรษฐกิจคน นอกจากนี้มาเลเชียยังมีท่าเรือที่สำคัญ ๆ ถึง 3 แห่ง ที่ตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือในช่องแคบมะละกา ได้แก่ ท่าเรือปีนัง เคนดาง และยะโฮร์บาห์รู ท่าเรือเหล่านี้สามารถรับส่งสินค้าได้ถึงปีละประมาณ 20 ล้านตัน ทำให้มาเลเชียได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจด้วย และจากการที่อาณาเขตของประเทศส่วนใหญ่อยู่ติดทะเล จึงทำให้ทรัพยากรส่วนหนึ่งของมาเลเชียขึ้นอยู่กับท้องทะเล และเพื่อเป็นการรักษาการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเล มาเลเชียจึงได้ประกาศใช้เขตน่านน้ำ

15 ไมล์ทะเล พร้อมทั้งอ้างสิทธิเหนือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ทั้งนี้ผลประโยชน์ที่มาเลเซียได้จากท้องทะเลมากที่สุดคือน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ในบริเวณตั้งแต่ด้านตะวันออกของแหลมมลายูไปจนถึงชายฝั่งรัฐซาบะห์และซาราวัก ปัจจุบันมีแหล่งน้ำมันที่กำลังผลิตได้แล้วมากกว่า 20 แห่ง และที่กำลังเจาะหาอยู่อีกประมาณ 30 แห่ง แต่ในส่วนที่เกี่ยวกับการประมงนั้นยังเป็นกิจการที่ไม่ใหญ่โตนัก เพราะมาเลเซียยังไม่มีอำนาจในการประมงน้ำลึก กล่าวคือ ถึงแม้ว่าจะมีเรือประมงที่จดทะเบียนไว้ประมาณ 30,000 ลำ แต่ร้อยละ 20 ยังไม่มีเครื่องยนต์ และเป็นเรือลากอวนไม่ถึง 5,000 ลำ เพราะฉะนั้นทรัพยากรทางด้านนี้ยังไม่ได้รับการแสวงหาประโยชน์อย่างเต็มที่<sup>11</sup>

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงลักษณะทางสังคมของมาเลเซียจะพบว่า พื้นฐานทางสังคมของมาเลเซียมีลักษณะที่เรียกว่า “พหุสังคม” อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความแตกต่างในทางเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรม กล่าวคือ สังคมของมาเลเซียนั้นประกอบด้วยชนหลายเชื้อชาติ ที่สำคัญได้แก่มลายู จีน และอินเดีย ในประวัติศาสตร์มาเลเซียต้องตกเป็นอาณานิคมของประเทศตะวันตกหลายประเทศ อาทิเช่น โปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ มลายูได้รับเอกราชใน ค.ศ.1957 (พ.ศ.2500) และได้ตั้งเป็นสหพันธรัฐมาเลเซียในปี ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) โดยรวมซาบะห์ ซาราวัก และสิงคโปร์ เข้ากับดินแดนบนคาบสมุทรมลายู สำหรับสิงคโปร์นั้นหลังจากรวมอยู่กับมาเลเซียได้ 2 ปี ก็แยกตัวออกมาปกครองตนเองเป็นอิสระในปี ค.ศ.1965 (พ.ศ.2508) อย่างไรก็ตามมาเลเซียต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ อันเกิดจาก

<sup>11</sup> ชัยโชค จุลศิริวงศ์, “นโยบายต่างประเทศของมาเลเซีย,” ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : นโยบายต่างประเทศในยุคโลกาภิวัตน์, หน้า 144, สีดา สอนศรี บรรณาธิการ, กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2538.

การที่สังคมมาเลเซียมีลักษณะเป็นพหุสังคม ทำให้เกิดปัญหาการแตกแยกภายในประเทศจนถึงกับเกิดการจลาจลขึ้นอย่างรุนแรงในวันที่ 13 พฤษภาคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) นอกจากนี้มาเลเซียยังต้องเผชิญกับปัญหาการก่อตัวของคอมมิวนิสต์ในประเทศมาตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง โดยพรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทย จนกระทั่งปัจจุบันรัฐบาลมาเลเซียก็ยังไม่อาจจะปราบปรามได้อย่างเด็ดขาด และการที่มาเลเซียได้รวมเอาซาบাহเข้ามาอยู่ในการปกครองของตนด้วยนั้น ทำให้เกิดปัญหาการอ้างสิทธิการครอบครองซาบাহของฟิลิปปินส์ ดังนั้นทั้งมาเลเซียและฟิลิปปินส์จึงมีความสัมพันธ์ที่ไม่ดีต่อกันนัก นอกจากนี้มาเลเซียยังมีปัญหาผู้ก่อการร้ายในรูปแบบต่าง ๆ และปัญหาเขตแดนกับไทย แต่ก็สามารถเจรจาตกลงกันได้ ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ความขัดแย้งและนโยบายเผชิญหน้ากับอินโดนีเซียในช่วงปี ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) ถึงปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) ปัญหานี้เกิดขึ้นเมื่อมีการรวมดินแดนมลายูตะวันออกและสิงคโปร์เข้ากับมลายูตะวันตก เพื่อก่อตั้งสหพันธรัฐมาเลเซียเมื่อปี ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) ปัญหาที่อยู่เบื้องหลังก็คือความไม่พอใจของประธานาธิบดีซูการ์โน ที่เห็นว่าอังกฤษให้อเอกราชแก่มาเลเซียอย่างง่ายดาย เสมือนเป็นการสร้างจักรวรรดินิยมใหม่ และการที่มาเลเซียเข้าผูกพันกับอังกฤษจะเป็นภัยคุกคามต่อการรวมดินแดนเพื่อสร้างอาณาจักรอันยิ่งใหญ่ของอินโดนีเซียด้วย ดังนั้นเมื่อมีการก่อตั้งมาเลเซียขึ้นในปี ค.ศ.1963 (พ.ศ.2506) อินโดนีเซียจึงประกาศนโยบายเผชิญหน้ากับมาเลเซีย และอินโดนีเซียได้ส่งทหารเข้ามาในมาเลเซีย อย่างไรก็ตามนโยบายเผชิญหน้าก็ได้สิ้นสุดลงในปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) เนื่องจากอินโดนีเซียประสบปัญหาภายในประเทศอย่างรุนแรง

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า นับตั้งแต่สหพันธรัฐมลายูถือกำเนิดขึ้นมาใน ค.ศ.1957 (พ.ศ.2500) ปัญหาที่มาเลเซียเผชิญนั้นล้วนแต่เป็นปัญหาที่บั่นทอน

เสถียรภาพความมั่นคงปลอดภัยของประเทศเป็นอย่างมาก และเพื่อเป็นการ  
 จัดปัญหาดังกล่าว มาเลเซียจึงมีนโยบายที่อิงมหาอำนาจที่เคยใกล้ชิดกัน  
 มาแต่เดิมคืออังกฤษ และได้ทำข้อตกลงด้านความมั่นคงกับอังกฤษที่เรียกว่า  
*The Anglo-Malayan Defence Agreement (AMDA)* ข้อตกลงนี้  
 ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้เข้ามาร่วมเป็นคู่สัญญาด้วยในปี ค.ศ.1959  
 (พ.ศ.2502) ซึ่งอังกฤษได้เข้ามาช่วยปราบปรามคอมมิวนิสต์มลายู นอกจากนี้  
 มาเลเซียได้ทำสัญญาข้อตกลง 5 ประเทศขึ้น (Five Powers Defence  
 Agreement) กับอังกฤษ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และสิงคโปร์ เพื่อช่วยกัน  
 ให้คำปรึกษาในมาตรการที่จะดำเนินต่อไปหากมีการรุกรานจากภายนอก และ  
 ที่สำคัญคือหลังจากที่มาเลเซียต้องเผชิญปัญหาข้อขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน  
 มาเลเซียได้พยายามสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น อาทิ  
 เช่น ให้ความร่วมมือกับสิงคโปร์ในการปราบปรามพรรคคอมมิวนิสต์มลายู โดย  
 มีการซ้อมรบร่วมกัน ร่วมมือกับไทยและอินโดนีเซียในการปราบปรามการ  
 ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ตามเขตแดนของทั้งสองประเทศ เป็นต้น

ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่มาเลเซียได้รับเอกราช  
 มาเลเซียให้ความสำคัญกับความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก มาเลเซีย  
 พยายามดำเนินนโยบายเป็นมิตรกับทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศในค่าย  
 โลกเสรีหรือค่ายสังคมนิยมก็ตาม นอกจากนี้มาเลเซียยังให้ความสำคัญกับ  
 นโยบายไม่ฝักใฝ่ฝ่ายใด ซึ่งเป็นนโยบายที่สามารถประสานเข้ากับความ  
 แตกแยกภายในได้ดี และไม่ได้เข้าร่วมกับมหาอำนาจฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใน  
 สงครามเย็น เนื่องจากมาเลเซียเห็นว่ามหาอำนาจคือตัวการที่ก่อให้เกิด  
 ความขัดแย้งในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

ดังนั้นการที่มาเลเซียซึ่งเคยตกเป็นอาณานิคมของประเทศตะวันตก  
 มาก่อน และถูกตัดดวงเอาผลประโยชน์ทางการค้าและทรัพยากรภายใน

ประเทศ โดยที่ประเทศตะวันตกเหล่านั้นได้สร้างความเจริญไว้น้อยมากนั้น ทำให้เมื่อมาเลเซียได้รับเอกราชจึงได้พยายามรักษาความเป็นชาติและอธิปไตยของตนไว้ และจากการที่มาเลเซียมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ติดกับช่องแคบมะละกา อันเป็นที่สนใจของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมหาอำนาจที่ต้องการใช้เส้นทางนี้เพื่อส่งกองกำลังทางเรือเคลื่อนย้ายไปมาระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย เพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์นั้น จึงทำให้มาเลเซียเกิดความกังวลในความปลอดภัยของประเทศมากขึ้น ด้วยเกรงว่า อาจเกิดการปฏิบัติการทางเรือของมหาอำนาจบริเวณช่องแคบ เป็นการควบคุมการคมนาคมในช่องแคบและบริเวณใกล้เคียง อาจเกิดการสู้รบล่วงล้ำ อธิปไตยและบูรณภาพแห่งอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง ทำให้ขาดความมั่นคง ความปลอดภัย และการสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ด้วย ดังนั้นมาเลเซียจึงต้องการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาโดยร่วมกับอินโดนีเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งช่องแคบเช่นกัน ออกแถลงการณ์ร่วมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ว่าช่องแคบนี้เป็นน่านน้ำอาณาเขตของตน แทนที่จะเป็นน่านน้ำสากลที่เรือทุกชนิดของประเทศอื่น ๆ จะใช้เดินทางได้โดยเสรี

นอกจากนี้การเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาของมาเลเซีย ยังมีส่วนสัมพันธ์กับนโยบายของมาเลเซียที่ได้วางไว้แต่เดิมแล้ว คือความประสงค์ที่จะทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นกลาง ไม่ต้องการให้มหาอำนาจใช้ ท้องทะเลแถบนี้เป็นที่ประลองกำลังทางเรือกัน เพราะจะเป็นอันตรายต่อความเป็นกลางและก่อให้เกิดสงครามได้ ซึ่งข้อเสนอของมาเลเซียนี้ ดร.ตุน อิศเมล อับดุล ราหมาน (Tun Ismail Abdul Rahman) อดีตรองนายกรัฐมนตรี มาเลเซียได้เสนอต่อที่ประชุมสภาของมาเลเซียในเดือนมกราคม ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) หลังจากที่ยังคงได้ประกาศที่จะถอนกำลังทหารอังกฤษทางด้าน ตะวันออกของคลองสุเอซให้หมดภายในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514)



(ซ้าย) ดร.มหาธีร์ โมฮัมหมัด นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย และ (ขวา) ประธานาธิบดีซูฮาร์โตแห่งอินโดนีเซีย  
ระหว่างการหารือเกี่ยวกับวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในเอเชีย เมื่อ 17 มกราคม ค.ศ.1988  
(ภาพข่าว มติชน 18 มกราคม 2541)

ตามข้อเสนอนี้ ดร.ตุน อีสเมต อับดุล ราหมาน ได้เสนอให้ประเทศมหาอำนาจ 3 ประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต และสาธารณรัฐประชาชนจีน เข้ามาเป็นรัฐผู้ค้าประกันความเป็นกลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พร้อมทั้งให้ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ทำสัญญาไม่รุกรานกันด้วย อย่างไรก็ตามข้อเสนอของ ดร.อับดุล ราหมาน ไม่ได้ได้รับความสนใจจากรัฐบาลมาเลเซียขณะนั้น แต่ต่อมาหลังจากที่นายตุน อับดุล ราซัค ได้ขึ้นมาเป็นนายกรัฐมนตรีเมื่อเดือนกันยายน ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) โดยมี ดร.อับดุล ราหมาน เข้าร่วมเป็นคณะรัฐบาลด้วยนั้น การกำหนดรัฐให้เป็นกลางได้กลายมาเป็นหลักในการดำเนินนโยบายต่างประเทศประการหนึ่งของมาเลเซีย และโดยที่ข้อเสนอกำหนดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เป็นกลางของมาเลเซีย มีจุดมุ่งหมายที่จะป้องกันการแทรกแซงจากประเทศมหาอำนาจภายนอก ดังนั้นโดยหลักการแล้วประเทศในกลุ่มอาเซียนต่างก็เห็นชอบด้วย<sup>12</sup> ดังเช่น อินโดนีเซีย นายอาดัม มาลิก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอินโดนีเซีย ได้กล่าวไว้เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ที่เกี่ยวกับข้อเสนอของมาเลเซียว่า<sup>13</sup> “ถ้าความเป็นกลางนั้นหมายถึงการทำให้อุณหภูมิอากาศนี้ปราศจากการเข้ามายุ่งเกี่ยวจากประเทศภายนอก ดังนั้นโดยหลักการแล้วเราก็จะไม่ขัดขวางใด ๆ” และในการประชุมที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ในระหว่างวันที่ 26-27 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะพยายามดำเนินการขึ้นต้นเท่าที่จำเป็น เพื่อให้ได้มาซึ่งการยอมรับว่าบริเวณภูมิภาคเอเชีย

<sup>12</sup> อุดรา อมรฉัตร, “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับความเป็นกลาง : วิเคราะห์กรณีอาเซียน” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), หน้า 16-31.

<sup>13</sup> The Straits Times (23 November 1971) : 1.

ตะวันออกเฉียงใต้เป็น “เขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง” ผู้แทนของประเทศสมาชิกสมัชชาอาเซียนในที่สุดก็ได้ลงนามร่วมกันในปฏิญญากัวลาลัมเปอร์ว่าด้วยการกำหนดให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง (Zone of Peace, Freedom and Neutrality)

ดังนั้นเมื่อสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือแล่นไปมาผ่านช่องแคบมะละกาไปยังมหาสมุทรอินเดียเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนและหลังสงครามอินเดียนกับปากีสถาน ได้ทำให้มาเลเซียยิ่งต้องการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาเพื่อจะที่สามารถควบคุมหรือห้ามมิให้เรือรบของประเทศมหาอำนาจผ่านเข้าออกได้ ซึ่งจะเป็นการช่วยให้มาเลเซียรักษาความเป็นกลางไว้ได้ ในเวลาเดียวกันมาเลเซียยังมีความเห็นเช่นเดียวกับอินโดนีเซียในกรณีของเรือรบต่างชาติที่แล่นผ่านช่องแคบ ย่อมจะเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศด้วย ดังจะเห็นได้จากการประชุมรัฐสภาที่กัวลาลัมเปอร์เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ที่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรท่านหนึ่งได้ขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศแถลงถึงมาตรการเด็ดขาดว่า มาเลเซียมีแผนการอย่างไรในการป้องกันเรือรบที่ไม่เป็นมิตรจากการใช้ช่องแคบมะละกา ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้ตอบว่า<sup>14</sup> “เรือรบที่มีเจตนาไม่เป็นมิตร จะไม่มีสิทธิเดินทางผ่านตามหลักการสิทธิการเดินผ่านโดยสุจริต และจะถูกห้ามมิให้เข้ามาในบริเวณทะเลอาณาเขต แต่เราก็ไม่ได้ออกกฎเกณฑ์ข้อบังคับใด ๆ เป็นพิเศษที่จะให้ใช้กับเรือรบต่างชาติที่เข้ามาใช้น่านน้ำของเรา”

<sup>14</sup> Shaw, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean, p. 75.



อย่างไรก็ตามก่อนหน้านี้ ดร.อับดุล ราหมาน ซึ่งดำรงตำแหน่งรองนายกรัฐมนตรีมาเลเซีย ก็ได้กล่าวว่า มาเลเซียมีวิธีการที่จะควบคุมบังคับช่องแคบมะละกา ถึงแม้ว่าจะไม่ได้วางมาตรการใด ๆ ไว้อย่างละเอียด แต่ก็ได้กล่าวว่า<sup>15</sup> “เมื่อถึงเวลานั้นแล้วทุกคนก็จะทราบเอง”

ในที่ประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของสมาชิกอาเซียนที่สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 11 เมษายน ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ดร.อับดุล ราหมาน ได้กล่าวว่า<sup>16</sup>

ช่องแคบได้รับการรับรองว่าเป็นทางน้ำที่สำคัญ เป็นช่องทางสำหรับการพาณิชย์และการค้าขายระหว่างตะวันออกและตะวันตก ช่องแคบมะละกาจึงมีความสำคัญทางเศรษฐกิจมากต่อรัฐชายฝั่ง การประกอบอาชีพของประชาชนส่วนใหญ่ต้องอาศัยน่านน้ำในช่องแคบ ขณะที่เราให้การรับรองการใช้ช่องแคบสำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศตามหลักการของสิทธิการเดินทางผ่านโดยสุจริต มาเลเซียได้คัดค้านแนวความคิดที่ให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ เพราะจะเป็นการบั่นทอนอธิปไตยของชาติและเป็นอันตรายต่อการดำรงชีวิตของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ

นอกจากนี้ปัญหาหมาดภาวะยังเป็นปัญหาที่มาเลเซียได้ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ทั้งนี้เนื่องจากว่าประชากรส่วนใหญ่และท่าเรือประมงอยู่ในบริเวณ

<sup>15</sup> The Straits Times (23 November 1971) : 1.

<sup>16</sup> Shaw, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean, p. 73-74.

ช่องแคบ ชาวประมงที่อยู่ตามชายฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูมีประมาณ 40,000 คน สามารถจับปลาได้ประมาณ 270,000 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 75 ของปริมาณการจับปลาทั้งหมดของประเทศ<sup>17</sup> แต่อันตรายที่เกิดจากมลภาวะ และเรือชนกันได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพเศรษฐกิจในบริเวณช่องแคบ ดังกรณีอุบัติเหตุของเรือโอชา มารู ที่น้ำมันได้รั่วไหลออกสู่ทะเลบริเวณช่องแคบ ทำให้เกิดความเสียหายไปทั่วบริเวณใกล้เคียง เจ้าหน้าที่กระทรวงการต่างประเทศ มาเลเซียคนหนึ่งกล่าวว่า<sup>18</sup> “สิ่งที่เรากังวลใจก็คือ อุบัติเหตุการชนกันครั้งใหญ่ จะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศวิทยาของเราอย่างถาวร”

ทางด้านนายกรัฐมนตรีมาเลเซียเอง ก็ได้แสดงความรู้สึกเกี่ยวกับ ปัญหามลภาวะที่จะเกิดขึ้นในการเปิดประชุมพรรค UMNO ครั้งที่ 23 ในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ว่า<sup>19</sup>

อินโดนีเซียและมาเลเซียต้องเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา เพื่อป้องกันการเกิดมลภาวะจากการรั่วไหลของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งจะทำลายชีวิตสัตว์น้ำ และทำลายความเสียหายต่อชายฝั่งของประเทศทั้งสอง ถ้าเหตุการณ์นี้เกิดขึ้น วิธีชีวิตของชาวประมงของประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียหลายพันคนจะเป็นอันตราย

---

<sup>17</sup> J. Jefferies, “Asia’s Jugular Straits : The Unsolved Problem,” *Far Eastern Economic Review* (11 February 1977) : 35.

<sup>18</sup> *New York Times* (8 August 1975) : 4.

<sup>19</sup> Phiphat Tangsubkul, *ASEAN and the Law of the Sea*, p. 28.

การที่อุตสาหกรรมการต่อเรือและการเดินเรือได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้ามากขึ้น เพื่อตอบสนองการพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกลนั้น ไม่เพียงแต่จะทำให้ช่องแคบมะละกามีความสำคัญมากขึ้น แต่ยังช่วยสนับสนุน ผลักดันให้ช่องแคบตอกอยู่ในอันตรายอันเกิดจากมลภาวะและความเสียหายทาง สภาพแวดล้อม ดังกรณีที่เกิดกับเรือบรรทุกน้ำมันโซวา มารู ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และหลังจากที่มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ออกคำแถลงร่วมกับเกี่ยวกับ ช่องแคบมะละกา ในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อ เป็นการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นไปแล้วนั้น ก็ได้มีการร่วมมือกันหา มาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาที่กันต่อไปด้วย

### มาตรการร่วมกันของรัฐชายฝั่ง

การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาอันมีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่งนั้น นอกจากประเทศทั้งสามได้ออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ขยายน่านน้ำอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบแล้ว ทั้งสาม ประเทศยังได้หามาตรการอื่น ๆ อีก ดังนี้คือ

ในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) อินโดนีเซียได้กำหนดห้ามเรือบรรทุก น้ำมันที่ระวางขับน้ำเกินกว่า 200,000 ตันผ่านช่องแคบ เนื่องจากมีที่ตื้น อยู่หลายแห่งในบริเวณช่องแคบ ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีของอินโดนีเซียได้ลงมติ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) เสนอให้ใช้ช่องแคบลอมบอก ซึ่งอยู่ระหว่างเกาะบาหลีและลอมบอก กับช่องแคบมาคัสซาร์ อยู่ระหว่างเกาะ กาลิมันตันและเกาะสุลาเวสี เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศสำหรับเรือ

บรรทุกน้ำมันที่มีระวางขนน้ำหนักเกิน 200,000 ตัน เส้นทางเลือก 2 ทางนี้นับว่าเป็นเส้นทางที่ประหยัดที่สุดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้ขนส่งระหว่างท่าเรือในตะวันออกกลางและญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่สะดวกปลอดภัยและรวดเร็วกว่า เพราะความลึกของทะเลอยู่ในระดับ 2,200-21,000 ฟุต<sup>20</sup> ซึ่งมีความลึกมากกว่าช่องแคบมะละกาที่บางแห่งมีความลึกเพียง 26-30 เมตร

ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ราชอาณาจักรไทยได้จัดให้มีการประชุมขึ้นที่กรุงจาการ์ตา เพื่อหามาตรการร่วมกันในการประกันความปลอดภัยในการเดินเรือและมาตรการเกี่ยวกับปัญหามลภาวะจากน้ำมัน อาทิเช่น แนวแบ่งเขตการสัญจร (Traffic Separation Scheme) การจำกัดน้ำหนักของเรือ การนำร่องเรือ และการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยรักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตามการจัดการเกี่ยวกับเรื่องนี้ก็ไม่ได้มีความคืบหน้าสักเท่าไร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของช่องแคบเพียงพอ<sup>21</sup>

ต่อมาในปี ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) เมื่อเกิดกรณีเรือบรรทุกน้ำมันโซวา มารู เกยตื้น และน้ำมันได้รั่วไหลออกมาเป็นจำนวนมาก ดังนั้นในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้จัดให้มีการประชุมอีกครั้งหนึ่งที่สิงคโปร์ เพื่อปรึกษาหารือและร่วมมือกันทางด้านความปลอดภัยของการเดินเรือและแก้ปัญหามลภาวะจากน้ำมันในช่องแคบ หลังจากนั้นทั้งสามประเทศได้ตกลงตั้งสภาความปลอดภัยในการเดินเรือและควบคุมมลภาวะทางทะเลในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ขึ้น (Council for the Safety of Navigation and the Control of Marine Pollution in the Straits of

<sup>20</sup> Asia Research Bulletin (31 March 1972) : 773 A.

<sup>21</sup> Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 81.

Malacca and Singapore) ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับรัฐมนตรี มีคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูงคอยให้ความช่วยเหลือรัฐมนตรีเหล่านี้ในการปฏิบัติหน้าที่ สถานีจะมีการประชุมปีละครั้ง สำหรับคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ระดับสูงจะมีการประชุมบ่อยครั้งเท่าที่มีความจำเป็น<sup>22</sup>

การประชุมครั้งแรกของคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ระดับสูงจัดขึ้นที่สิงคโปร์ ที่ประชุมได้มีการปรึกษากันเพื่อกำหนดช่องว่างระหว่างกระดูกงูเรือกับพื้นท้องทะเล (Under Keel Clearance - UKC) และหลังจากที่ได้มีการประชุมกันครั้งที่ 2 ที่กรุงจาการ์ตา เมื่อวันที่ 20-21 ธันวาคม ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) ที่ประชุมได้ตกลงกำหนด UKC ไว้ 3.5 เมตร และกำหนดขนาดน้ำหนักเรือ 250,000 ตัน และจะต้องแล่นด้วยความเร็วไม่เกิน 12 น็อต<sup>23</sup> ต่อมาการประชุมครั้งที่ 3 ซึ่งมีขึ้นในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1977 (พ.ศ.2520) ที่กรุงมะนิลา ที่ประชุมได้ทำความตกลงร่วมกันดังนี้คือ<sup>24</sup>

- 1) ความตกลงเกี่ยวกับความปลอดภัยการเดินเรือในช่องแคบมะละกา
- 2) คำแถลงร่วมเกี่ยวกับความปลอดภัยการเดินเรือในช่องแคบมะละกา
- 3) แนวทางของเจ้าหน้าที่ระดับสูงและกลุ่มผู้เชี่ยวชาญทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับความปลอดภัยการเดินเรือในช่องแคบมะละกา

และในอีก 1 วันต่อมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งมีการประชุมกันที่กรุงมะนิลาเช่นกัน เพื่อรับรองผลการประชุมครั้งที่ 2 ของคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ระดับสูงที่กรุงจาการ์ตา และได้ลงนามในความตกลงเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ 12 ข้อด้วยกัน<sup>25</sup> (Agreement on Safety of

<sup>22</sup> Phiphat Tansubkul, ASEAN and the Law of the Sea, p. 33.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> ดูเพิ่มเติมภาคผนวก ข, ค, จ, ฉ

<sup>25</sup> ดูเพิ่มเติมภาคผนวก ง,

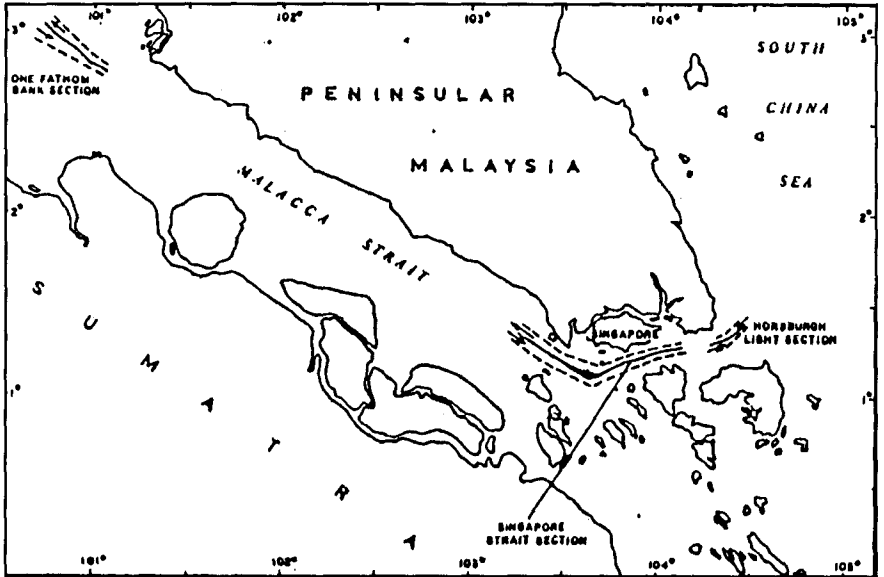
Navigation in the Straits of Malacca and Singapore) ซึ่งข้อตกลงฉบับนี้ได้ระบุถึงแนวแบ่งการสัญจร (Traffic Separation Scheme - TSS) กำหนดความเร็วของเรือที่แล่นผ่านช่องแคบได้ไม่เกิน 12 น็อต และที่สำคัญที่สุดคือ ได้มีการกำหนดความลึกปลอดภัยของเรือที่จะผ่านช่องแคบ อันหมายถึง UKC จะต้องไม่น้อยกว่า 3.5 เมตร เป็นต้น ทั้งนี้องค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO)\* ได้ให้การรับรองอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ.1977 (พ.ศ.2520) เกี่ยวกับ TSS และกฎข้อบังคับต่าง ๆ โดยมีการแก้ไขเล็กน้อยและเพิ่มเติมข้อบังคับบางส่วน

นอกจากนี้แล้วบางหน่วยงานของมาเลเซียได้เสนอแนะให้มีการเก็บภาษีเรือที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ดังที่นายเต็งกู ราซาเลห์ (Tengku Razaleigh) ประธานสมาคมหอการค้ามาเลเซีย (The Malaysian Associated Malay Chambers of Commerce) ได้กล่าวเมื่อวันที่ 19 มีนาคม

---

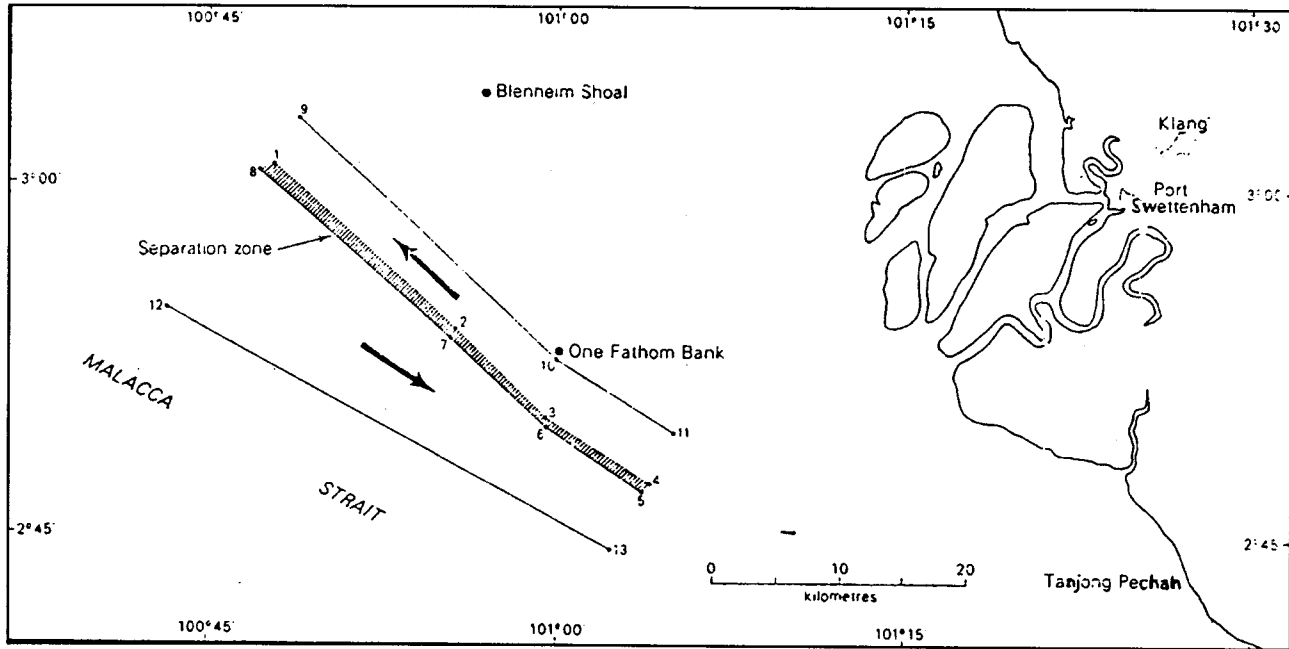
\* IMCO คือหน่วยงานที่มีความชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบต่อบริเวณที่มีการเดินเรือทะเล IMCO ถูกจัดตั้งขึ้นโดยการประชุมเกี่ยวกับทะเลของสหประชาชาติ (United Nations Maritime Conference) ซึ่งได้ประชุมในกรุงเจนีวา ระหว่างวันที่ 19 กุมภาพันธ์ - 6 มีนาคม ค.ศ.1948 (พ.ศ.2491) IMCO เป็นหน่วยงานเพื่อประสานงานระหว่างรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ในด้านกฎข้อบังคับ และวิธีปฏิบัติของรัฐบาลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวี หน้าที่ของ IMCO คือ เป็นองค์การที่ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษา ซึ่ง IMCO นี้มิใช่เป็นหน่วยงานที่บัญญัติกฎหมายหรือรักษากฎหมาย หน้าที่ของ IMCO มีจำกัดมาก เช่น ให้คำแนะนำแก่รัฐบาลต่าง ๆ แต่ไม่มีหน้าที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามคำแนะนำเหล่านั้น IMCO Convention ไม่ได้ระบุให้ IMCO มีหน้าที่ควบคุมและป้องกันมลภาวะในทะเล แต่ IMCO เป็นองค์การระหว่างประเทศองค์การเดียวที่มีหน้าที่อยู่ในบริเวณเกิดมลภาวะจากเรือ ดังนั้น IMCO จึงถูกระบุจากอนุสัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับมลภาวะในทะเล ให้มีหน้าที่ควบคุมและป้องกันมลภาวะในทะเล

แผนภูมิที่ 5.2 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในช่องแคบมะละกา



Source : Chia Lin Sien, ed., *Southeast Asian Seas : Frontiers for Development* (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981) : 224.

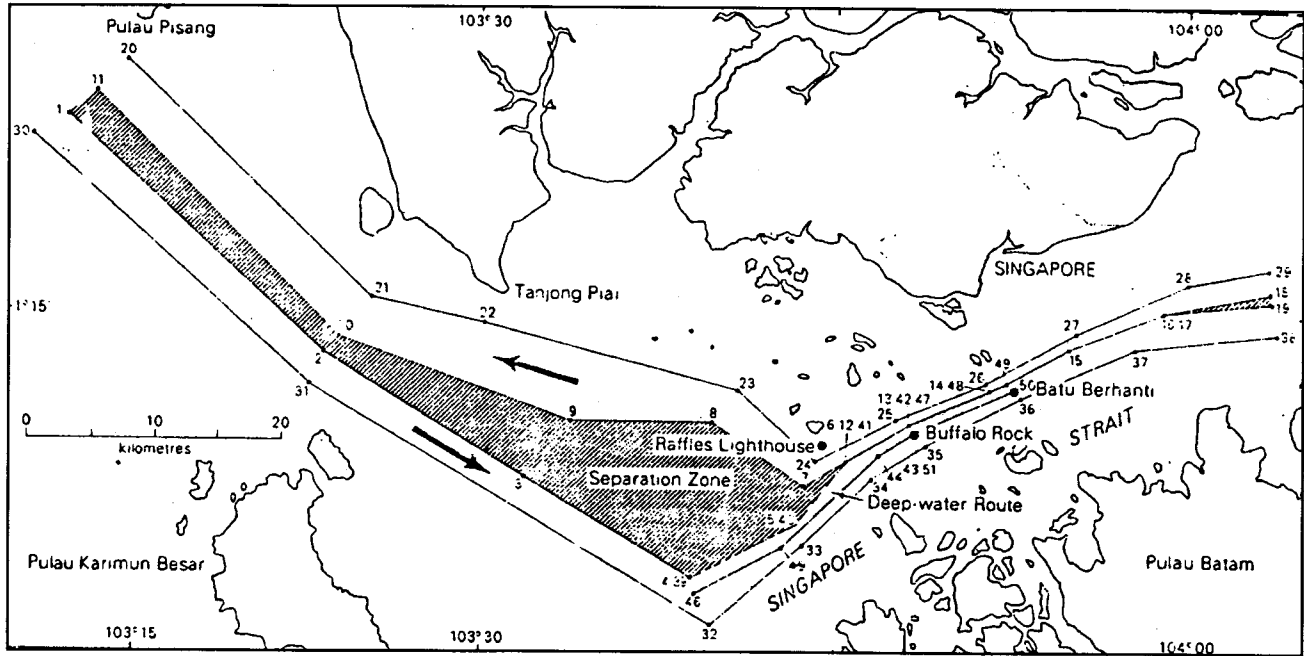
แผนภูมิที่ 5.3 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในบริเวณที่ตื้นหนึ่งวา (One Fathom Bank)



Source : Peter Polomka, *Ocean Politics in Southeast Asia* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978) : 224.

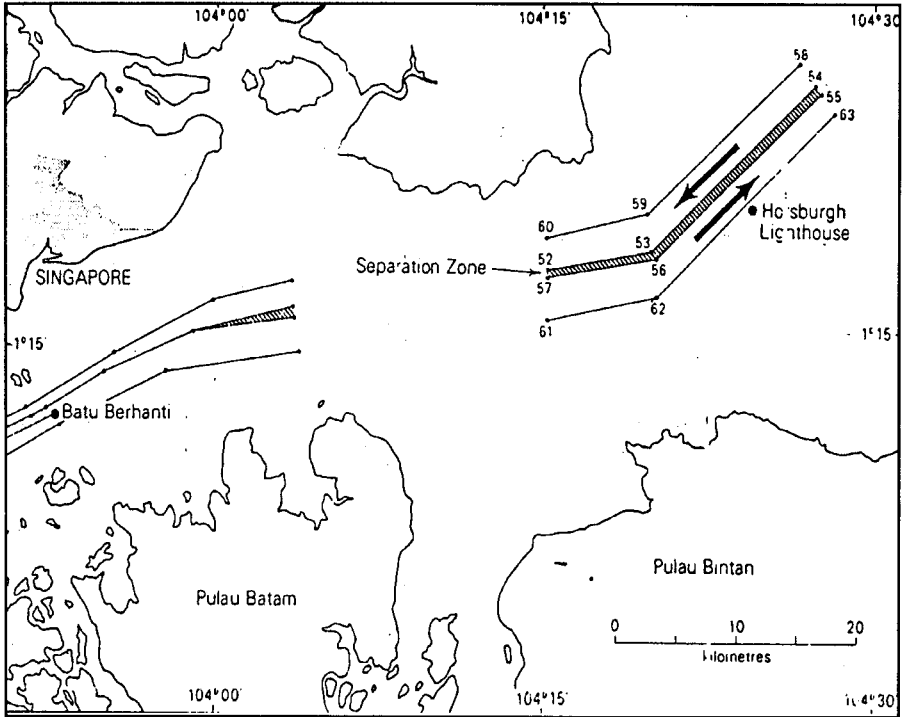


แผนภูมิที่ 5.4 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในช่องแคบสิงคโปร์



Source : Peter Polomka, *Ocean Politics in Southeast Asia* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978) : 226, 228.

แผนภูมิที่ 5.5 แสดงแนวแบ่งเขตการเดินเรือในบริเวณประกาศารฮอสเบิร์ก



Source : Peter Polomka, *Ocean Politics in Southeast Asia* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978) : 226, 228.

ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ว่า<sup>26</sup> “ช่องแคบมะละกาเป็นคลองสุเอซแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้” ดังนั้นจึงควรให้ตั้งเจ้าหน้าที่ช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Authority) เพื่อเป็นตัวแทนดูแลและเก็บภาษีเรือทั้งหมดที่แล่นผ่านช่องแคบ โดยจำแนกดังนี้คือ เรือบรรทุกน้ำมันเสียภาษี 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ เรือบรรทุกสินค้า 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ และ 1,000 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือบรรทุกสินค้าที่แวะจอดทำเรืออินโดนีเซียและมาเลเซีย แต่ถ้าเรือไม่จอดจะต้องเสียเพิ่มเป็น 3 เท่า ถ้าอินโดนีเซียและมาเลเซียร่วมมือกันแล้ว จะทำให้ประเทศทั้งสองได้รับเงิน 147 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ในกรณีที่ไม่มีเรือผ่านประมาณ 100 ลำต่อวัน นายเติงกู ราชานายกยังกล่าวอีกว่า ภาษีที่เก็บได้จะนำไปใช้ปรับปรุงควบคุมความปลอดภัยมลภาวะในช่องแคบมะละกา และเป็นค่าชดเชยบางส่วนสำหรับสินค้าเข้าที่ซื้อมาในราคาสูง อย่างไรก็ตามมาตรการเก็บภาษียังไม่ได้รับการเห็นชอบอย่างเป็นทางการ<sup>27</sup>

## ปฏิกิริยาจากรัฐผู้ใช้ช่องแคบ

หลังจากที่ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้ออกคำแถลงร่วมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อขยายน่านน้ำอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาแล้ว ในอีก 2-3 เดือนต่อมาก็เกิดปฏิกิริยาจากประเทศต่าง ๆ ที่มีผลประโยชน์จากการใช้ช่องแคบ ที่สำคัญได้แก่ สหภาพโซเวียต สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น กล่าวคือ สหภาพโซเวียตเป็นประเทศแรกที่คัดค้านอย่างเป็นทางการ โดยให้ถือว่าช่องแคบมะละกาเป็น

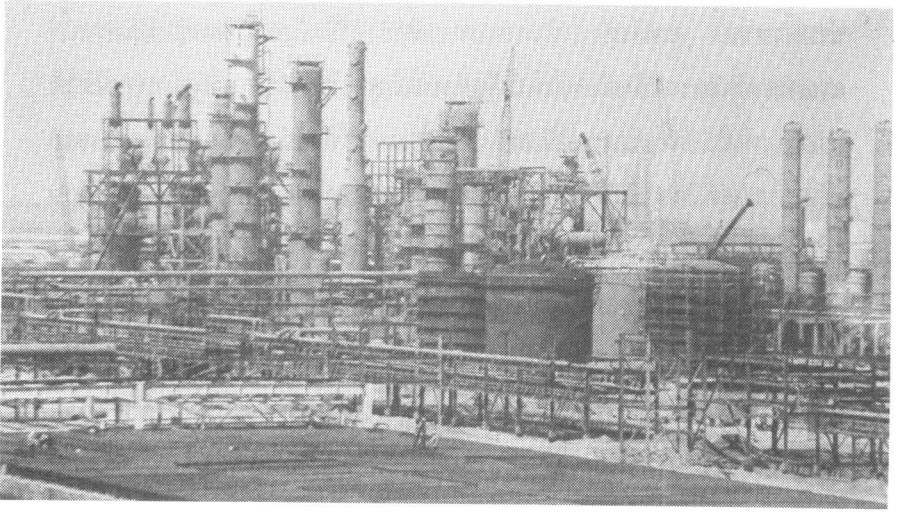
<sup>26</sup> Far Eastern Economic Review (25 March 1972) : 7.

<sup>27</sup> Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 61.

น่านน้ำสากล แต่อินโดนีเซียและมาเลเซียยังคงยึดถือหลักการว่าเป็นน่านน้ำอาณาเขตที่เรือชาติอื่นมีสิทธิเดินเรือผ่านโดยสุจริต ส่วนสหรัฐอเมริกาไม่ได้ประกาศทำที่ต่อคำแถลงร่วมนั้นอย่างเป็นทางการ ถึงแม้ว่าช่องแคบดังกล่าวจะเป็นเส้นทางที่มีความหมายสำคัญยิ่งต่อสมุททานูภาพของสหรัฐอเมริกาไม่น้อยไปกว่าที่มีความสำคัญต่อสหภาพโซเวียต อย่างไรก็ตาม แม้วานโยบายของมหาอำนาจทั้งสองที่มิต่อช่องแคบมะละกาจะเหมือนกัน คือให้ช่องแคบนี้ยังคงสภาพเป็นทางเดินเรือนานาชาติ แต่ความมุ่งหมายที่แฝงอยู่เบื้องหลังก็คือ ทั้งสองกำลังดำเนินการแข่งขันเพื่อแย่งอำนาจในการครองทะเลด้วยความมุ่งหมายที่จะทำสงครามแย่งชิงอำนาจกันในขั้นสุดท้าย<sup>28</sup> ด้วยเหตุผลนี้จึงทำให้ทั้งสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตได้มีการเคลื่อนไหวกำลังทางเรือผ่านช่องแคบในลักษณะไม่รับรู้คำประกาศนั้น สำหรับญี่ปุ่น การที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหญ่และขาดแคลนวัตถุดิบ ทำให้ญี่ปุ่นต้องพึ่งพาประเทศอื่น ๆ ทั้งที่เป็นแหล่งวัตถุดิบและตลาดการค้า ซึ่งส่วนใหญ่แหล่งวัตถุดิบและตลาดการค้าเหล่านี้จะอยู่ทางด้านตะวันตกของประเทศญี่ปุ่น อันได้แก่ประเทศในตะวันออกกลาง แอฟริกา และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงมีความสำคัญต่อญี่ปุ่นเป็นอย่างมากในฐานะเป็นเส้นทางลำเลียงวัตถุดิบและส่งสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ญี่ปุ่นจึงมีความเห็นเช่นเดียวกับประเทศที่ใช้ช่องแคบอื่น ๆ ที่ต้องการรักษาช่องแคบนี้ให้เป็นช่องแคบที่ใช้ได้อย่างเสรี ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

---

<sup>28</sup> ศิริ กระจ่างเนตร, ยุทธศาสตร์ทางเรือ : หลักการและอิทธิพลที่มีต่อสมุททานูภาพยุคกลจักรและยุคปรมาณู (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ, 2512), หน้า 253-254.



โรงกลั่นน้ำมันที่ประเทศซาอุดีอาระเบีย



เรือพลังงานนิวเคลียร์ "มัดสุ" ของญี่ปุ่น สร้างเสร็จเมื่อต้นปี ค.ศ.1988 แต่ถูกคนญี่ปุ่นต่อต้านไม่ให้เข้าจอดที่ท่าเรือของเมืองต่าง ๆ เพราะหวาดกลัวเรื่องกัมมันตภาพรังสี

(ภาพจาก Asiaweek, March 4, 1988)

## สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ เป็นจำนวนมากอยู่ในบริเวณช่องแคบมะละกา กล่าวคือ การที่สหรัฐอเมริกามีพันธกรณีที่จะต้องรักษาความมั่นคงปลอดภัยให้แก่หมู่เกาะฮาวาย เกาะมิดเวย์ เกาะกวม และหมู่เกาะไมโครนีเซียแล้ว สหรัฐอเมริกายังมีพันธกรณีตามสนธิสัญญากับญี่ปุ่นเกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ในช่วงทศวรรษ 1950 ความผูกพันที่กล่าวมานี้ได้กลายเป็นผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะต้องมีการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมของคนที่จะไปยังมิตรประเทศในย่านเอเชีย-แปซิฟิก และออกไปทางมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งสหรัฐอเมริกาก็มีผลประโยชน์อยู่ในบริเวณนี้เช่นกัน นั่นคือ เพื่อถ่วงดุลย์กับสหภาพโซเวียต และรักษาเส้นทางขนส่งน้ำมันและสินค้าจากตะวันออกกลางไปยังประเทศพันธมิตรของตน โดยที่สหรัฐอเมริกาได้ขยายกำลังทางเรือจากกองเรือแปซิฟิกไปตั้งฐานปฏิบัติการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกาะดิเอโก การ์เซีย เพื่อรักษาความมั่นคงในแถบภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สหรัฐอเมริกาต้องอาศัยใช้เป็นทางผ่านเพื่อเคลื่อนย้ายกองทัพเรือจากมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ามายังมหาสมุทรอินเดีย

ดังนั้นสหรัฐอเมริกาก็พยายามเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะกับประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ควบคุมเส้นทางเข้าออกจากมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จุดยุทธศาสตร์เหล่านี้ ได้แก่ ช่องแคบบับ เอล มาน ดับ (Bab El Man Dab) ตรงทางเข้าทะเลแดง ด้านทิศใต้ ช่องแคบฮอร์มุซ ตรงอ่าวเปอร์เซีย ช่องแคบมะละกา และช่องแคบ

ซุนดา<sup>29</sup> อย่างไรก็ตามเมื่อรัฐชายฝั่งคือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้ออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) เพื่อเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา สหรัฐอเมริกาจึงไม่ได้แสดงท่าทีอะไรออกมาอย่างเป็นทางการ แต่ภายในประเทศสหรัฐอเมริกาเองได้เกิดความเห็นขัดแย้งกันระหว่างกระทรวงกลาโหมและกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหมนั้นมองในแง่การรักษาผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกา ขณะที่กระทรวงการต่างประเทศมองการประกาศร่วมของรัฐชายฝั่งในแง่ของการที่ต้องรักษาความสัมพันธ์ที่ดีที่สหรัฐอเมริกาควรมีต่อประเทศที่ไม่ใช่คอมมิวนิสต์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

กระทรวงกลาโหมของสหรัฐอเมริกานั้นมีท่าทีค่อนข้างแข็งกร้าว ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของพลเรือเอกโทมัส มัวร์ (Thomas Moorer) ประธานคณะเสนาธิการผสมของสหรัฐอเมริกา ที่ได้แถลงต่อผู้สื่อข่าวในกรุงวอชิงตันเมื่อวันที่ 7 เมษายน ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ว่า<sup>30</sup> “ปัญหาที่ยากประการหนึ่งที่สหรัฐอเมริกาเผชิญอยู่ก็คือ สหรัฐอเมริกาจะต้องมีเสรีภาพในการใช้ช่องแคบมะละกา ถึงแม้ว่ามาเลเซียและอินโดนีเซียจะอ้างสิทธิครอบครองเหนือช่องแคบนั้นก็ตาม” ทั้งนี้เนื่องจากสหรัฐอเมริกาเห็นว่าช่องแคบมะละกามีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ในแง่นโยบายของชาติในมหาสมุทรอินเดีย ดังกรณีช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์อินเดีย-ปากีสถาน ในเดือนธันวาคม ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) สหรัฐอเมริกาจำเป็นต้องส่งกองกำลังทางเรือรวมทั้งเรือบรรทุกเครื่องบินขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์ ชื่อ เอ็นเทอร์ไพรส์ เดินทางจาก

<sup>29</sup> R.J. Spier, “U.S. National Security Policy and the Indian Ocean Area,” *The Bulletin* 95 (August 1971) : 201.

<sup>30</sup> ธเนศ กองประเสริฐ, “ปัญหาช่องแคบมะละกา,” หน้า 26.

มหาสมุทรแปซิฟิกผ่านช่องแคบมะละกาไปยังอ่าวเบงกอล เพื่อให้การสนับสนุนปากีสถานในการทำสงครามกับอินเดีย<sup>31</sup>

ส่วนกระทรวงการต่างประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น กลับมีท่าทีที่จะประนีประนอม ดังเห็นได้ว่าเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) ผู้แทนสหรัฐอเมริกาในคณะกรรมการการใช้ท้องทะเลอย่างสันติแห่งองค์การสหประชาชาติ (The United Nations Committee on Peaceful Uses of the Seabed) ได้สังเกตเห็นความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นเหนือช่องแคบระหว่างประเทศ จึงได้ประกาศว่าสหรัฐอเมริกาพร้อมที่จะรับรองหลักการของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ แม้ว่าบริเวณนั้นจะเป็นช่องแคบระหว่างประเทศก็ตาม สหรัฐอเมริกายังคงให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งในการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และจำกัดกิจกรรมของเรือรบและเครื่องบินที่เดินทางผ่านและบินเหนือช่องแคบระหว่างประเทศ<sup>32</sup> กล่าวได้ว่าท่าทีของสหรัฐอเมริกาที่มีต่อรัฐชายฝั่งนี้มีความแตกต่างไปจากประเทศอื่น ๆ เช่น สหภาพโซเวียตและญี่ปุ่น ที่ต้องการให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศอย่างแท้จริง ทั้งนี้สามารถเห็นได้จากความเห็นของสหรัฐอเมริกาต่อการที่ญี่ปุ่นเสนอให้มีการขุดช่องแคบให้ลึกขึ้น สหรัฐอเมริกาถือว่าเป็นเรื่องของรัฐชายฝั่งที่จะตัดสินใจ แต่สหภาพโซเวียตและญี่ปุ่นกลับเห็นว่าการตัดสินใจในเรื่องนี้ต้องให้ประเทศที่ใช้ช่องแคบมีส่วนร่วมตัดสินใจด้วย<sup>33</sup>

ในเวลาต่อมา สหรัฐอเมริกาได้ให้ความสำคัญต่อการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาโดยเสรีมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากเมื่อวันที่ 8 เมษายน

<sup>31</sup> Vertzberger, *Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits*, p. 50.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>33</sup> *Ibid.*



ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) ดร.เฮนรี คิสซิงเจอร์ (Henry Kissinger) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของสหรัฐอเมริกาในขณะนั้นได้กล่าวไว้<sup>34</sup> “การเดินทางผ่านช่องแคบโดยเสรี เป็นหลักการที่สหรัฐอเมริกาเห็นว่ามีความสำคัญมากที่สุด” และได้ยกตัวอย่างกรณีของการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาอย่างเสรีนั้น มีความสำคัญต่อผลประโยชน์ของสหรัฐอเมริกาที่ต้องอาศัยการเคลื่อนไหวทางยุทธศาสตร์ นอกจากนี้การที่สหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ทางด้านการค้าขายกับประเทศที่อยู่ในบริเวณรอบ ๆ มหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะในทวีปแอฟริกา ทำให้สหรัฐอเมริกาต้องอาศัยช่องแคบมะละกาเป็นทางผ่านไปยังประเทศเหล่านั้น นอกจากนี้ตลอดเวลาที่ผ่านมาสหรัฐอเมริกาได้มีความสัมพันธ์อันดีกับรัฐชายฝั่งช่องแคบ อาทิเช่น ประเทศอินโดนีเซีย นับว่ามีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก เพราะเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นที่ต้องการของสหรัฐอเมริกา ดังที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศทางด้านกิจการเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก ได้กล่าวให้ความสำคัญต่ออินโดนีเซียในฐานะที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจดังนี้<sup>35</sup> “อินโดนีเซียเป็นแหล่งน้ำมันที่สหรัฐอเมริกาต้องการ และมีความสำคัญมากต่อญี่ปุ่นซึ่งเป็นพันธมิตรของเรา บริเวณนี้ยังอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ๆ เช่น ยาง ดีบุก ทองแดง และแร่ธาตุอื่น ๆ ขณะเดียวกันก็เป็นตลาดและแหล่งลงทุนที่สำคัญอีกด้วย”

จากความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ สหรัฐอเมริกาจึงมีความจำเป็นที่ตนควรมีสื่อธิในการเดินทางผ่านโดยปราศจากการกีดขวางใด ๆ หากเกิดสงครามระหว่างตะวันออกและตะวันตก กองเรือสหรัฐอเมริกาก็มี

<sup>34</sup> ibid.

<sup>35</sup> Ibid.

ความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติการโดยทันที และในกรณีที่คลองปานามาถูกปิดเส้นทางที่สั้นที่สุดจากมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังมหาสมุทรแอตแลนติกก็คือเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา นอกจากนี้การที่กองเรือที่ 7 ของสหรัฐอเมริกา มีฐานทัพอยู่ทางตะวันออกของช่องแคบ คือ ในเกาะกวม ญี่ปุ่น และ ฟิลิปปินส์ และกองเรือที่ 3 ของสหรัฐอเมริกา มีฐานอยู่ชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา (ตะวันออกเฉียงเหนือของมหาสมุทรแปซิฟิก) การเคลื่อนย้ายกองเรือเหล่านี้ไปยังมหาสมุทรอินเดียอย่างรวดเร็วนั้นจะต้องใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเป็นสำคัญ

ดังนั้นจากการที่สหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์และทางด้านเศรษฐกิจตามที่กล่าวมาแล้วนั้น จึงทำให้ต้องให้ความสำคัญกับช่องแคบมะละกาเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่ารัฐชายฝั่งจะเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา แต่สหรัฐอเมริกาก็พยายามมีความสัมพันธ์กับประเทศเหล่านี้เอาไว้เพื่อรักษาสิทธิในการใช้ช่องแคบมะละกา ซึ่งสหรัฐอเมริกาเชื่อว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ที่จะมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศตนแล้วรัฐชายฝั่งก็จะยังมีท่าทีที่เป็นมิตรและอนุญาตให้ช่องแคบนี้ได้อย่างเสรี

## สหภาพโซเวียต

สหภาพโซเวียตมีผลประโยชน์อยู่มากในบริเวณช่องแคบมะละกาทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ทางด้านยุทธศาสตร์นั้นนับตั้งแต่ได้มีการปิดคลองสุเอซหลังจากสงคราม 6 วันในปี ค.ศ. 1967 (พ.ศ. 2510) ในช่วงเวลานั้นสหภาพโซเวียตต้องส่งกองเรือจากทะเลดำไปยังมหาสมุทรอินเดียและอ่าวเปอร์เซีย โดยอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Good Hope) ซึ่งต้องเสียเวลาและเพิ่มระยะทางในการเดินทางเป็นอันมาก ดังนั้นเส้นทางเลือกทางเดียว

ที่จะส่งกองกำลังทางเรือไปยังมหาสมุทรอินเดียได้อย่างรวดเร็วก็คือ การเคลื่อนย้ายกองกำลังจากกองเรือแปซิฟิกที่มีฐานทัพอยู่ที่วลาดีวอสต็อกผ่านช่องแคบมะละกาเข้าไปยังมหาสมุทรอินเดีย ส่วนเส้นทางอื่น ๆ ที่สามารถจะเดินทางผ่านได้ ได้แก่ ช่องแคบซุนดา ช่องแคบลอมบอก และมาคัสซาร์ หรือผ่านไปทางออสเตรเลียนั้น จะต้องใช้เวลาระยะทางในการเดินทางผ่านมากขึ้นกว่าเดิม ในกรณีที่ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่จำเป็นต้องมีการปฏิบัติการได้ตอบโดยฉับพลันแล้ว การเดินทางผ่านเส้นทางเหล่านี้จะทำให้เกิดความล่าช้า

นอกจากนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางผ่านมายังมหาสมุทรอินเดียเมื่อเปรียบเทียบแล้วจะพบว่า การเคลื่อนย้ายกำลังจากกองเรือในทะเลดำในกรณีที่คลองสุเอซปิดอยู่นี้ กองเรือจะต้องเดินทางอ้อมแหลมกูดโฮปซึ่งใช้เวลานานถึง 30 วัน ขณะที่การเคลื่อนย้ายกองกำลังจากทะเลบอลติกจะใช้เวลามากกว่า 35 วัน และการเคลื่อนย้ายกำลังจากกองเรือแปซิฟิกจะใช้เวลาเพียง 18 วัน<sup>36</sup> ซึ่งนับว่าใช้เวลาน้อยที่สุด และการที่สหรัฐอเมริกามีฐานทัพที่เกาะดิเอโก การ์เซีย ในมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับฐานทัพของสหรัฐอเมริกาในมหาสมุทรแปซิฟิกได้นั้น เป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงภัยคุกคามต่อสหภาพโซเวียตในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ขึ้นในบริเวณนี้ จากสาเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้สหภาพโซเวียตต้องพึ่งพาความสะดวกรวดเร็วและทางเข้าเสรีของกองเรือแปซิฟิกของสหภาพโซเวียต ที่เดินทางมาจากท่าเรือที่วลาดีวอสต็อกผ่านช่องแคบมะละกาไปยังมหาสมุทรอินเดีย

สำหรับทางด้านเศรษฐกิจนั้น เนื่องจากบริเวณไซบีเรียและทางด้านตะวันออกไกลของสหภาพโซเวียตมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่มากขึ้น ทำให้

---

<sup>36</sup> Vertzberger, *Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits*, p. 44.

ความต้องการอาหารและสินค้าอื่น ๆ มีเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย สินค้าเหล่านี้ส่วนมากแล้วจะขนส่งโดยทางเรือผ่านทางมหาสมุทรอินเดียและช่องแคบมะละกา ด้วยเหตุที่การขนส่งทางทะเลเสียค่าใช้จ่ายน้อย และสภาพเศรษฐกิจของสหภาพโซเวียตยังขึ้นอยู่กับวัสดุพลังงานที่มีราคาถูก ดังนั้นวิธีการหนึ่งที่จะได้มาซึ่งสิ่งเหล่านี้ในราคาที่ถูกต้องจึงต้องมีราคาค่าขนส่งที่ราคาไม่แพง ซึ่งทั้งหมดนี้ต้องอาศัยเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาออกไปยังมหาสมุทรอินเดียนั่นเอง

การที่สหภาพโซเวียตมีผลประโยชน์อยู่ในบริเวณช่องแคบมะละกาดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ ดังนั้นเมื่อรัฐชายฝั่งช่องแคบได้ประกาศคำแถลงร่วมว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ทำให้ในไม่กี่เดือนต่อมาสหภาพโซเวียตก็มีปฏิกิริยาโต้ตอบคือ เมื่อวันที่ 4 มีนาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) หลังจากที่มีการประชุมในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างนายโอเล็ก ทรอยานอฟสกี (Oleg Troyanovsky) เอกอัครราชทูตสหภาพโซเวียตประจำกรุงโตเกียว กับ นายฮารุกิ โมริ (Haruki Mori) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศญี่ปุ่น นายทรอยานอฟสกี ก็ได้ประกาศว่า<sup>37</sup> “ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่จะต้องคงสภาพเดิมไว้ โดยจะเปิดให้เรือของชาติต่าง ๆ ใช้เดินทางไปมาได้อย่างเสรี” และต่อมานายมิกฮาอิล มิกฮาอิลอฟวิช วอลคอฟ (Mikhail Mikhailovich Volkov) เอกอัครราชทูตสหภาพโซเวียตประจำกรุงจาการ์ตา ก็ได้ยืนยันความเห็นในทำนองเดียวกันนี้ต่อนายอาดัม มาลิก (Adam Malik) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอินโดนีเซีย หลังจากนั้นไม่นานนัก คือในวันที่ 18-20 มีนาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) นายเมนเดลวิช (L.I. Mendelvitsh) อดีตหัวหน้าคณะผู้แทน

<sup>37</sup> Keesing's Contemporary Archives 1972 (May 1972) : 25260.

สหภาพโซเวียตประจำองค์การสหประชาชาติ ได้เดินทางมายังกรุงจาการ์ตา และกัวลาลัมเปอร์ เพื่อแสดงทัศนคติความไม่เห็นด้วยของสหภาพโซเวียตต่อนโยบายและการดำเนินการของรัฐบาลอินโดนีเซียและมาเลเซียเหนือช่องแคบมะละกา<sup>38</sup> และได้ให้สัมภาษณ์ผู้สื่อข่าวว่า<sup>39</sup> “รัฐบาลสหภาพโซเวียตถือว่าช่องแคบเป็นน่านน้ำระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ทางด้านเศรษฐกิจและอื่น ๆ”

กล่าวได้ว่าสหภาพโซเวียตเห็นถึงความสำคัญของช่องแคบมะละกาเป็นอย่างมาก จึงมีการเรียกร้องดังกล่าวเพื่อรักษาประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านยุทธศาสตร์ของตน สหภาพโซเวียตต้องการให้เรือรบของตนที่เดินทางไปมาระหว่างทะเลจีนใต้ จากท่าเรือลาติวอสต็อกกับมหาสมุทรอินเดียเป็นไปโดยสะดวก เพราะหากช่องแคบมะละกากลายเป็นน่านน้ำอาณาเขตของอินโดนีเซียและมาเลเซียแล้ว ย่อมเป็นที่แน่นอนว่าทั้งสองประเทศซึ่งเป็นเจ้าของน่านน้ำอาจจะไม่ยอมให้เรือรบสหภาพโซเวียตแล่นผ่านได้ นั่นคือสหภาพโซเวียตถูกจำกัดความเคลื่อนไหวหรือมีความคล่องตัวน้อยลงไป การที่เส้นทางอันสะดวกที่สุดจากมหาสมุทรแปซิฟิกไปสู่มหาสมุทรอินเดียซึ่งกำลังเป็นเวทีของการแข่งขันกันต้องเปลี่ยนสถานะไปนั้น ย่อมถือได้ว่าเป็นอุปสรรคต่อความพยายามของสหภาพโซเวียตในการเข้าไปยังมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้นสหภาพโซเวียตจึงคัดค้านอย่างแข็งขันต่อการประกาศอ้างสิทธิเหนือช่องแคบมะละกาของอินโดนีเซียและมาเลเซีย

---

<sup>38</sup> George G. Thomson, “The Malacca Straits : Who Has the Last Word?,” *Pacific Community* 3 (July 1972) : 685.

<sup>39</sup> *Keesing's Contemporary Archives* 1972 (May 1972) : 25260

## ญี่ปุ่น

เนื่องจากน้ำมันดิบเป็นวัสดุยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดต่อความมั่นคงของประเทศญี่ปุ่น และโดยที่ญี่ปุ่นมีความจำเป็นที่จะต้องซื้อและลำเลียงน้ำมันจากประเทศในตะวันออกกลางไปยังประเทศของตนเป็นจำนวนมากในระยะยาว ดังนั้นเส้นทางลำเลียงจากตะวันออกกลางผ่านช่องแคบมะละกาไปยังประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นและประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุด จึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดสายใหญ่ที่จะหล่อเลี้ยงอุตสาหกรรมของประเทศญี่ปุ่นให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะต่อสู้และแข่งขันในทางอุตสาหกรรมกับประเทศอื่นต่อไปได้ ญี่ปุ่นจึงจำเป็นที่จะต้องมีนโยบายในระยะยาวที่จะประกันความปลอดภัยในการใช้เส้นทางลำเลียงน้ำมันของตนให้ใช้ได้ในทุกโอกาส เพราะในปัจจุบันนี้ญี่ปุ่นมีปริมาณน้ำมันสำรองอยู่ภายในประเทศเพียงพอสำหรับความต้องการเพียงไม่เกิน 50 วัน การเปลี่ยนสถานะของช่องแคบมะละกาจากเส้นทางสาธารณะไปเป็นทางน้ำที่อยู่ในการควบคุมของรัฐชายฝั่ง ซึ่งอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการผ่าน การออกระเบียบข้อบังคับควบคุมการเดินเรือหรือระงับไม่ยอมให้ใช้เส้นทางเมื่อใดก็ได้ถ้าหากเกิดปัญหาขัดแย้งกันขึ้น บังคับเหล่านี้ย่อมทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการใช้เส้นทาง อาจทำให้เกิดความเสียหายทางยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งสภาพการณ์เช่นนี้ย่อมจะทำให้เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นได้รับความกระทบกระเทือนอย่างมาก

การที่ญี่ปุ่นมีทรัพยากรธรรมชาติน้อย แต่มีระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่ยิ่งใหญ่ จึงต้องพึ่งพาประเทศอื่นทั้งในแง่ที่เป็นวัตถุดิบและเป็นตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ช่องแคบมะละกาจึงเป็นเส้นทางลำเลียงวัตถุดิบจากแหล่งต่าง ๆ มาป้อนอุตสาหกรรมในเมืองแม่ และนำสินค้าสำเร็จรูปกลับออกไปสู่ตลาดภาคตะวันตก ได้แก่ อินเดีย ตะวันออกกลาง และแอฟริกา และใน

ปัจจุบันร้อยละ 90 ของน้ำมันที่ญี่ปุ่นใช้ในปีหนึ่ง ๆ จำนวน 280 ล้านตัน มาจากบริเวณอ่าวเปอร์เซีย<sup>40</sup> จากตารางที่ 5.1 แสดงถึงปริมาณน้ำมันดิบที่ ญี่ปุ่นสั่งเข้ามาจากแหล่งต่าง ๆ เปรียบเทียบระหว่างปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) และ ค.ศ.1974 (พ.ศ.2517) จะพบว่าจำนวนน้ำมันส่วนใหญ่จะมาจาก ประเทศในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศซาอุดีอาระเบีย และจำนวนน้ำมันที่สั่งเข้าจะมีเพิ่มขึ้นตามลำดับ จากจำนวน 238,334,000 กิโลลิตรในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) เป็นจำนวน 279,810,000 กิโลลิตรในปี ค.ศ.1974 (พ.ศ.2517)<sup>41</sup>

ในปี ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) เรือลำเลียงน้ำมันของญี่ปุ่นอันประกอบด้วยเรือ 220 ลำ (มีอยู่ 20 ลำ ที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 200,000 ตันขึ้นไป) มีระวางขับน้ำโดยเฉลี่ยลำละ 90,000 ตัน ได้ขนส่งน้ำมันดิบจากบริเวณ อ่าวเปอร์เซียผ่านช่องแคบมะละกาไปยังญี่ปุ่น ประมาณปีละ 8-9 เทียวต่อเรือ แต่ละลำ<sup>42</sup> ถ้าหากว่าเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ไม่สามารถใช้ช่องแคบมะละกา ได้ด้วยเหตุผลใดก็ตาม ก็จะต้องเปลี่ยนเส้นทางไปผ่านช่องแคบลอมบอก และช่องแคบมาคัสซาร์ ซึ่งอยู่ใต้ลงไปอีก อันจะทำให้เกิดผลเสียดังนี้คือ

1) ต้องเสียเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 4 วัน เพราะระยะทาง จากอ่าวเปอร์เซียผ่านช่องแคบมะละกาไปญี่ปุ่นประมาณ 6,606 ไมล์ทะเล แต่ ถ้าแล่นผ่านช่องแคบลอมบอก-มาคัสซาร์แล้ว ระยะทางจะเพิ่มขึ้นเป็น 7,605 ไมล์ทะเล คือต้องเดินทางไกลเพิ่มขึ้นอีก 999 ไมล์ทะเล

<sup>40</sup> Asia Research Bulletin, (31 January 1975) : 45.

<sup>41</sup> Tan Su-Cheng, *The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia*, p. 71.

<sup>42</sup> Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca," p. 295.

ตารางที่ 5.1 แสดงปริมาณน้ำมันดิบ (กิโลลิตร) ที่ญี่ปุ่นสั่งเข้ามาจากแหล่งต่าง ๆ  
ปี ค.ศ.1972 และ 1974

	1972	1974
Middle East Total	194,695,000	216,094,000
Abu Dhabi	14,340,000	29,881,000
Iraq	2,880,000	2,202,000
Kuwait	21,318,000	25,630,000
Neutral Zone (developed by Japanese)	21,476,000	15,820,000
Saudi Arabia	36,679,000	62,819,000
Other Persian Gulf States	8,290,000	7,555,000
Iran	92,303,000	92,187,000
Australia	193,000	180,000
Brunei	5,613,000	9,424,000
Communist China	-	4,543,000
Indonesia	384,000	378,000
US	60,000	-
Brazil	59,000	-
Venezuela	384,000	378,000
Algeria	-	130,000
Cabinda	1,693,000	389,000
Libya	225,000	3,948,000
Nigeria	3,855,000	4,973,000
Soviet Union	421,000	276,000
Topped Crude	656,000	626,000
GRAND TOTAL	238,334,000	279,810,000

Source : Tan Su-Cheng, *The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia* (Asia and the World Forum, 1977), p. 71.



2) การที่เรือบรรทุกน้ำมันต้องแล่นอ้อมผ่านช่องแคบลอมบอก-มาคัสซาร์ นั้น นอกจากจะทำให้เสียเวลาเดินทางมากขึ้นแล้ว ยังเป็นเหตุให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ประมาณว่าแต่ละวันที่การเดินทางของเรือบรรทุกน้ำมันลำหนึ่งมากขึ้นนั้น ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีกราว 5 ล้านเยน และย่อมเป็นผลให้ราคาน้ำมันต้องสูงขึ้นอีกประมาณ 30 เยนต่อกิโลลิตร (ในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515)) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมทั้งหมด ต้องเพิ่มขึ้นอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

3) ช่องแคบมะละกานั้นนอกจากจะเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมันแล้ว ยังเป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบมาป้อนอุตสาหกรรมแขนงต่าง ๆ อีกด้วย เพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติและผลิตอาหารได้ไม่เพียงพอกับความต้องการของพลเมือง จึงต้องซื้ออาหารและวัตถุดิบเข้ามาบริโภค และส่งสินค้าสำเร็จรูปออกไปจำหน่ายในตลาดโลก การที่ไม่สามารถใช้ช่องแคบมะละกาเป็นทางขนส่งสินค้าได้ จะทำให้ราคาอาหารและวัตถุดิบที่นำมาจากทางด้านตะวันตกและสินค้าสำเร็จรูปที่ส่งออกไปขายมีราคาสูงขึ้น เช่นเดียวกัน เพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากขึ้น

เมื่อญี่ปุ่นมีระบบเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งออกสินค้าเป็นหลัก การที่ราคาวัตถุดิบต่าง ๆ ตลอดจนน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกไปสู่ตลาดสำคัญเพิ่มสูงขึ้น จะส่งผลต่อการผลิตสินค้าสำเร็จรูปของญี่ปุ่น ทำให้ราคาแพงขึ้น ไม่อาจแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ ดังนั้นญี่ปุ่นจึงต้องการให้ช่องแคบมะละกามีความมั่นคงปลอดภัย สามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดปี ปลอดภัยจากการยึดครองของมหาอำนาจ หรือการอ้างสิทธิของประเทศใกล้เคียง

ความต้องการของญี่ปุ่นที่ต้องการให้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติเพื่อให้เรือของทุกประเทศผ่านได้โดยเสรีนั้น สอดคล้องกับ

ความต้องการของสหภาพโซเวียตที่กำลังขยายอิทธิพลเข้ามาในบริเวณนี้ เช่นกัน ดังนั้นเมื่อรัฐชายฝั่งได้ประกาศเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ทำให้ญี่ปุ่นต้องเรียกร้องร่วมกับสหภาพโซเวียตเพื่อคงสภาพช่องแคบไว้เป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ และพยายามหาทางเลือกอื่นในกรณีที่ไม้อาจใช้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือได้ ดังที่โฆษกกระทรวงการต่างประเทศของญี่ปุ่นได้กล่าวเมื่อวันที่ 21 มีนาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ที่กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่นว่า<sup>43</sup>

รัฐบาลญี่ปุ่นจะพยายามหาข้อยุติเกี่ยวกับสถานภาพทางกฎหมายของช่องแคบจากการประชุมกฎหมายทะเลของสหประชาชาติครั้งที่ 3 ที่จะจัดให้มีขึ้นที่กรุงเจนีวาในปี ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) และจากมาตรการเร่งด่วนนี้ ญี่ปุ่นจะหาเส้นทางที่ปลอดภัยในการเดินทางผ่านช่องแคบ และจะพยายามแก้ปัญหามลภาวะ โดยจะร่วมมือกับอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ทำการสำรวจช่องแคบ เพื่อความมั่นคงปลอดภัยต่อเส้นทางและเพื่อแก้ปัญหามลภาวะ

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ญี่ปุ่นถูกบีบคั้นหรือถูกขัดขวางการใช้ช่องแคบมะละกาอย่างเสรี ญี่ปุ่นก็ได้กำหนดแผนทางเลือกอื่น ๆ เตรียมไว้ 4 ประการคือ<sup>44</sup>

<sup>43</sup> Keesing's Contemporary Archives 1972 (13-20 May 1972) : 25260.

<sup>44</sup> วรรณภรณ์ สวัสดิมงคล, “บทบาทของญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ : ศึกษากรณีอาเซียน ปี ค.ศ.1969-1980” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาการระหว่างประเทศและการทูตบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 18.

- 1) โครงการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้ของไทย
- 2) โครงการขุดคอคอดกระทางตอนใต้ของไทย เป็นโครงการที่ญี่ปุ่นให้ความสนใจมานานแล้ว แต่ต้องระงับไว้เพราะวิกฤตการณ์ทางการเมืองและการคัดค้านของประชาชนไทย

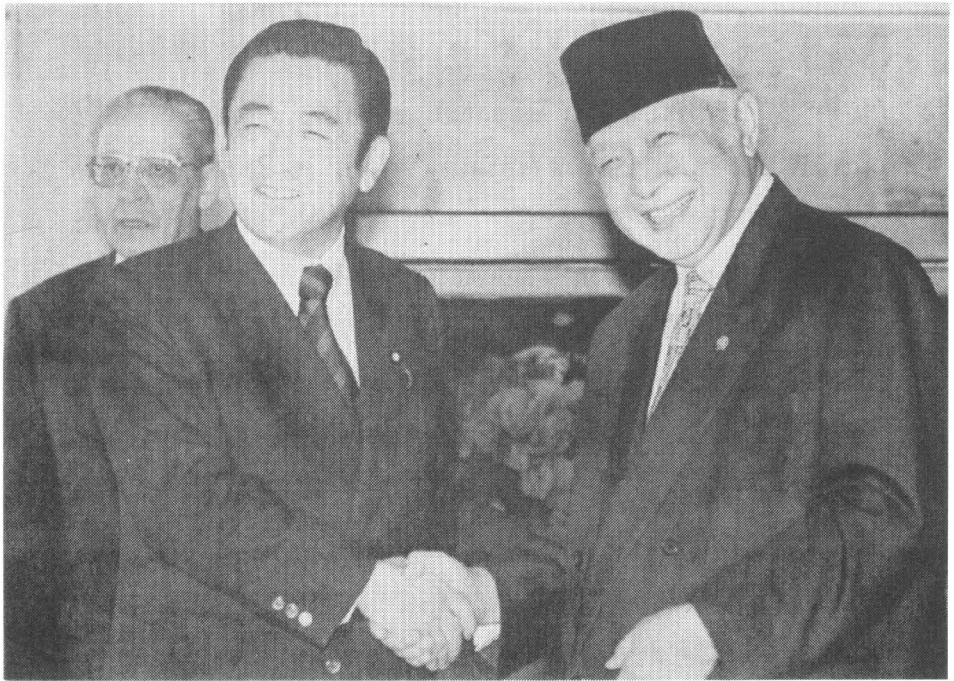
3) โครงการใช้ช่องแคบลอมบอกทางตอนใต้ของอินโดนีเซีย ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของเรือได้ 500,000 ตัน แต่ต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นประมาณ 4 วัน และเพิ่มค่าใช้จ่ายอีกร้อยละ 8 เนื่องจากระยะทางเพิ่มขึ้น 999 ไมล์

4) โครงการสร้างระบบท่อส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางผ่านมาประเทศในกลุ่ม ASEAN ไปเวียดนาม และออกไปญี่ปุ่น

นอกจากนี้ญี่ปุ่นยังมีนโยบายที่จะลดค่าขนส่งน้ำมันจากแหล่งผลิตไปยังประเทศของตนให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะกระทำได้โดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น อย่างไรก็ตามสำหรับเส้นทางลำเลียงน้ำมันที่ช่องแคบมะละกานั้น ญี่ปุ่นต้องประสบปัญหาบางประการกล่าวคือ

1) ช่องแคบมะละกาในบางตอนมีความลึกน้อยกว่า 23 เมตร ไม่สามารถที่จะใช้เรือซึ่งบรรทุกน้ำมันเต็มขนาดใหญ่กว่า 200,000 ตันแล่นผ่านได้ แต่จะต้องแล่นอ้อมเกาะสุมาตราและเกาะชวาไปผ่านทางช่องแคบลอมบอกซึ่งทำให้ต้องเพิ่มระยะทางเดินเรือขึ้นไปถึง 999 ไมล์ หรือเสียเวลาเพิ่มขึ้น 4 วัน สำหรับการเดินทางไป-กลับ

2) ในบางตอนของช่องแคบมะละกายังมีร่องน้ำไม่กว้างนัก และมีเครื่องกีดขวาง เช่น บันจัน เครื่องเจาะสำรวจน้ำมันในทะเล เป็นต้น และโดยที่มีเรือผ่านช่องแคบนี้ถึงปีละ 37,000 ลำ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งขึ้นในบริเวณที่แคบนี้ ทำให้เกิดการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน และถ้าหากเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ตันเกิดอัปปางขึ้นในบริเวณช่องแคบนี้



ในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นายกรัฐมนตรี ริวทาโร ฮาชิโมโด้ แห่งญี่ปุ่น (ซ้าย) เดินทางเยือนและพบปะกับประธานาธิบดีซูฮาร์โตแห่ง อินโดนีเซีย (ขวา) เมื่อ 15 มีนาคม ค.ศ.1988 เพื่อหารือถึงการให้ความช่วยเหลือแก่อินโดนีเซีย ภายใต้กรอบของไอเอ็มเอฟ อินโดนีเซียเป็นประเทศยุทธศาสตร์ที่สำคัญของญี่ปุ่น เพราะเป็น แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ป่าไม้ และเป็นตลาดสินค้าของญี่ปุ่น และ ที่สำคัญที่สุดคือ อินโดนีเซียเป็นเส้นทางผ่านของกองเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ที่เดินทาง ระหว่างตะวันออกกลางและญี่ปุ่น ไม่ว่าจะเป็น ช่องแคบมะละกา ช่องแคบลอมบอก และ ช่องแคบมากัสซาร์

(ภาพข่าว มติชน 16 มีนาคม 2541)

ก็จะทำให้การเดินเรือลำบากยิ่งขึ้นเป็นอันมาก และน้ำมันที่รั่วไหลออกมาจะทำให้เกิดความเสียหายต่อการประมงและทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ในบริเวณช่องแคบ

3) การที่รัฐบาลอินโดนีเซียและมาเลเซียได้ประกาศว่า ช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำในประเทศของตน รัฐบาลเจ้าของยอมนมีอำนาจออกระเบียบข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ ตลอดจนเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางได้ตามที่ตนเห็นชอบ ซึ่งจะทำให้ญี่ปุ่นต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ถึงแม้ว่าญี่ปุ่นจะต้องประสบปัญหาในการใช้ช่องแคบมะละกา แต่ญี่ปุ่นก็ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ช่องแคบนี้ต่อไป เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือที่สั้นที่สุดและประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุด ดังนั้นญี่ปุ่นจึงต้องรักษาความสัมพันธ์อันดีกับรัฐชายฝั่งช่องแคบ เพื่อป้องกันอุปสรรคและการกีดขวางใด ๆ ต่อเส้นทางนี้ จากการที่ญี่ปุ่นได้ตระหนักถึงอันตรายจากการเดินเรือในช่องแคบ ญี่ปุ่นจึงได้ตั้งสภาช่องแคบมะละกาขึ้นมา (The Malacca Straits Council) ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) โครงสร้างของสภาประกอบด้วย องค์กรภาคเอกชน อาทิเช่น The Petroleum Association of Japan, Shipbuilders Association of Japan, Shipowners Association of Japan, Japanese Maritime Foundation และ Japanese Hull Insurers Union หน้าที่หลักของหน่วยงานนี้ คือ ประกันความปลอดภัยของเรือและสนับสนุนให้มีความช่วยเหลือในการเดินเรือ พร้อมกันนี้ญี่ปุ่นก็ได้มอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เช่น กระโจมไฟ ประภาคาร และสนับสนุนให้มีการแบ่งเขตการเดินเรือในช่องแคบเพื่อลดอุบัติเหตุเรือชนกัน นอกจากนี้ญี่ปุ่นก็ได้เสนอให้มีการขุดลอกช่องแคบในบางแห่ง แต่อินโดนีเซียและมาเลเซียก็ปฏิเสธที่จะให้ญี่ปุ่นขุด เพราะเห็นว่า เป็นเรื่องที่ทั้ง 2 ประเทศควรจะจัดการเองมากกว่า และถ้ามีการขุดแล้ว

จำนวนเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะเพิ่มมากขึ้น ทำให้สภาพปัญหาที่มีอยู่แล้วขยายเพิ่มมากขึ้นไปอีก และโดยเหตุที่ช่องแคบนี้มีการสำรวจแผนที่ยังไม่พอเพียงสำหรับเรือขนาดใหญ่ โดยเฉพาะกระแสน้ำที่เปลี่ยนแปลงอยู่ประจํายอมทำให้ร่องน้ำเปลี่ยนแปลงได้ ฉะนั้นถึงแม้ว่าอังกฤษจะได้ทำการสำรวจและทำแผนที่ไว้ตั้งแต่ ค.ศ.1930 (พ.ศ.2473) ญี่ปุ่นก็ได้เสนอเข้ามาทำการสำรวจช่องแคบมะละกาอีกครั้งร่วมกับอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์เป็นเวลา 4 ปี ในปี ค.ศ.1969-1974 (พ.ศ.2512-2517) ทั้งนี้เพื่อแก้ไขแผนที่ของอังกฤษซึ่งทำไว้แต่เดิม การสำรวจครั้งนี้ญี่ปุ่นเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด การสำรวจเบื้องต้นเริ่มตั้งแต่วันที่ 14 มกราคม-วันที่ 13 มีนาคม ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) โดยได้เริ่มทำการสำรวจเป็นครั้งแรกจากที่ต้นทางตะวันออก (Eastern Bank) ไปถึงที่ต้นหนึ่งวา (One Fathom Bank) และได้พบว่ามิตื้น 21 แห่งซึ่งตื้นน้อยกว่า 23 เมตร การสำรวจครั้งที่ 2 เริ่มในวันที่ 3 ตุลาคม-วันที่ 19 ธันวาคม ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) โดยทำการสำรวจช่องแคบฟิลิป (Philip Channel) และช่องแคบเมน (Main Strait) พบว่ามีที่ตื้น 37 แห่งที่ตื้นน้อยกว่า 23 เมตร<sup>45</sup>

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการที่ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่เป็นเกาะที่มีทรัพยากรธรรมชาติน้อย แต่มีระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่ยิ่งใหญ่ ทำให้ญี่ปุ่นต้องพึ่งพาประเทศอื่น ทั้งที่เป็นแหล่งวัตถุดิบและเป็นตลาดสินค้าออกของญี่ปุ่น เส้นทางคมนาคมติดต่อทางทะเลจึงมีความสำคัญต่อญี่ปุ่นเป็นอย่างมากในการใช้ขนส่งวัตถุดิบมายังญี่ปุ่น และส่งสินค้าสำเร็จรูปไปขายในประเทศต่าง ๆ ที่สำคัญคือ การใช้เป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันจากประเทศตะวันออกกลางมายัง

---

<sup>45</sup> Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca," p. 296.

ญี่ปุ่นนั้น เปรียบเสมือนเส้นชีวิตที่สำคัญของญี่ปุ่นที่จะต้องรักษาเอาไว้ และเนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางนี้ทำให้ญี่ปุ่นสามารถขนส่งน้ำมันได้อย่างรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุด ญี่ปุ่นจึงต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับเมื่อรัฐชายฝั่งช่องแคบประกาศควบคุมถือเอาช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต เพราะจะทำให้ญี่ปุ่นไม่สามารถขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางผ่านช่องแคบไปยังประเทศตนได้ตามใจชอบ จะมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของญี่ปุ่น ดังนั้นญี่ปุ่นจึงมีท่าทีไม่เห็นด้วยต่อคำแถลงร่วมของรัฐชายฝั่งตามที่ได้แถลงออกมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) และญี่ปุ่นก็ได้พยายามแก้ไขปัญหโดยเสนอให้มีการขุดลอกช่องแคบ ซึ่งทางญี่ปุ่นจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง แต่รัฐชายฝั่งก็ไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว อย่างไรก็ตามญี่ปุ่นก็ได้เสนอทำการสำรวจบริเวณช่องแคบร่วมกับรัฐชายฝั่ง และได้ให้การสนับสนุนอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยให้ปลอดภัยในการเดินทางผ่านช่องแคบ เพื่อเป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้นภายในช่องแคบ

## ASEAN

อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations - ASEAN) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) มีสมาชิกเริ่มแรกรวม 5 ประเทศ คือ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย และฟิลิปปินส์ โดยได้ใช้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันเป็นเครื่องมือที่จะนำไปสู่ความเข้าใจกันในเรื่องปัญหาอื่น ๆ ของภูมิภาค เนื่องจากในขณะนั้นยังมีปัญหาอื่นทั้งทางทหาร การเมือง และความมั่นคง ในระยะแรกของการก่อตั้ง ASEAN ประเทศสมาชิกยังแสวงหาหลักการร่วมกันไม่ได้ จนกระทั่ง ASEAN ได้มีปฏิญญาว่าด้วยการส่งเสริมให้ภูมิภาค

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง (Zone of Peace, Freedom, and Neutrality) เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ซึ่งถือเป็นหลักการสำคัญในการกำหนดนโยบายต่างประเทศร่วมกันของสมาชิก ASEAN

การประกาศหลักการนี้เป็นการแสดงเจตนารมณ์อย่างแน่วแน่ของประเทศสมาชิกในการเตรียมตัวรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองภายในภูมิภาคและภายนอกภูมิภาค กล่าวคือ ภายในภูมิภาค มหาอำนาจสหรัฐอเมริกา กำหนดจะถอนตัวออกไปจากภูมิภาคนี้ และปล่อยให้ในภูมิภาคนี้จัดการกับปัญหาความมั่นคงของตนเอง ในขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนและสหภาพโซเวียตให้การสนับสนุนกัมพูชาและเวียดนามมากขึ้น ญี่ปุ่นได้เพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคมากขึ้นเช่นกัน ส่วนภายนอกภูมิภาค สภาพการเมืองระหว่างประเทศกำลังเปลี่ยนจากระบบสองขั้วอำนาจไปสู่ระบบหลายขั้วอำนาจ อย่างไรก็ตามสถานการณ์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้คลี่คลายลง กล่าวคือ สหรัฐอเมริกาได้ถอนทหารออกจากฐานทัพชุกชี และคลาร์ก ในฟิลิปปินส์ ขณะที่สหภาพโซเวียตก็ยุติการใช้ฐานทัพที่อ่าวแคมรานห์ ในเวียดนาม และยุตินโยบายขยายอิทธิพลทางทหารในเอเชียแปซิฟิก และยุติการสนับสนุนเวียดนาม ลาว และกัมพูชา สถานการณ์เช่นนี้ถูกมองว่าก่อให้เกิดช่องว่างแห่งอำนาจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และอินเดีย อาจพยายามเข้ามาแทนที่ได้ ดังนั้นประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นสมาชิกของ ASEAN จึงได้เพิ่มขีดความสามารถในการป้องกันประเทศตนมากขึ้น โดยต่างซื้ออาวุธและปรับปรุงกองทัพของตนเอง โดยเน้นการจัดหาเรือที่ทันสมัย เครื่องบินลาดตระเวน และเครื่องบินขับไล่และโจมตีที่มีสมรรถภาพในการปฏิบัติการป้องกันชายฝั่งทะเลและทะเลอาณาเขตของตน การเพิ่มขีดอำนาจทางการทหารของประเทศ



สมาชิก ASEAN เช่นนี้ อาจพิจารณาได้ว่าเป็นมาตรการที่จะนำไปสู่การพึ่งพาตนเองในการรักษาความมั่นคงในภูมิภาคนี้ และลดการพึ่งพิงหรือการคุ้มครองจากประเทศมหาอำนาจภายนอกภูมิภาค อันได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และอังกฤษ แม้ว่ากลุ่มประเทศ ASEAN ยังมีประเทศสมาชิกหลายประเทศที่คัดค้านแนวความคิดการจัดตั้งกองกำลังป้องกันร่วมกันในลักษณะพันธมิตรทางการทหาร แต่ในอนาคตอาจมีความจำเป็นในการพิจารณาหามาตรการทางทหารร่วมกันในการดูแลความสงบในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะความปลอดภัยจากโจรสลัดตามเส้นทางเดินเรือในช่องแคบมะละกา การให้ความช่วยเหลือแก่เรือเดินทะเลที่ประสบอุบัติเหตุ และการร่วมมือกันพิทักษ์รักษาสภาพแวดล้อมในทะเล เป็นต้น

อย่างไรก็ตามบทบาทของ ASEAN ทางด้านการเมือง กล่าวได้ว่า ในช่วงก่อนปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) ไม่มีอะไรเด่นชัดนัก เนื่องจากก่อนหน้านี้ประเทศสมาชิกยังมีความขัดแย้งระหว่างกันอยู่ ทำให้ ASEAN ไม่สามารถแสดงบทบาททางการเมืองได้มากนัก แต่หลังจากปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) แล้ว สถานการณ์ทางการเมืองในอินโดจีนเปลี่ยนไป เนื่องจากคอมมิวนิสต์เข้ามามีอำนาจในอินโดจีน ขณะที่สหรัฐอเมริกาก็ถอนตัวออกจากอินโดจีน ประเทศสมาชิก ASEAN จึงจัดให้มีการประชุมสุดยอดที่บาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) และได้ลงนามในสนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือ และปฏิญญาว่าด้วยความสมานฉันท์ของ ASEAN จึงทำให้ประเทศสมาชิกร่วมมือกันมากขึ้นและระงับความขัดแย้งระหว่างประเทศกันลงได้

สำหรับประเด็นความขัดแย้งที่สืบเนื่องจากช่องแคบมะละกา แต่จากการเป็นสมาชิก ASEAN ด้วยกันแล้ว ทำให้ประเทศคู่กรณีสามารถลดความขัดแย้งและประนีประนอมกันได้ในที่สุด ที่สำคัญ ๆ ได้แก่

### 1) ความขัดแย้งระหว่างอินโดนีเซียกับสิงคโปร์

อินโดนีเซียเคยมีความขัดแย้งกับสิงคโปร์ โดยที่อินโดนีเซียต้องการควบคุมช่องแคบมะละกา ซึ่งจะทำให้เรือสินค้าของสิงคโปร์ต้องเสียค่าผ่านช่องแคบ สิงคโปร์จึงไม่ยอม อย่างไรก็ตามก็ตั้งรัฐบาลอินโดนีเซียและสิงคโปร์ได้พยายามควบคุมให้ประชาชนในประเทศทั้งสองอยู่ในความสงบ จึงทำให้ความขัดแย้งได้รับการประนีประนอมในที่สุด

### 2) ความขัดแย้งระหว่างอินโดนีเซียกับมาเลเซีย

ในช่วงปี ค.ศ.1963-1965 (พ.ศ.2506-2508) ประธานาธิบดีซูการ์โนได้ประกาศนโยบายเผชิญหน้ากับมาเลเซียเนื่องจากหลายสาเหตุด้วยกัน เช่น การใช้ช่องแคบมะละกา การรวมเอาดินแดนซาบฮ์ ซาราวัก และสิงคโปร์ เข้าไปอยู่ในมาเลเซียด้วย เป็นผลให้เกิดความตึงเครียดระหว่างประเทศทั้งสอง นโยบายที่เป็นปฏิปักษ์ต่อมาเลเซียนี้ดำเนินมาจนกระทั่งประธานาธิบดีซูการ์โนหมดอำนาจในปี ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) นโยบายต่างประเทศของอินโดนีเซียจึงได้เปลี่ยนไป โดยหันมาสนใจในการผูกมิตรกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเดียวกัน ในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) นายกรัฐมนตรีของมาเลเซียได้เดินทางไปเยือนอินโดนีเซีย และผู้นำของทั้งสองประเทศได้ลงนามในสนธิสัญญามิตรภาพระหว่างกัน ทำให้ข้อพิพาททุกอย่างสิ้นสุดลง และอีก 2 ปีต่อมาอินโดนีเซียและมาเลเซียได้ทำสัญญาแบ่งทะเลอาณาเขตในช่องแคบมะละกา เพื่อยุติการอ้างสิทธิเหนือช่องแคบนี้

### 3) ความขัดแย้งระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์

เป็นความขัดแย้งที่มีสาเหตุหลักมาจากปัญหาเชื้อชาติระหว่างชาวจีนกับมาเลย์จนก่อให้เกิดปัญหามากมายเรื่อง เมื่อเกิดความตึงเครียดมากขึ้นจึงได้มีการแยกสิงคโปร์ออกจากสหพันธรัฐมาเลเซียในปี ค.ศ.1965 (พ.ศ.2508) อย่างไรก็ตามหลังจากสิงคโปร์แยกตัวออกมาแล้ว ความสัมพันธ์

ของประเทศทั้งสองยังไม่ค่อยราบรื่น เพราะว่าสิงคโปร์เป็นประเทศเล็กและต้องพึ่งพามาเลเซียหลายเรื่อง เช่น ต้องพึ่งพาช่องแคบมะละกาในการเดินเรือทะเล แต่เมื่อทั้งสองประเทศเข้ามาเป็นสมาชิกของ ASEAN ทำให้ประเทศทั้งสองสามารถปรับความเข้าใจกันได้มาโดยลำดับ โดยในปีค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) นายกรัฐมนตรีสิงคโปร์ได้เดินทางไปเยือนมาเลเซียเพื่อปรึกษาหารือกันในเรื่องที่เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งสามารถตกลงกันได้หลายเรื่อง ที่สำคัญคือการตกลงความปลอดภัยในการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละการ่วมกัน

## บทที่ 6

### บทสรุป

โดยปกติช่องแคบเป็นบริเวณสำคัญที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เนื่องจากเป็นส่วนที่เชื่อมโยงทะเลส่วนต่าง ๆ ให้ติดต่อถึงกันได้ หากรัฐที่อยู่ในบริเวณช่องแคบและมีอำนาจอธิปไตยเหนือบริเวณนั้นจะผูกขาดอำนาจของตนโดยไม่ยอมให้รัฐอื่นได้สว่างล้ำเข้ามาแล้ว การเดินเรือในส่วนต่าง ๆ ของทะเลก็จะเชื่อมโยงถึงกันไม่ได้ ปัญหาที่น่าพิจารณาก็คือ รัฐทุกรัฐย่อมหวงแหนอำนาจอธิปไตยที่ตนมีอยู่ และใช้อำนาจอย่างเต็มที่ในบริเวณเขตแดนของตน ซึ่งรวมทั้งเขตแดนในส่วนที่เป็นทะเลนี้ด้วย กรณีเช่นนี้จึงเกิดความขัดแย้งทางด้านอำนาจอธิปไตยและความมั่นคงปลอดภัยของรัฐในบริเวณช่องแคบฝ่ายหนึ่ง กับผลประโยชน์ในการใช้ช่องแคบเป็นเส้นทางเดินเรือเพื่อการติดต่อค้าขาย การคมนาคม การขนส่ง ตลอดจนการใช้ทะเลเพื่อจุดประสงค์ทางการทหารของรัฐเจ้าของธงเรืออีกฝ่ายหนึ่ง

ในการศึกษาถึงเรื่องช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย นั้น จะพบว่า ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อที่สำคัญระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ที่บรรดาเรือสินค้าและเรือรบของชาติต่าง ๆ ใช้ในการเดินทางผ่าน เนื่องจากมีระยะทางสั้นที่สุดและประหยัดค่าใช้จ่าย ช่องแคบมะละกาจึงกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่บรรดาชาติต่าง ๆ ที่มีผลประโยชน์ในการใช้ช่องแคบนี้ ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ จำเป็นต้องรักษาสถานภาพของช่องแคบให้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สามารถใช้เดินทางผ่านได้อย่างเสรี

ปัญหาของแควมละกา กล่าวได้ว่า เริ่มตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สิ้นสุดลง และเมื่อรัฐชายฝั่งช่องแคบได้รับเอกราชต่างก็แสวงหาความมั่นคงให้กับตัวเอง อาทิเช่น อินโดนีเซียมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นหมู่เกาะ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการบริหารและปกครองประเทศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ดังนั้นอินโดนีเซียจึงได้ประกาศใช้หลักการหมู่เกาะในปี ค.ศ.1957 (พ.ศ.2500) และได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตในปี ค.ศ.1960 (พ.ศ.2503) ต่อมาในปลายทศวรรษ 1960 อังกฤษได้ประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซ โดยจะเริ่มคืนในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) นั้น ทำให้บริเวณมหาสมุทรอินเดียเกิดสุญญากาศแห่งอำนาจ ประเทศมหาอำนาจเช่น สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต จึงพยายามเข้ามาแทนที่อังกฤษ เพราะต่างก็เห็นถึงความสำคัญและผลประโยชน์ของคนในมหาสมุทรอินเดียทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ ดังนั้นการแข่งขันกันของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดียจึงเกิดขึ้น โดยที่ประเทศทั้งสองได้เริ่มส่งกองเรือรบจากกองเรือแปซิฟิกของสหภาพโซเวียต ซึ่งมีฐานทัพอยู่ที่วลาดีวอสต็อก และสหรัฐอเมริกาได้ส่งกองเรือจากฐานทัพเรือที่อ่าวชุกบิก ประเทศฟิลิปปินส์ เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเข้ามายังมหาสมุทรอินเดีย การที่สหภาพโซเวียตได้ส่งกองเรือจากแปซิฟิกเข้ามาขณะที่สหภาพโซเวียตก็ยังมีกองเรือที่อยู่ทางด้านอื่นอีก อันได้แก่ กองเรือที่อยู่ทางทะเลบอลติก ทะเลดำ และมหาสมุทรอาร์คติกนั้น เป็นเพราะว่าคลองสุเอซถูกปิดตั้งแต่ปี ค.ศ.1967 (พ.ศ.2510) เนื่องมาจากสงคราม 6 วัน ระหว่างอาหรับกับอิสราเอล ทำให้การที่สหภาพโซเวียตจะส่งกองเรือมาจากทางด้านตะวันตกจะต้องเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮปซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลและต้องใช้เวลามากกว่าเดิม ทำให้ไม่สะดวกต่อการปฏิบัติการทางเรือที่ต้องการความรวดเร็วในยามที่เกิดสงคราม ดังนั้นสหภาพโซเวียตจึงต้องอาศัยกองเรือจากแปซิฟิกเป็นส่วนใหญ่ส่งเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย ทางด้านสหรัฐอเมริกามี

ฐานทัพอยู่ที่ฟิลิปปินส์อยู่แล้ว ประกอบกับสหรัฐอเมริกาสามารถเช่าเกาะดีเอโก การ์ราร์เซีย จากอังกฤษ เพื่อเป็นฐานส่งกำลังบำรุงในบริเวณมหาสมุทรอินเดียได้ จึงทำให้สหรัฐอเมริกาสามารถส่งกองเรือจากฐานทัพเหล่านี้เข้ามาในมหาสมุทรอินเดียได้โดยสะดวก อย่างไรก็ตามการที่สหภาพโซเวียตและสหรัฐอเมริกาได้ส่งกองกำลังเรือรบเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเข้ามายังมหาสมุทรอินเดียเช่นนั้น ทำให้ประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบเกิดความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน เนื่องจากเกรงว่าขณะที่กองเรือรบของมหาอำนาจเดินทางผ่านช่องแคบอาจมีการปฏิบัติการทางทหารเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบ รวมทั้งการให้เรือรบเดินทางผ่านช่องแคบนั้นจะมีผลกระทบต่อนโยบายความเป็นกลางของมาเลเซีย ที่ไม่ต้องการให้มหาอำนาจใช้ทะเลแถบนี้เป็นที่ประลองกำลังทางเรือรบ เพราะจะเป็นอันตรายต่อความเป็นกลางได้

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันสถานการณ์โลกได้เปลี่ยนแปลงไปมากนับตั้งแต่การสิ้นสุดของสงครามเย็นตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1980 มหาอำนาจลดความขัดแย้งลงเป็นผลให้บรรยากาศแห่งการเผชิญหน้ากันในบริเวณนี้ลดลงด้วย ในขณะที่บรรยากาศของการร่วมมือกันมีมากขึ้น มีการแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันโดยการเจรจาและไม่ใช้กำลังในการแก้ปัญหา ขณะเดียวกันการร่วมมือกันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศมีเพิ่มมากขึ้น สหรัฐอเมริกาถอนทัพออกจากอ่าวซุบิคในประเทศฟิลิปปินส์ ขณะที่สหภาพโซเวียตก็ถอนกำลังออกจากอ่าวคัมรานท์ ดังนั้นอันตรายของช่องแคบมะละกาที่เกิดจากการแข่งขันกันของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดียจึงไม่มี รัฐชายฝั่งก็หมดความกลัวจากการแข่งขันกันของมหาอำนาจลงไปได้ แต่ความสำคัญของช่องแคบก็ไม่ได้ลดลงไปแต่กลับจะทวีเพิ่มมากขึ้น เพราะเมื่อมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจมากขึ้น จนกลายเป็นการแข่งขันทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ก็ไม่เป็นที่น่าสงสัยเลยว่า

การค้าระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นโดยใช้เส้นทางนี้จะมีมากขึ้นแน่นอน ความกลัวของรัฐชายฝั่งจากความไม่มั่นคงปลอดภัยก็จะเกิดจากการใช้ประโยชน์ของช่องแคบในด้านเป็นเส้นทางเดินเรือที่เพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

นอกจากนี้จากปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่แคบและตื้น ทำให้เกิดปัญหาในช่องแคบเกี่ยวกับการเดินเรือที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี ปัญหาความแออัดของเรือในช่องแคบทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันและเกยตื้นได้ง่าย ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของเรือน้ำมันจะทำให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล เกิดปัญหาหมอกภาวะอันมีผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางนิเวศวิทยาและประชาชนที่อยู่ในบริเวณช่องแคบนั้น นอกจากนี้ ปัญหาโจรสลัดที่ปรากฏอยู่ในช่องแคบอันเนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์บริเวณช่องแคบเอื้ออำนวยต่อการซุ่มดักปล้น ทำให้มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่ง ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้รัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาเกิดความรู้สึกกังวลต่อความมั่นคงของประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านความปลอดภัยของประเทศ จึงทำให้อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นรัฐที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบมะละกาได้จัดให้มีการประชุมปรึกษาหารือกันเกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้ ซึ่งผลจากการประชุมกลุ่มย่อยทำให้ทั้งสามประเทศได้ออกคำแถลงร่วมกันเกี่ยวกับช่องแคบในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ซึ่งคำประกาศนี้แสดงว่า ทั้งสามประเทศกำลังเผชิญกับปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาความมั่นคงที่เป็นผลมาจากการต่อสู้ระหว่างมหาอำนาจจากการที่มหาอำนาจเพิ่มการปรากฏตัวทางเรือในมหาสมุทรอินเดีย
2. ความปลอดภัยในการเดินทางผ่านช่องแคบ สืบเนื่องมาจากสภาพของช่องแคบมะละกาที่มีลักษณะแคบและตื้น ทำให้เกิดอันตรายจากเรือชนกันและเรือเกยตื้น

3. ความเสียหายจากมลภาวะ เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบที่แคบและตื้น และช่องแคบมะละกาก็เป็นเส้นทางหลักที่เรือบรรทุกน้ำมันแล่นผ่านจากตะวันออกกลางไปยังญี่ปุ่น ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุทางเรือได้ และทำให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน เป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศวิทยาอันจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

อย่างไรก็ตาม คำแถลงร่วมนเกี่ยวกับช่องแคบมะละกานี้ สิงคโปร์อยู่ในฐานะเพียงร่วมรับทราบการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาของอินโดนีเซียและมาเลเซียเท่านั้น เนื่องจากสิงคโปร์เห็นว่าการปล่อยให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศที่สามารถเดินทางผ่านได้อย่างเสรีนั้น จะเอื้ออำนวยต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสิงคโปร์มากกว่า เพราะสิงคโปร์เป็นท่าเรือและศูนย์การเดินเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ที่บรรดาเรือสินค้าและเรือรบของชาติต่าง ๆ จำเป็นจะต้องเข้ามาพึ่งพาบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังมหาสมุทรอินเดียหรือมหาสมุทรแปซิฟิกต่อไป ด้วยเหตุนี้สิงคโปร์จึงยังไม่ค่อยเห็นด้วยกับการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาแต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากในคำแถลงได้ระบุไว้แล้วว่า ปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือและปัญหาช่องแคบระหว่างประเทศของช่องแคบมะละกาเป็นปัญหาที่แยกจากกัน ซึ่งสิงคโปร์ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือมากที่สุด และเนื่องจากสิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งในกลุ่มประเทศอาเซียน สิงคโปร์จึงไม่ได้แสดงท่าทีประหวัดใด ๆ ต่อจุดยืนของอินโดนีเซียและมาเลเซียซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่มประเทศอาเซียน ต่อปัญหาที่ไม่ต้องการให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ สิงคโปร์ไม่ต้องการทำลายความสัมพันธ์ที่มีแนวโน้มดีขึ้นกับประเทศทั้งสองหลังจากที่ได้เกิดความตึงเครียดมาเป็นระยะเวลาานาน

ในสถานะเช่นนี้จะพบว่า เกิดความขัดแย้งในผลประโยชน์ระหว่าง



รัฐชายฝั่งช่องแคบกับรัฐผู้ใช้ช่องแคบอย่างเห็นได้ชัดเจน ในฐานะที่รัฐชายฝั่งต้องการปกป้องความมั่นคงปลอดภัยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศตน รัฐผู้ใช้ช่องแคบก็ต้องการใช้ช่องแคบอย่างเสรี ทั้งนี้เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียที่สั้นที่สุด และมีความสำคัญมากที่สุดต่อผลประโยชน์ของชนทางด้านยุทธศาสตร์การแข่งขันกัน และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากในบริเวณภูมิภาคนี้ประกอบด้วยทรัพยากรธรรมชาติอันมีค่ามากมาย แต่อย่างไรก็ตาม รัฐชายฝั่งก็ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติตนมากกว่าผลประโยชน์ของชาติอื่น ๆ ดังนั้น อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงได้มีการเจรจากันเกี่ยวกับสถานะของช่องแคบหลายครั้ง โดยในปี ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) มีการตกลงระหว่างอินโดนีเซียในการกำหนดไหล่ทวีป ปี ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และญี่ปุ่น ได้ตกลงร่วมมือกันทำการสำรวจทางอุทกศาสตร์ในช่องแคบ และในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงออกคำแถลงร่วมว่าช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ไม่มีสถานะเป็นช่องแคบระหว่างประเทศแต่เป็นน่านน้ำอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงปลอดภัยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นประการสำคัญ แต่อย่างไรก็ตามก็ให้การรับรองการเดินทางเรือระหว่างประเทศบริเวณช่องแคบตามหลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต

จากสาเหตุดังที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็นที่น่าสังเกตได้ประการหนึ่งว่า ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียมีความกระตือรือร้นอย่างมากในการประกาศขยายทะเลอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบ ซึ่งอาจจะมองได้ว่านอกจากจะเป็นการสร้างความมั่นคงให้กับประเทศตนแล้วยังสร้างความสำคัญให้กับประเทศตนได้ด้วย ดังนั้นจึงสร้างเงื่อนไขต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อต่อรองกับประเทศ

มหาอำนาจเพื่อให้ได้มาซึ่งสิ่งตอบแทนบางอย่าง ดังกรณีของญี่ปุ่นที่เป็นประเทศผู้ใช้ช่องแคบประเทศหนึ่งได้เสนอให้มีการขุดลอกช่องแคบให้ลึกขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินเรือ โดยญี่ปุ่นจะรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด แต่อินโดนีเซียและมาเลเซียก็ไม่ยินยอมให้ทำการขุด ญี่ปุ่นจึงได้เสนอให้ความช่วยเหลืออย่างอื่นแทน อาทิเช่น ทำการสำรวจช่องแคบร่วมกับรัฐชายฝั่ง และให้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินเรือเพื่อติดตั้งในบริเวณที่จะเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามรัฐผู้ใช้ช่องแคบก็ยังคงต้องการเสรีภาพในการเดินเรือให้มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งแต่เดิมมีส่วนกลางของช่องแคบเป็นทะเลหลวงจึงมีเสรีภาพในการเดินเรือโดยสมบูรณ์ เมื่อรัฐชายฝั่งขยายอาณาเขตของทะเลอาณาเขตในบริเวณช่องแคบ ทำให้การเดินเรือผ่านซึ่งแต่เดิมเป็นไปอย่างเสรีถูกจำกัดลงเหลือเพียงสิทธิการผ่านโดยสุจริต ซึ่งเรือที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตนี้จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของรัฐชายฝั่งที่ตราขึ้นใช้บังคับในการขนส่งและการเดินเรือด้วย ขณะเดียวกันผลประโยชน์ของรัฐผู้ใช้ช่องแคบจะขึ้นอยู่กับความสะดวกรวดเร็วในการเดินเรือเพื่อการขนส่ง การติดต่อสื่อสาร ตลอดจนการใช้ทะเลเพื่อจุดมุ่งหมายของการทหารโดยเฉพาะ รัฐผู้ใช้ช่องแคบจึงต้องการให้การเดินเรือผ่านช่องแคบนั้นเป็นไปในลักษณะที่ถูกควบคุมจากรัฐชายฝั่งให้น้อยที่สุด อย่างไรก็ตามบัญญัติว่าด้วยช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) เป็นผลมาจากการเจรจาต่อรองของรัฐแต่ละฝ่ายและอนุสัญญานี้ก็ได้รับเอาหลักประกันกฎหมายจารีตประเพณีว่าด้วยสิทธิการผ่านช่องแคบมาบัญญัติไว้เป็นสายลักษณะอักษร ขณะเดียวกันก็เพิ่มเติมรายละเอียดในส่วนของสิทธิและหน้าที่ของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเพื่อให้

กฎหมายที่จะมีผลบังคับนี้มีความชัดเจน และเกิดผลในทางปฏิบัติให้มากที่สุด อันเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ อันมีสาเหตุมาจากความไม่ชัดเจนหรือช่องโหว่ของกฎหมายที่เคยมีมาในอดีต แต่ถ้าอนุสัญญานี้ยังมิได้รับการสัตยาบันจากรัฐภาคี คืออนุสัญญาครบ 60 รัฐ ก็ย่อมจะไม่มีผลบังคับ และถึงแม้บทบัญญัติของอนุสัญญาจะยังไม่มีผลบังคับ แต่หลักจารีตประเพณีที่มีอยู่แต่เดิมและได้รับการบรรจุอยู่ในบทบัญญัติของอนุสัญญาก็ยังคงมีผลบังคับเป็นหลักกฎหมายอยู่ เช่น หลักการของเสรีภาพในการเดินเรือ หลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต หลักกฎหมายว่าด้วยไหล่ทวีป เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลักกฎหมายว่าด้วยสิทธิการผ่านช่องแคบซึ่งมีพัฒนาการมาเป็นเวลายาวนาน และตลอดเวลาที่ผ่านมาในทางปฏิบัติของรัฐก็มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมในทางที่จะอำนวยความสะดวกต่อการเดินเรือผ่านให้มากยิ่งขึ้น และทางปฏิบัติของรัฐนี้ก็ได้รับการบรรจุอยู่ในอนุสัญญาโดยขยายขอบเขตสิทธิการผ่านช่องแคบที่มีมาแต่เดิมให้มีเสรีมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ปกป้องผลประโยชน์ของรัฐทุกฝ่ายได้เป็นอย่างดี กล่าวได้ว่า กฎหมายว่าด้วยสิทธิการผ่านช่องแคบได้รับการยึดถือปฏิบัติโดยทั่วไปในปัจจุบัน โดยไม่จำเป็นต้องรอผลบังคับของอนุสัญญา

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

ชัยโชค จุลศิริวงศ์, บรรณาธิการ. 5 ทศวรรษการต่างประเทศของไทย : จากความขัดแย้งสู่ความร่วมมือ. กรุงเทพฯ : บริษัท พรินเทส จำกัด, 2536.

ไรอัน, เอน เจ. การสร้างชาติมาเลเซียและสิงคโปร์. แปลโดย ม.ร.ว.ประกายทอง สิริสุข และ ทักษ์ เฉลิมเดียรณ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2526.

ศิริ กระจ่างเนตร. ยุทธศาสตร์ทางเรือ : หลักการและอิทธิพลที่มีต่อสมุทรทฤษฎีและการจัดการและยุคปรมาณู. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ, 2512.

ศิริธรม์ ภาคสุวรรณ. อัฟริกา : การเมืองและนโยบายต่างประเทศ. กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2526.

สิตา สอนศรี, บรรณาธิการ. เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : นโยบายต่างประเทศในยุคโลกาภิวัตน์. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2538.

สุโขทัยธรรมมาธิราช, มหาวิทยาลัย. สาขาวิชารัฐศาสตร์. เอกสารการสอนชุดวิชาการเมืองระหว่างประเทศในเอเชีย. กรุงเทพฯ : บริษัทนวกนก, 2529.

\_\_\_\_\_. สาขาวิชานิติศาสตร์. เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ. นนทบุรี : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528.

สุข เปรมานัน. กฎหมายระหว่างประเทศเล่ม 2 ความตกลงระหว่างประเทศ. พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512.

อนงค์ทิพย์ เอกแสงศรี, บรรณาธิการ. การสัมมนาทางวิชาการเรื่อง ทรัพยากรทางทะเลกับอนาคตเศรษฐกิจไทย. ณ ห้องกิตติขอสต์ โรงแรมดุสิตธานี 3-4 พฤษภาคม 2527.

อำพล ณ บางช้าง. ทฤษฎีการสงครามทางเรือ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ, 2521.

## บทความ

- กมล สุขสิงห์. “แนวความคิดการพัฒนากำลังทางเรือของกลุ่มประเทศอาเซียน.” นานุกรณศาสตร์ 69 (ตุลาคม 2529) : 10-27.
- \_\_\_\_\_. “กำลังทางเรือของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้.” นานุกรณศาสตร์ 64 (ตุลาคม 2524) : 1092-1098.
- \_\_\_\_\_. “ปัญหาช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์.” นานุกรณศาสตร์ 68 (กันยายน 2528) : 11-24.
- จารึก. “ปัจจัยยุทธศาสตร์แห่งแปซิฟิก.” นานุกรณศาสตร์ 69 (กุมภาพันธ์ 2529) : 18-29.
- ณงสุข สุนทรนาค. “นายทหารเรือกับโจรสลัด.” นานุกรณศาสตร์ 65 (พฤศจิกายน 2525) : 1215-1233.
- ณรงค์ นาคธน. “ปัญหาช่องแคบกับกฎหมายทะเล.” นานุกรณศาสตร์ 71 (พฤษภาคม 2521) : 40.
- ถนนอม วงศ์จันทา. “ปัญหาช่องแคบมะละกา.” นานุกรณศาสตร์ 55 (มิถุนายน 2515) : 66-71.
- ถาวร พงศ์พิพัฒน์. “การสำรวจช่องแคบมะละกาของญี่ปุ่น.” นานุกรณศาสตร์ 63 (กรกฎาคม 2523) : 18-34.
- ทวีพร วาสวกุล. “มหาสมุทรอินเดีย : ยุทธศาสตร์เพื่อความมั่นคงของสหภาพโซเวียต.” เอเชียปริทัศน์ 3(ตุลาคม 2525) : 1-9.
- ทวีศักดิ์ แดงฉาย. “การก่อการร้ายต่อฐานขุดเจาะทรัพยากรในทะเลที่อยู่ไกลฝั่ง.” นานุกรณศาสตร์ 67 (มิถุนายน 2527) : 25-37.
- ธวัชชัย โกศลนาวิน. “ยุทธศาสตร์ทางทะเลของไทย.” รัฐสารปริทัศน์ 30 (เมษายน-มิถุนายน 2531) : 2-22.
- ธเนศ กองประเสริฐ. “ปัญหาช่องแคบมะละกา.” วารสารสังคมศาสตร์ 11 (มกราคม 2517) : 10-38.
- บรรพต เอกะวิภาต. “ยุทธศาสตร์ทางทะเล.” นานุกรณศาสตร์ 69 (กรกฎาคม 2529) : 78-82.
- ปริญญา อุดตะโมท. “กำลังอำนาจทางทะเล ยุทธศาสตร์ทางทะเล และกำลังอำนาจทางเรือ ยุทธศาสตร์ทางเรือ.” นานุกรณศาสตร์ 67 (พฤษภาคม 2527) : 31-33.
- พจน์ พงศ์สุวรรณ. “คลองกระ : จุดยุทธศาสตร์แห่งใหม่ของโลก.” เทคโนโลยี 81 (มิถุนายน 2529) : 36-59.
- พัน รัชต์แก้ว. “ปัญหาช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย.” นานุกรณศาสตร์ 70 (ธันวาคม 2530) : 113-129.

- วิชัย เลี่ยมทอง. “กำลังรบบทางทะเลของประเทศกำลังพัฒนา.” นานวทศาสตร 66 (กุมภาพันธ์ 2526) : 112-116.
- วนิจ สรพจนารด. “ยทธศาสตรในมหาสมุทรอนเดย.” นานวทศาสตร 63 (พฤษภาคม 2523) : 1-16.
- \_\_\_\_\_. “มหาสมุทรแห่งอนาคต.” นานวทศาสตร 63 (มกราคม 2523) : 1-23.
- วนวดา ไกรฤกษ์. “บทบาทของประเทศมหาอำนาจในภูมิภาคมหาสมุทรอนเดย.” วารสาร สังคมนาสาตร 14 (เมษายน 2520) : 51-69.
- วนรจน คุกกาญจน. “สองประเทศมหาอำนาจกับชาวดินเอเชยตะวันออกเงยงได.” นานวทศาสตร 68 (ตุลาคม 2528) : 50-69.
- \_\_\_\_\_. “การแข่งชันกันสร้างกำลังทางเรอในย่านเอเชยตะวันออกเงยงได” นานวทศาสตร 69 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2529).
- ศรภา จำปาทอง. “อ่าวประวัติศาสตร.” วารสารนวดิศนาสาตร 16(ธันวาคม 2529) : 71-78.
- \_\_\_\_\_. “กฎหมายเกยเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมัน.” วารสารนวดิศนาสาตร 18 (ธันวาคม 2531) : 41-56.
- สมเดศ ทองเปี่ยม. “มองยทธศาสตรทางเรอของสหภาพโซเวียต.” นานวทศาสตร 66 (กุมภาพันธ์ 2526) : 186-187.
- เอกไชย อิศรางกูร ณ อยุธยา. “การซิงตซิงเตนในมหาสมุทรอนเดย.” นานวทศาสตร 55 (ธันวาคม 2515).

#### เอกสารอื่น ๆ

- เจษฎา ชาวลาภาคย. “บทบาทของสหรัฐอเมริกาในการสร้างดุลยแห่งอำนาจในภูมิภาคเอเชย อากเนย หลังปี 1975 และแนวโนม.” สารนพนธมมหาบัณฑิต สาขาการะหวาง ประเทศและการทูต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร, 2521.
- ผะอบ จิงแสงสถิตยพร. “ปญหาการซูดคอคอดกระ (พ.ศ.2394-2482).” วนยานพนธปริญญา มหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.
- วรรณภารณ สวัสดิคมนา. “บทบาทของญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชยอากเนย : ศึกษากरणเอนชยน ปี ค.ศ.1969-1980.” สารนพนธมมหาบัณฑิต สาขาการะหวางประเทศและการทูต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร, 2528.

สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, กองทัพเรือ. “ช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย.”  
การสัมมนาทางวิชาการที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ. 22 กันยายน 2530.  
(เทปดัลับ)

\_\_\_\_\_. เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง “ช่องแคบมะละกากับผลกระทบต่อประเทศไทย (พิจารณาในแง่เศรษฐกิจ)” เสนอที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง  
22 กันยายน 2530.

อุตรา อมรฉัตร. “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับความเป็นกลาง : วิเคราะห์กรณีอาเซียน.”  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตแผนกวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศบัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

## ภาษาอังกฤษ

### Books

Bezboruah, Monoranjan. *U.S. Strategy in the Indian Ocean*. New York : Praeger  
Publishers, 1977.

Fabrikant, Robert ed. *Oil Discovery and Technical Change in Southeast Asia*. Institute  
of Southeast Asian Studies, Field Report Series No.5, 1973.

Finn, Daniel P. *Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and  
Legal Analysis*. Honolulu : East-West Center, 1979.

Frankel, Joseph. *International Relations in a Changing World*. New York : Oxford  
University Press, 1979.

Hinton, Harold C. *Three and a Half Powers : The New Balance in Asia*. Indiana University  
Press, 1975.

Johnson, Stuart E. and Joseph A. Yager. *The Military Equation in Northeast Asia*.  
Washington, D.C. : The Brookings Institution, 1979.

Jukes, Geoffrey. *Soviet Naval Policy in the Indian Ocean*. Boulder : Westview Press,  
1981.

Kaushik, Devendra. *Perspectives on Security in Indian Ocean Region*. New Delhi :  
Allied Publishers Private Limited, 1987.

- Koh, Kheng Lian. *Straits in International Navigation : Contemporary Issues*. London : Oceana Publications, Inc., 1982.
- Lee Yong Leng. *Southeast Asia : Essays in Political Geography*. Singapore : Singapore University Press, 1982.
- Leifer, Michael. "The Security of Sea-lanes in Southeast Asia." In *Security in East Asia*. pp. 166-173. Robert O'Neill, Adelphi Library 9, 1984.
- Lerche, Charles O., Jr. and Said, Abdul A. *Concepts of International Politics*. New Jersey : Prentice-Hall, Inc., 1963.
- Lim Joo-Jock. "The Three-Nation Agreement on the Malacca Straits : A Geopolitical Perspective." In *Southeast Asian Affairs, 1978*, pp. 45-54. Singapore : Heinemann for Institute of Southeast Asian Studies, 1978.
- Millar, T.B. *The Indian and Pacific Oceans : Some Strategic Considerations*. Adelphi Paper No. 57 London : The Institute for Strategic Studies, 1969.
- Miller, Harry. *Pirates of the Far East*. London : Robert Hall & Company, 1970.
- Morgenthau, Hans J. *Politics Among Nations : The Struggle for Power and Peace*. 4th ed. New York : Alfred A. Knopf, 1967.
- Organski, A.F.K. *World Politics*. 2nd ed. New York : Knopf, 1968.
- Parthmanathan, M. "The Straits of Malacca : A Basis for Conflict or Co-operation?" In *New Directions in the International Relations of Southeast Asia, the Great Powers and Southeast Asia*. Singapore University Press for the Institute of Southeast Asian Studies, 1973.
- Pfaltzgraff, Robert, Jr. ed. *Politics and the International System*. Philadelphia : Lippincott Company, 1969.
- Phiphat Tangsubkul. *ASEAN and the Law of the Sea*. Singapore National Printers Ltd., 1982.
- Polomka, Peter. *Ocean Politics in Southeast Asia*. Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978.
- Reizel, William. *United States Foreign Policy*. Washington D.C. : The Brookings Institution, 1962.



- Rosenau, James N. "National Interest." In **International Encyclopedia of the Social Science**. New York : The Macmillan Company and the Free Press, 1968.
- Sien, Chia Lin, ed. **Southeast Asian Seas : Frontiers for Development**. Singapore : Mc Graw-Hill, 1981.
- Simon, Sheldon W. "Toward a U.S. Policy in Southeast Asia : A Maritime Emphasis." In **U.S. Foreign Policy for Asia : The 1980s and Beyond**. p. 60. Ramon H. Myers, Hoover Institution Press, 1982.
- Shaw, K.E. & Thomson, GG. **The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean**. Singapore : University Education Press, 1973.
- Sondermann, Fred A. **The Theory and Practice of International Relations**. 3rd ed. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall Inc. , 1970.
- Swettenham, Sir F. **British Malaya**. 7th ed. George Allen and Unwin, 1955.
- Tan Su-Cheng. **The Expansion of Soviet Seapower and the Security of Asia**. Asia and the World Forum, 1977.
- Vali, Ferenc Albert. **Politics of the Indian Ocean Region**. New York : The Free Press, 1976.
- Vertzberger, Yaacov YI. **Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits**. Berkeley, Ca : Institute of East Asian Studies, University of California, Berkeley, 1984.
- Wu-Yuan-li. **U.S. Policy and Strategic Interests in the Western Pacific**. New York : Crane, Russak & Company, Inc., 1975.

#### Articles

- Acharya, Amitav. "The United States Versus the USSR in the Pacific : Trends in the Millitary Balance." **Contemporary Southeast Asia** 9 (March 1988) : 282-298.
- Burt, Richard. "Strategic Politics and the Indian Ocean." **Pacific Affairs** 47(Winter 1974) : 509-514.

- Djiwandono, J. Soedjati. "The Soviet Presence in the Asian Pacific Region : An Indonesian Perspective." *Asian Affairs : An American Review* 11(Winter 1985) : 21-38.
- Federspiel, Haward M. "A Comparison of Security Concerns of Noncommunist Southeast Asian Nations in 1967 and 1983." *Asian Affairs : An American Review* 10 (Winter 1984) : 44-61.
- Feeney, William R. "U.S. Strategic Interests in the Pacific." *Current History* 81 (April 1982) : 145-149, 183-185.
- Gannon, Edmund Joseph. "Military Considerations in the Indian Ocean." *Current History* (November 1972) : 218-221, 228-229.
- Ghebbardt, Alexander O. "Soviet and U.S. Interests in the Indian Ocean." *Asian Survey* 15 (August 1975) : 672-681.
- Guoxing, Ji. "Current Security Issues in Southeast Asia." *Asean Survey* 26 (September 1986) : 973-990.
- Jefferies, J. "Asia's Jugular Straits : The Unsolved Problem." *Far Eastern Economic Review* (11 February 1977) : 35.
- Kambhu, Jidbhand. "Pressure Across the Kra." *Far Eastern Economic Review* (8 April 1972) : 72.
- Keesing's Contemporary Archives* 1972 (13-20 May 1972) : 25260.
- Lancanlale, A.O. "Domestic Instability and Security of Sea Lanes in Southeast Asia." *Asia Pacific Community* 16 (Spring 1982) : 25-30.
- Leifer, Michael and Dolliver Nelson. "Conflict of Interest in the Straits of Malacca." *International Affairs* 49 (April 1973) : 190-203.
- Logaraj, Nadaisan. "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca." *Malaya Law Review* 20 (March 1978) : 287-314.
- Maswood, S. Javed. "Japan and the Asia-Pacific : Changes in the Policies of Benign Neglect." *Contemporary Southeast Asia* (March 1988) : 253-266.
- Morgan, James. "Malacca Straits : Suez Syndrome." *Far Eastern Economic Review* (March 25, 1972) : 7.

- Niksch, Larry A. "Defense Burden Sharing in the Pacific : US Expectation and Japanese Responses." *Asian Affairs : An American Review* 8 (July/August 1981) : 331-344.
- Owen, R.P. "The British Withdrawal from the Persian Gulf." *The World Today* 28 (February 1972) : 75-81.
- Palmer, Norman D. "Soviet Perspectives on Peace and Security in Asia." *Asian Affairs : An American Review* 9 (September/October 1981) : 1-19.
- Phiphat Tangsubkul and Frances Lai Fung-Wai. "The New Law of the Sea and Development in Southeast Asia." *Asian Survey* 23 (July 1983) : 862-865.
- Rau, Robert. "Present and Future Maritime Security Issues in the Southeast Asian and South China Seas." *Contemporary Southeast Asia* 8 (June 1986) : 37-53.
- "Rivalry in the Pacific." *Time* (24 November 1986) : 10-17.
- Simon, Sheldon W. "The Great Powers and Southeast Asia : Cautious Minuet or Dangerous Tango?" *Asian Survey* 25 (September 1985) : 918-942.
- "Southeast Asian Sealanes-Security in 3 Issues." *Bangkok Post* (21 October 1981) : 5.
- Spier, R.J. "U.S. National Security Policy and the Indian Ocean Area." *The Bulletin* 95 (August 1971) : 201.
- "The Military Choices Will Not be Easy." *Newsweek* (22 February 1988) : 16.
- Thomson, George G. "The Malacca Straits : Who Has the Last Word?" *Pacific Community* 3 (July 1972) : 675-697.
- Thornton, Richard C. "Distant Connections : Superpower Rivalry in the Middle East and Southeast Asia, 1977-1978." *Asian Affairs : An American Review* 11 (Fall 1984) : 1-25.
- Valencia, Mark J. and James Barney Marsh. "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas : Legal, Economic, and Strategic Considerations." *Journal of Maritime Law and Commerce* 16 (October 1985) : 513-551.
- Asia Research Bulletin* (31 January 1975) : 45.

**Asia Research Bulletin** (30 April 1972) : 771.

**Asia Research Bulletin** (31 March 1972) : 773 A.

**Bangkok Post** (21 October 1981) : 5.

**New York Times** (8 August 1975) : 4.

**Newsweek** (18 April 1977) : 11.

**The Straits Times** (17 November 1971) : 1, 30.

**The Straits Times** (23 November 1971) : 1.

### **Other Materials**

Dhawan Sukhakanya. *The Security of the Sea Lanes in Southeast Asia Monograph Series No.10* Bangkok : Research Center, Faculty of Political Science Thammasat University, January 1986.

Leifer, Michael. "Security of Sealanes in Southeast Asia." Paper Presented for the International Seminar "Energy and ASEAN's Security : Regional and Extraregional Dimensions" Bangkok, 19-20 October 1981.

Sukhumbhand Paribatra. "Security of the Sea Lanes : Perspective of Thailand." Paper Presented for the Conference on the Security of the Sea Lanes in the Asia-pacific Region, Singapore, 2-3 May 1985.

## ภาคผนวก ก

### SINGAPORE GOVERNMENT PRESS STATEMENT

The Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore held consultations with a view to adopting a common position on matters relating to the Straits of Malacca and Singapore.

Consultations between the Governments of the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore were held at the Ministry of Foreign Affairs, Singapore on 8 October, 1971 and attended by the Minister of Communications, H.E. Frans Seda and the Indonesian Ambassador to Singapore, H.E. Major General Soenarso, representing Indonesia while Singapore was represented by the Minister for Communication, Mr. Yong Nyuk Lin, the Minister of Defence, Dr. Goh Keng Swee and the Acting Minister for Foreign Affairs, Mr. E.W. Barker.

Consultations between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Malaysia were held at the Attorney General's Chambers, Kuala Lumpur on 14 October 1971 and attended by the Minister of Communications, H.E. Frans Seda, the Indonesian Ambassador to Malaysia, H.E. Tan Sri Major General H.A. Thalib, PMN and the Indonesian Ambassador to Singapore, H.E. Major General Soenarso representing Indonesia, while Malaysia was represented by the Attorney-General, the Honorable Tan Sri Haji Abdul Kadir bin Yusof and the Deputy Secretary-General, Ministry of Foreign Affairs, Mr. Zainal Abidin bin Sulong.

The results of the abovementioned consultations were as follows :

- i the three governments agreed that the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal States concerned;
- ii the three governments agreed on the need for a tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;
- iii the three governments agreed that a body for cooperation to coordinate efforts for the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore be established as soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal States concerned;
- iv the three governments also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internationalisation of the straits are two separate issues;
- v the Governments of the Republic of Indonesia and Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international Straits, while fully recognising their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point;
- vi on the basis of this understanding, the three governments approved the continuation of the hydrographic survey.

Announced simultaneously in Djakarta, Kuala Lumpur and Singapore on Tuesday, 16th November 1971 at 1200 hours Western Indonesian Time and at 1230 hours Malaysian and Singapore Time.

Date : 16th November, 1971

## ภาคผนวก ข

### AGREEMENT ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

The Ministers for Foreign Affairs of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore;

RECALLING the decision of the three countries as reflected in the Joint Statement of 16 November, 1971 inter alia, that the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the three coastal States;

REAFFIRMING their determination to further promote the existing tripartite co-operation on enhancing safety of navigation and promoting close co-operation and co-ordination on anti-pollution policy and measures in the Straits of Malacca and Singapore;

TAKING INTO CONSIDERATION the results of various Tripartite Consultations since 1971;

HAVE AGREED TO ADOPT

The recommendations contained in the Report of the Senior Officials Meeting held in Jakarta from 20 to 21 December, 1976 and accordingly instruct their Senior Officials and Technical Experts Group to implement the recommendations.

DONE in Manila, this 24th day of February in the year One Thousand Nine Hundred and Seventy Seven.

For the Government of the  
Republic of Indonesia,  
ADAM MALIK  
Minister for Foreign Affairs

For the Government of Malaysia,  
TANGKU AHMAD RITHAUDDEEN  
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the  
Republic of Singapore,  
S. RAJARATNAM  
Minister for Foreign Affairs



## ภาคผนวก ก

### REPORT OF THE SENIOR OFFICIALS MEETING ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

Manila, Philippines, 23 February 1977

1. The Meeting of the Senior Officials of Indonesia, Malaysia and Singapore on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore was held at the Indonesian Embassy in Manila on 23 February 1977.
2. The Meeting was attended by the Delegations of Indonesia, Malaysia and Singapore. The list of Delegates appears as Annex A. Rear Admiral Harjono Nimpuno, Leader of the Indonesian Delegation, was unanimously elected Chairman of the Meeting.
3. The Meeting adopted the final texts of the following documents :
  - (i) Agreement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, which appears as Annex B (see Appendix 1, ante).
  - (ii) Joint Statement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, which appears as Annex C (see post).
  - (iii) Guidelines for Senior Officials and Technical Experts Group on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, which appears as Annex D (see post).
  - (iv) Record of the Meeting of Foreign Minister of Indonesia, Malaysia and Singapore on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, which appears as Annex E (not reproduced).

4. The Meeting was held in cordial atmosphere and in the spirit of mutual understanding and cooperation.

Dated this 23rd day of February 1977.

For Indonesian Delegation,  
(Sgd. REAR ADMIRAL HARJONO NIMPUNO)

For Malaysian Delegation,  
(Sgd. N. PARAMESWARAN)

For Singapore Delegation,  
(Sgd. TAN BOON SENG)

## ภาคผนวก ง

### JOINT STATEMENT ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

The Meeting of the Foreign Ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore was held in Manila on 24 February, 1977, to consider measures to enhance safety of navigation and to promote close co-operation and coordination on anti-pollution policy and measures in the Straits of Malacca and Singapore.

H.E. Adam Malik, Minister for Foreign Affairs of Indonesia, Y.B.M. Tengku Ahmad Rithauddeen, Minister of Foreign Affairs of Malaysia and H.E. S. Rajaratnam, Minister for Foreign Affairs of Singapore, attended the Meeting.

The Foreign Ministers considered and reviewed the Report of the Senior Officials Meeting held in Jakarta from 20 to 21 December, 1976 and signed the Agreement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore adopting the following recommendations :

- (i) Vessels maintain a single Under Keel Clearance (UKC) of at least 3.5 metres at all times during the entire passage through the Straits of Malacca and Singapore and that they also take all necessary safety precautions especially when navigating through the critical areas.
- (ii) The delineation of the Traffic Separation Scheme (TSS) in three specified critical areas of the Straits of Malacca and Singapore, namely in the One Fathom Bank area, the Main Strait and Philip Channel, and off Horsburgh Lighthouse.

- (iii) Deep draught vessels, namely, vessels having draughts of 15 metres and above, are required to pass through the designated Deep Water Route (DWR) in the Straits of Singapore up to Buffalo Rock and are recommended to navigate in the specified route from Buffalo Rock up to Batu Berhanti area. Other vessels are recommended not to enter the DWR except in an emergency.
- (iv) Navigational aids and facilities be improved for the effective and efficient implementation of the TSS.
- (v) The existing voluntary reporting procedure and mechanism for large vessels be maintained.
- (vi) The principle of voluntary pilotage through the critical areas in the Strait of Singapore be applied.
- (vii) VLCCs and deep draught vessels are advised to navigate at a speed of not more than 12 knots during their passage through critical areas, and that no overtaking be allowed in the DWR.
- (viii) Charts and current and tidal data be improved.
- (ix) Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions At Sea, 1972, be applied as far as practicable within the TSS.
- (x) The implementation of the TSS should not pose a financial burden on the coastal States and the necessary funds be obtained from users.
- (xi) A joint policy to deal with marine pollution be formulated.
- (xii) All tankers and large vessels navigating through the Straits of Malacca and Singapore be adequately covered by insurance and compensation schemes.

The Foreign Ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore expressed their appreciation to the Government of the Republic of the Philippines for having provided the facilities for their meeting in Manila.

## ภาคผนวก จ

### **GUIDELINES FOR SENIOR OFFICIALS AND TECHNICAL EXPERTS GROUP ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE**

The Foreign Ministers to Indonesia, Malaysia and Singapore met in Manila on 24 February, 1977 and set the following guidelines to enhance safety of navigation and to promote close cooperation and coordination on anti-pollution policy and measures in the Straits of Malacca and Singapore :

- (1) To work out jointly the procedure and the modality for voluntary utilization of pilotage services of the respective countries.
- (2) To expedite the conclusion of joint projects on common datum chart and currents and tides observations.
- (3) To study the financial sources that could be tapped for funding the implementation of the TSS.
- (4) To formulate a joint policy to deal with marine pollution, especially by coordination their resources, manpower and technology.
- (5) To devise ways to expedite adequate compensation for any damage caused by oil pollution either through TOVALOP and CRISTAL arrangements or through other insurance and compensation schemes, including the possibility of ratifying the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.
- (6) To study the need and possibility of creating a "revolving" fund for anti-pollution activities.

- (7) To initiate consultation with IMCO on the TSS at the earliest possible date.
- (8) To initiate consultation with the users of the Straits.
- (9) To continue to cooperate in various fields relating to the Straits of Malacca and Singapore.

## **ภาคผนวก จ**

### **RECORD OF THE MEETING OF FOREIGN MINISTERS OF INDONESIA, MALAYSIA AND SINGAPORE ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE**

The Foreign Ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore met in Manila on 24 February, 1977 and concluded the following matters :

- (1) The signing of the Agreement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore ;
- (2) The approval of the Joint Statement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore ; and
- (3) The adoption of the Guidelines for Senior Officials and Technical Experts Group on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore.

Manila, 24 February 1977

## โครงการหนังสือ

### ชุด “ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

#### Publication Series : “Thailand’s Neighbors in Southeast Asia”

- |    |             |                  |  |
|----|-------------|------------------|--|
| 1. | พินุ        | สุวรรณชะฎ        | สามทศวรรษอาเซียน   |
|    | Pisanu      | Suvanajata       | <i>ASEAN in Three Decades</i>  |
| 2. | เวณิกา      | บุญมาคลี่        | พม่า : นโยบายต่างประเทศไทยสมัย<br>พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ                            |
|    | Venika      | Boonma-klee      | <i>Burma : Thai Foreign Policy under the<br/>Chatichai Choonhavan’s Government</i> |
| 3. | สมโชค       | สวัสดิรักษ์      | ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-พม่า-กะเหรี่ยง  |
|    | Somchoke    | Sawasdiruk       | <i>Thai-Burmese-Karen Relations</i>  |
| 4. | นคร         | พันธุ์ณรงค์      | ปัญหาชายแดนไทย-พม่า  |
|    | Nakorn      | Punnarong        | <i>Problems on Thai-Burmese Border</i>   |
| 5. | เชิดเกียรติ | อัทธการ          | ขบวนการคอมมิวนิสต์เวียดนาม   |
|    | Cherdkiat   | Atthakor         | <i>Communist Movements in Vietnam</i>  |
| 6. | นภดล        | ชาติประเสริฐ     | เจ้านโรดม สีหนุกับนโยบายความเป็นกลาง<br>ของกัมพูชา                                 |
|    | Nophadol    | Chartprasert     | <i>Norodom Sihanouk and Cambodian<br/>Non-alignment Policy</i>                     |
| 7. | ทวีเกียรติ  | เจนประจักษ์      | ข้อพิพาทเขตแดนไทย-ลาว  |
|    | Twekiat     | Janprajak        | <i>Thai-Lao Boundary Disputes</i>  |
| 8. | กรรณิการ์   | จุฑามาศ สุมาลี   | ยะวา-ชาวในบางกอก   |
|    | Kannikar    | Chuthamas Sumali | <i>The Javanese in Bangkok</i>   |
| 9. | ศิริพร      | สมัครสโมสร       | บรูไน : อาณานิคมของอังกฤษ  |
|    | Siriporn    | Smaksmosorn      | <i>Brunei : The British Colonization</i>   |



- |               |                  |   |
|---------------|------------------|---|
| 10. กิตติมา   | จันทร์ตรี        | ช่องแคบมะละกา-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย  |
| Kittima       | Chantri          | <i>The Malacca Straits-Malaysia-Indonesia</i>                                     |
| 11. พัชรินทร์ | สวนจิตรະปัญญา    | มาเลเซีย : เอกภาพกับการศึกษา  |
| Patcharin     | Suanthitapanya   | <i>Malaysia : Unity and Education</i>   |
| 12. ศุสดี     | จันทวิมล         | เวียดนามในเมืองไทย  |
| Pussadee      | Chandavimol      | <i>The Vietnamese in Thailand</i>   |
| 13. สุภรณ์    | โอเจริญ          | มอญในเมืองไทย   |
| Suporn        | Ocharoen         | <i>The Mons in Thailand</i>   |
| 14. บังอร     | ปิยะพันธ์        | ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์   |
| Bung-on       | Piyabhan         | <i>The Lao in Early Bangkok</i>   |
| 15. ชนิตา     | ตั้งถาวรสิริกุล  | สัญลักษณ์ผ้าลาวเวียงจันทน์  |
| Chanida       | Tangtavonsirikun | <i>Symbolism of Lao Textiles</i>  |
| 16. ณัชชา     | เลาหสิรินาด      | สิบสองพันนา : รัฐจารีต  |
| Nat-cha       | Laohasirinadh    | <i>Sipsongpanna : The Traditional State</i>                                       |
| 17. ขวสิทธิ์  | ณ ถलग            | ประเทศราชของสยามในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว                    |
| Chawalee      | Na Thalang       | <i>Siamese Vassal States under King Rama V</i>                                    |
| 18. กัญญรัตน์ | เวชศาสตร์        | ศรีธรรณชัยในอุษาคเนย์   |
| Kanyarat      | Vechasat         | <i>Srithanonchai in Southeast Asia</i>  |
| 19. อรอนงค์   | น้อยวงศ์         | กัมพูชา : นโยบายต่างประเทศไทยสมัย<br>พลเอกเปรม ติณสูลานนท์                        |
| Ornanong      | Noiwong          | <i>Cambodia : Thai Foreign Policy under<br/>the Prem Tinsulanond's Government</i> |
| 20. กรรณิการ์ | สาทรปรุ่ง        | ราชาธิราช สามก๊ก และไซฮัน<br>: โลกทัศน์ชนชั้นนำไทย                                |
| Kannikar      | Sartraproong     | <i>Rajadhiraja Samkok and Saihan<br/>: World Views of the Thai Elites</i>         |

## ช่องแคบมะละกา-มาเลเชีย-อินโดนีเซีย

หนังสือเรื่อง “ช่องแคบมะละกา-มาเลเชีย-อินโดนีเซีย”ของ กิตติมา จันทร์ตรี ชี้ให้เห็นว่า ช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิกที่สั้นและประหยัดค่าใช้จ่ายที่สุด จึงมีความสำคัญทางด้าน ยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจที่บรรดาชาติต่าง ๆ พยายามรักษาสถานภาพให้เป็นเส้นทาง เดินเรือเสรี แต่จากปัจจัยทางด้านสภาพภูมิศาสตร์ ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใน บริเวณช่องแคบมะละกา เช่น ปัญหาความแออัดในการสัญจรผ่านช่องแคบ ปัญหา ความปลอดภัยในการเดินเรือ ปัญหาโจรสลัด และปัญหาหมอกภาวะ ฯลฯ ทำให้มาเลเชีย และอินโดนีเซียพยายามอ้างสิทธิเข้าควบคุมช่องแคบนี้ เพื่อความมั่นคงปลอดภัย ของตนเอง

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ

กาญจน์ ละอองศรี

บรรณาธิการโครงการหนังสือชุด

“ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

SOUTHEAST ASIA



อุษาคเนย์

ISBN 974-86304-1-2

สร้างสรรค้ปัญญา เพื่อพัฒนาประเทศ