

## ความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบประชาคมอาเซียน

ยอดชาย วิถีพานิช

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 1 สำนักวิชาการ

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกเหนือจากปริมาณประชากรแล้ว ภูมิภาคนี้ยังมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ทำให้หลายประเทศในภูมิภาคเริ่มมีกำลังทางเศรษฐกิจเพียงพอที่จะเสริมสร้างกำลังทหารเพื่อปกป้องผลประโยชน์และเสถียรภาพในการเจริญเติบโตของตนเอง สังเกตได้จากข่าวการจัดหาและเปิดตัวยุทธโศภรณ์ที่เป็นโครงการใหญ่ ๆ บ่อยครั้งในช่วงเวลาที่ผ่านมา

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีประเทศที่เกี่ยวข้องและพึ่งพาทะเลทั้งหมด 9 ประเทศ คือ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย บรูไน อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ทิมอร์ และเวียดนาม ทั้งการขนส่งวัตถุดิบโดยเฉพาะน้ำมันจากตะวันออกกลาง และขนส่งสินค้าออกไปขายยังคู่ค้าที่สำคัญ คือ สหรัฐอเมริกา และยุโรป นอกจากนี้แล้วประเทศนอกภูมิภาคก็มีส่วนในการใช้ประโยชน์ทางทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ภูมิภาคนี้มีการจราจรทางทะเลที่คับคั่งแห่งหนึ่งของโลก นอกจากนี้ความสำคัญในการเป็นเส้นทางคมนาคมที่เป็นดั่งเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงประเทศแล้ว ทะเลในภูมิภาคนี้ยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของประเทศอีกด้วย และด้วยความต่อเนื่องของทะเลและการที่รัฐชายฝั่งสามารถประกาศขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ถึง 200 ไมล์ทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ทำให้ประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่ในที่ซึ่งถือว่าเป็นทะเลปิดหรือกึ่งปิด (Semi - Enclosed Sea) ถูกปิดล้อมด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน และมีปัญหาเขตแดนทางทะเลที่ยังไม่สามารถตกลงกันได้กับพม่าและกัมพูชา ทั้งเหตุการณ์ที่เรือประมงไทยที่ออกไปทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านและถูกจับกุมก็มีแนวโน้มจะเกิดได้บ่อยขึ้น จนอาจนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประเทศได้

ทะเลในภูมิภาคนี้เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต เช่น น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติโดยเฉพาะในพื้นที่อ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ซึ่งจากการสำรวจทางธรณีวิทยาพบว่าบริเวณตะวันออกของอ่าวไทยเป็นแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่สำคัญ เป็นแหล่งน้ำมัน 4 แห่ง ได้แก่ Pattani Basin, Panjang Basin, Khmer Trough และ Unname Basin 3 ที่ไทยและกัมพูชาต่างอ้างสิทธิ์แต่ยังไม่สามารถตกลงกันได้ ส่วนบริเวณด้านใต้ของอ่าวไทยนอกชายฝั่งเขตแดนไทย - มาเลเซีย มีแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ทั้งสองประเทศได้มีการเจรจาตกลงผลประโยชน์ร่วมกันเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้พื้นที่บริเวณหมู่เกาะสแปรตลีย์ (Spratly Islands) ที่ 6 ประเทศ ได้แก่ จีน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน บรูไน และเวียดนามอ้างกรรมสิทธิ์ โดยเชื่อว่าเป็นบริเวณที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนมาก จึงเป็นสาเหตุของความขัดแย้งระหว่างประเทศและมีความตึงเครียดระหว่างเวียดนาม จีน และฟิลิปปินส์อยู่ในขณะนี้ สำหรับทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นแหล่งพลังงานนั้น ประเทศในภูมิภาคนี้ต่างก็ได้ดำเนินการแสวงหา

ผลประโยชน์ในอาณาเขตทางทะเลของตนอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ปัจจุบันตั้งเรียงรายอยู่ในอาณาเขตทางทะเลของแต่ละประเทศนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น อินโดนีเซียมี 500 แท่น ไทยมี 265 แท่น มาเลเซียมี 240 แท่น บรูไนมี 160 แท่น และเวียดนามมี 45 แท่น เป็นต้น

ในภูมิภาคนี้มีทะเลที่สำคัญคือ ทะเลอันดามัน (Andaman Sea) และทะเลจีนใต้ (South China Sea) โดยทะเลอันดามันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดียด้านตะวันออก เชื่อมต่อภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน ครอบคลุมอาณาเขตทางทะเลของประเทศพม่า อินโดนีเซีย ไทย และมาเลเซีย ส่วนทะเลจีนใต้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก เป็นเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญของภูมิภาคและของโลก ในภูมิภาคนี้มีช่องแคบสำคัญที่เป็นเส้นทางคมนาคมได้แก่ ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ซึ่งถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมทางทะเลในภูมิภาค เป็นเส้นทางหลักระหว่างทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ เป็นช่องแคบที่มีเรือแล่นผ่านหนาแน่นที่สุดแห่งหนึ่งของโลก นอกจากช่องแคบมะละกาแล้วยังมีช่องแคบลอมบอก (Lombok Strait) ซึ่งอยู่ทางปลายเกาะชวาด้านตะวันออกในอาณาเขตทางทะเลของประเทศอินโดนีเซีย ช่องแคบนี้มีความกว้างและลึกมาก จึงเป็นเส้นทางเดินเรือสำราญที่สำคัญเพราะมีความปลอดภัยสูง แต่เรือสินค้าส่วนใหญ่จะใช้ช่องแคบนี้น้อยกว่าช่องแคบมะละกา และอีกช่องแคบหนึ่งคือ ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) อยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับเกาะชวา มีกระแสน้ำแรงแต่มีความลึกไม่มากนัก มีเกาะแก่งจำนวนมากและค่อนข้างอันตราย เรือสินค้าใช้ช่องแคบนี้้น้อยมาก โดยเฉพาะเรือที่มีขนาดใหญ่ 100,000 ตัน จะไม่ใช้ช่องแคบนี้ ช่องแคบซุนดาอยู่ในอาณาเขตทางทะเลของประเทศอินโดนีเซียเช่นเดียวกับช่องแคบลอมบอก

นอกจากนี้ บริเวณทะเลจีนใต้ยังเป็นเส้นทางการจราจรทางทะเลที่คับคั่งที่สุดเป็นอันดับสองของโลก ประมาณกันว่าเกือบครึ่งหนึ่งของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จะต้องเดินทางผ่านเส้นทางทะเลจีนใต้ นอกจากนี้พื้นที่ในเขตทะเลจีนใต้ยังมีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ เนื่องจากมีการคาดการณ์ว่าในบริเวณนี้มีแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีหลายประเทศที่ต้องใช้พลังงานจำนวนมาก และการใช้พลังงานโดยเฉพาะน้ำมันจะเพิ่มขึ้นทุกปี เฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปี โดยที่เกือบครึ่งหนึ่งจะมาจากประเทศจีน ซึ่งจะทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นจากระดับ 12 ล้านบาร์เรลต่อวันใน พ.ศ. 2543 เป็นกว่า 20 ล้านบาร์เรลต่อวันภายใน พ.ศ. 2563 หรือเพิ่มขึ้นถึง 2 ใน 3 ของระดับการใช้พลังงานในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากแถบตะวันออกเฉียงกลางและแอฟริกา ซึ่งการขนส่งน้ำมันรวมทั้งการขนส่งสินค้าอื่น ๆ เข้าสู่ภูมิภาคนี้ ส่วนใหญ่จะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกา แล้วต่อไปยังพื้นที่ส่วนอื่นของทะเลจีนใต้ก่อนขนส่งต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย-แปซิฟิก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของทะเลจีนใต้ต่อภูมิภาคเป็นอย่างยิ่ง ทะเลจีนใต้เป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีอาณาบริเวณจากทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ครอบคลุมจากประเทศสิงคโปร์และช่องแคบมะละกา ไปจนถึงพื้นที่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณช่องแคบไต้หวัน ในบริเวณพื้นที่ทั้งหมดนั้นมีทั้งแนวปะการัง หินโสโครก และเกาะเล็กเกาะน้อยประมาณ 200 เกาะ ในแนวหมู่เกาะสปรตลีย์ (Spratly Islands) และหมู่เกาะพาราเซล (Paracel Islands) เกาะหรือโขดหินเหล่านี้จำนวนมากเป็นเพียงยอดแหลมโผล่ขึ้นมาจากทะเล เป็นอุปสรรคในการเดินเรือและไม่เหมาะแก่การตั้งถิ่นฐานใด ๆ

โดยพื้นที่รวมทั้งสิ้นของหมู่เกาะสแปรตลีย์มีไม่ถึง 3 ตารางไมล์ ซึ่งเป็นเนื้อที่อันจำกัด แต่มีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์และการเมืองอย่างยิ่ง เพราะหากสามารถอ้างสิทธิ์การเป็นเจ้าของเหนือดินแดนดังกล่าวได้สำเร็จ ก็จะไปสู่การอ้างสิทธิ์เพิ่มเติมในน่านน้ำใกล้เคียง และย่อมรวมถึงทรัพยากรน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอันมหาศาลใต้ท้องทะเลอีกด้วย

โดยสรุปอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ทะเลจีนใต้มีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจ และเชิงยุทธศาสตร์ ความมั่นคงด้านพลังงานของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกอย่างมาก โดยประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างคงต้องพึ่งพาการใช้พลังงานที่ขนส่งผ่านเส้นทางนี้สูงมาก (ประมาณร้อยละ 60 ของความต้องการพลังงานในประเทศนั้น) และแม้แต่ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เองก็ยังคงต้องพึ่งพารายได้จากการค้าขายทรัพยากรพลังงานที่ขุดพบได้ในอาณาบริเวณของประเทศตน และด้วยผลประโยชน์อันมหาศาลนี้เองที่นำไปสู่ความขัดแย้งที่นับวันจะทวีความรุนแรงขึ้น トラบใดที่ยังไม่สามารถหาข้อยุติในการอ้างสิทธิ์ที่คาบเกี่ยวกันได้ การจัดตั้งกระบวนการเจรจาไกล่เกลี่ยโดยสันติวิธี และจัดทำ “ระเบียบปฏิบัติ” ที่ยอมรับร่วมกัน จึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นหลักประกันต่อความความมั่นคงและความสงบสุขของภูมิภาค

### ความร่วมมือทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

เพื่อเป็นหลักประกันต่อความความมั่นคงและความสงบสุขของภูมิภาคนี้ ความร่วมมือทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน จึงเน้นการแบ่งปันและแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถและความไว้วางใจระหว่างกัน และส่งเสริมความร่วมมือในการแก้ไขและป้องกันปัญหาภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศสมาชิกอาเซียน ได้แก่ ปัญหาโจรสลัดและการปล้นสดมภ์ การก่อการร้ายทางทะเล ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติต่าง ๆ เช่น ยาเสพติด การค้าอาวุธ และการค้ามนุษย์ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านทรัพยากรทางทะเล การเพิ่มขีดความสามารถด้านการจัดการประมงเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน การรักษาสัตว์แควดล้อมทางทะเล การพัฒนาชายฝั่ง การอนุรักษ์แนวปะการัง เพื่อคงความหลากหลายทางชีวภาพและความมั่นคงทางอาหาร การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากเครือข่ายศูนย์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสนับสนุนแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อพิพาททางทะเลโดยการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศและกลไกในกรอบอาเซียน เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) สนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia - TAC) ปฏิญญาว่าด้วยการปฏิบัติของภาคีในทะเลจีนใต้ (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea - DOC)

ดังนั้น การเชื่อมโยงทางทะเลถือว่ามีสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค จึงจำเป็นต้องส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล ซึ่งรวมถึงความมั่นคงทางทะเลด้วย ไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยและความมั่นคงของการเดินเรือ หรือข้อพิพาททางทะเลว่าด้วยปัญหาเขตทับซ้อน ที่ต้องบริหารจัดการเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีในวงกว้าง ประเทศที่มีสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ติดกับทะเล สามารถใช้

ประโยชน์จากทะเลได้อย่างมหาศาล ทั้งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ จึงเป็นสาเหตุให้ประเทศชายฝั่งทะเลต่างพยายามครอบครองพื้นที่ในทะเลไว้ให้ได้มากที่สุด เพราะถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจความได้เปรียบทางการเมืองและเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ประเทศที่ตั้งอยู่บนช่องแคบยังได้เปรียบประเทศอื่น ๆ ในทางยุทธศาสตร์การทหาร เพราะสามารถควบคุมการเดินเรือผ่านเข้าออกของประเทศอื่น ๆ ได้ เหตุผลข้อนี้ทำให้ประเทศมหาอำนาจ เช่น อังกฤษและสหรัฐอเมริกาพยายามใช้นโยบายต่างประเทศเพื่อควบคุมช่องแคบสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลก

### กลไกสำคัญด้านความร่วมมือทางทะเลในภูมิภาค

กลไกที่สำคัญในการเสริมสร้างความมั่นคงและความร่วมมือทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียน 4 กลไก ได้แก่

1. การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมือง และความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ASEAN Regional Forum, ARF) เป็นเวทีการหารือด้านการเมือง ความมั่นคงเพียงเวทีเดียวในภูมิภาค ที่ผ่านมาอาเซียนมีความพยายามผลักดันประเด็นปัญหาด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเข้าสู่เวทีนี้ เนื่องจากเป็นเวทีใหญ่ที่มีสมาชิกเข้าร่วมการประชุมกว่า 27 ประเทศ รวมถึงสหรัฐอเมริกา รัสเซีย จีน และสหภาพยุโรป โดยประเทศที่เข้าร่วมได้มอบหมายให้อาเซียนมีบทบาทนำ ปัญหากรณีพิพาทเรื่องเขตแดนในทะเลจีนใต้ แม้ ARF ยังไม่สามารถแก้ปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างเป็นรูปธรรม แต่ก็มีความสำคัญในฐานะที่ช่วยผลักดันให้ประเด็นปัญหาต่าง ๆ ได้รับการจับตามองในเวทีโลก แต่ขณะเดียวกัน ARF ก็ยังเปิดโอกาสให้ประเทศนอกภูมิภาค เช่น มหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาใช้เป็นเวทีในการแสดงบทบาทในภูมิภาคนี้ เช่น การแสดงบทบาทของสหรัฐอเมริกาในกรณีพิพาทในทะเลจีนใต้ ซึ่งอาจทำให้จีนเกิดทัศนคติในด้านลบต่ออาเซียนได้ ดังนั้นเวที ARF จึงเปรียบเสมือนดาบสองคมที่อาเซียนควรมีแนวทางหรือมาตรการบางอย่างเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

2. คณะทำงานอาเซียนด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เป็นคณะทำงานหนึ่งในสามด้านหลักของคณะทำงานภายใต้ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่อาวุโสอาเซียนด้านสิ่งแวดล้อม (ASEAN Senior officials on Environment : ASOEN) ซึ่งประกอบด้วยคณะทำงานหลัก 3 ด้าน และคณะทำงานเฉพาะกิจ 1 ด้าน ดังต่อไปนี้

- คณะทำงานอาเซียนด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและหลากหลายทางชีวภาพ
- คณะทำงานอาเซียนด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง
- คณะทำงานอาเซียนด้านข้อตกลงพหุภาคีด้านสิ่งแวดล้อม
- คณะทำงานเฉพาะกิจด้านไฟฟ้าและหมอกควัน

คณะทำงานอาเซียนด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง รับผิดชอบการดำเนินการด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งในภูมิภาคอาเซียน โดยกำหนดกรอบในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการฮานอย (Hanoi Plan of Action) ที่กำหนดแผนงานในการจัดการสิ่งแวดล้อมในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

และชายฝั่งจำนวน 2 ข้อ คือ แผนงานข้อที่ 6.6 คือ “การจัดทำกรอบแนวทางและปรับปรุงการประสานงานในการป้องกันและจัดการชายฝั่งทะเลแบบบูรณาการใน พ.ศ. 2544” และแผนงานข้อที่ 6.12 คือ “จัดทำแผนปฏิบัติการในระดับภูมิภาคเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากกิจกรรมบนบกและทะเลภายใน พ.ศ. 2547”

3. การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของภาคพลังงาน ความร่วมมือของอาเซียนด้านพลังงานมีขอบเขตภายใต้แผนปฏิบัติการความร่วมมือด้านพลังงานของอาเซียน เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน การเข้าถึงและใช้พลังงานอย่างยั่งยืนสำหรับภูมิภาค และได้จัดทำโครงการที่มีความสำคัญลำดับต้น 2 โครงการ คือ โครงการข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid) ที่เชื่อมต่อเคเบิลใต้ทะเลหรือบนบกกับโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าของกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม และโครงการเชื่อมโยงท่อก๊าซธรรมชาติอาเซียนที่มีเป้าหมายพัฒนาโครงข่ายระบบส่งก๊าซของภูมิภาคให้แล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2563 นอกจากนี้ อาเซียนกำลังพิจารณาการวางโครงสร้างพื้นฐานสำหรับขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquid Natural Gas: LNG) นอกเหนือจากก๊าซธรรมชาติแล้ว แม่น้ำโขงยังเป็นแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่สำคัญของสมาชิกอาเซียนบางประเทศ ปัจจุบันแม่น้ำโขงมีเขื่อนกั้นลำน้ำสายหลัก 5 แห่ง ที่อยู่ในประเทศจีนและยังมีแผนการก่อสร้างเขื่อนในแม่น้ำโขงอีก 15 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ในจีน 3 แห่ง กัมพูชา 2 แห่ง และลาว 10 แห่ง ซึ่งมีเขื่อนปากชมและเขื่อนบ้านกุ่มอยู่ในพื้นที่ติดต่อไทย-ลาว

4. ในการประชุมกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ใน พ.ศ. 2538 ที่กรุงเทพฯ ได้เน้นถึงความร่วมมือของสมาชิกในการเสริมสร้างความมั่นคงในด้านพลังงาน การพัฒนาทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและต่อมาได้มีการประชุมสูงสุดอย่างไม่เป็นทางการของผู้นำของแต่ละประเทศสมาชิกเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2540 ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ของอาเซียน (ASEAN VISION 2020) ในโครงการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ โครงการเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าอาเซียนและโครงการเชื่อมโยงเครือข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติ (Trans ASEAN Gas Pipeline) โครงการเชื่อมโยงเครือข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติได้มีคณะกรรมการด้านปิโตรเลียม (ASEAN Council on Petroleum) หรือ ASCOPE ประกอบไปด้วยบริษัทน้ำมันแห่งชาติของประเทศอาเซียนทั้งหมดซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการและได้แต่งตั้งคณะทำงานร่วมในการจัดทำแผนแม่บทท่อส่งก๊าซธรรมชาติ “Masterplan of the “Trans ASEAN Gas Pipeline”(TAGP)” ซึ่งคณะทำงานประกอบด้วย บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย (เปโตรนาส) ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย (ปตท.) โดยมีมาเลเซียเป็นหัวหน้าคณะทำงาน ในการประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 17 ใน พ.ศ. 2542 ที่ประชุมได้บรรจุแผนดำเนินการของโครงการ TAGP เข้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนดำเนินการความร่วมมือด้านพลังงานของอาเซียน พ.ศ. 2542 - 2547 จากการตรวจสอบปริมาณสำรองก๊าซธรรมชาติของกลุ่มประเทศสมาชิกมีปริมาณมากเพียงพอที่จะสนองความต้องการก๊าซธรรมชาติของสมาชิก (ASCOPE) ทั้ง 7 ประเทศ นอกจากนี้โครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติดังกล่าวจะช่วยให้กลุ่มประเทศสมาชิกมีความแข็งแกร่งในด้านความมั่นคงทางด้านพลังงานมากขึ้น และลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางในอนาคตอย่างแน่นอน

### บทสรุปและข้อเสนอแนะของผู้ศึกษา

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า การค้าทั่วโลกพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเป็นหลักราวร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด ส่งผลให้ท่าเรือมีความสำคัญในฐานะประตูเปิดรับการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ ดังนั้น ในปัจจุบันที่ประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งจะกระตุ้นให้การค้าการลงทุนทั้งภายในอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลกขยายตัวสูงขึ้น ความพร้อมและศักยภาพของท่าเรือในอาเซียนจึงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งของความสำเร็จของ AEC ท่าเรือสำคัญในอาเซียน นอกเหนือจากท่าเรือแหลมฉบังของไทยซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีอยู่แล้ว

ตลอดจนการให้ความสำคัญในด้านความมั่นคงทางทะเลภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เชื่อมโยงกันทั่วโลก โดยไม่อาจจัดการได้โดยรัฐชายฝั่งประเทศใดประเทศหนึ่งในภูมิภาคตามลำพัง เพราะประเด็นความมั่นคงทางทะเลมีลักษณะข้ามชาติอยู่แล้วตามธรรมชาติ ซึ่งต้องการความร่วมมือที่มีลักษณะเฉพาะระหว่างประเทศสมาชิกของอาเซียน และต้องการคู่เจรจาโดยมีกลไกที่ดี ด้วยเหตุดังกล่าวการพิจารณาประเด็นความมั่นคงทางทะเลต่าง ๆ และความร่วมมือด้านความมั่นคงของอาเซียนในปัจจุบันจึงมีอาจละเลยได้ จากนั้นจึงควรจับตามองความท้าทายและความคาดหวังในความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในอาเซียนต่อไปว่าจะมีนวัตกรรมอะไรมาเสริมสร้างให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันในระหว่างประเทศสมาชิกอย่างยั่งยืน

## บรรณานุกรม

กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). **ความร่วมมือทางทะเลในกรอบอาเซียน.**

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/asean-media-center-20121218-094916-956965.pdf>

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม. (2544). **การดำเนินงานภายใต้คณะทำงานอาเซียน ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง (ASEAN Working Group on Coastal and Marine Environment : AWGCME).** สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก

[http://chm-thai.onep.go.th/chm/MarineBio/WEBPAGE\\_USED/AWGCME.html](http://chm-thai.onep.go.th/chm/MarineBio/WEBPAGE_USED/AWGCME.html)

จิรัชวัลค์ ทรงสุวรรณวิภา. (ม.ป.ป.). **ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนกับการแก้ไขกรณีพิพาทระหว่างประเทศสมาชิก.** สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก

[http://www.pol.ru.ac.th/attachments/article/193/article0003\\_56.pdf](http://www.pol.ru.ac.th/attachments/article/193/article0003_56.pdf)

ภูซังค์ ประดิษฐ์ธีระ. (6 มิถุนายน 2555). **2015 ประชาคมอาเซียน : ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล.** สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก

<http://www.rta.mi.th/ojag/Images/PDF/%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%99.pdf>

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ. (2556). **ยุทธศาสตร์ทางทะเล ตอนจบ.**

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก <http://www.rtni.org/th/infor/4-aalecture54/detail/89-img6276.html?tmpl=component>

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ. (2556). **การประชุมเชิงสัมมนาวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษา ครั้งที่ 2/2556 เรื่อง “ความร่วมมือด้านความมั่นคงของอาเซียน ความมั่นคงทางทะเลของอาเซียนกับปัญหาเขตทับซ้อนทางทะเลระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”.**

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก

[http://www.sscthailand.org/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=128&Itemid=521](http://www.sscthailand.org/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=128&Itemid=521)

สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (ม.ป.ป.). **โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล.** สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก <http://mrpolicy.trf.or.th/%E0%abid/81/Default.aspx>

สำนักข่าวอิสรา. (ม.ป.ป.). **สู่ประชาคมอาเซียน : บริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างไรให้ยั่งยืน.** สืบค้น

1 พฤษภาคม 2559 จาก <http://www.isranews.org/about-us/download/429/23899/18.html>

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. (2544). ทะเลจีนใต้ และหมู่เกาะสแปรตลีย์

ชนวนแห่งความขัดแย้งด้านสิทธิครอบครอง. สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559

จาก <http://www.eppo.go.th/vrs/VRS51-07-Spratly.html>

เหตุใดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงมีความสำคัญในระดับโลก. (2556).

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2559 จาก [https://kapitaennem0.wordpress.com/2013/08/13/indo\\_pacific/](https://kapitaennem0.wordpress.com/2013/08/13/indo_pacific/)