# รายงานฉบับสมบูรณ์

## โครงการ

## “การวิจัยยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategy) เปรียบเทียบ”

โดย นาวาเอก จเร โฉมเฉลา และคณะ

# บทคัดย่อ

**รหัสโครงการ:** **RDG5030024**

**ชื่อโครงการ:** **โครงการวิจัยยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategy) เปรียบเทียบ**

**นักวิจัย:** **ศูนย์ปืน โสมภีร์[1], จเร โฉมเฉลา[2], พชร คุณงาม[3], กรจักร ยศธสาร[4]**

**Email address:** ensignjc@yahoo.com

**ระยะเวลาโครงการ** **กันยายน ๒๕๕๐ - ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕**

งานวิจัยนี้ได้ใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ในการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศที่ประสบความสำเร็จในเอเชียจำนวน 3 ประเทศ คือ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย ประเทศเป้าหมายทั้ง 3 นี้ มีปัจจัยภายในที่แตกต่างกันอย่างมาก ทั้งลักษณะทางภูมิศาสตร์ องค์ประกอบและลักษณะนิสัยของประชากร คุณลักษณะของรัฐบาลและการเมือง ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชาติ และปัจจัยภายนอก ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกเหล่านี้ส่งผลอย่างมาก และประเทศที่ประสบความสำเร็จเหล่านี้ ต่างก็มีพื้นฐานร่วมกัน คือมีรัฐบาลที่เข้มแข็งและมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประเทศ ประชาชนที่พร้อมที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนา ซึ่งเมื่อประกอบเข้ากับปัจจัยเข้มแข็งอื่นของประเทศเพียงหนึ่งหรือสองปัจจัย ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงปัจจัย การผลิต การขนส่ง การค้าและบริการ การตลาด และการรักษาความปลอดภัยผสานเข้าด้วยกันได้อย่างครบถ้วน ก็เพียงพอที่จะสามารถผลักดันประเทศที่ยากจนไปสู่ความสำเร็จทางเศรษฐกิจได้ในเวลาอันสั้น สาเหตุหลักที่ไทยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าเทียมกับประเทศเหล่านี้ เนื่องจากประเทศไทยยังไม่สามารถสร้างรัฐบาลที่มั่นคงและมุ่งมั่น พร้อมกับเลือกปัจจัยที่เป็นจุดแข็งที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมพัฒนาประเทศอย่างจริงจัง และยังไม่สามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้งห้าของสมุททานุภาพเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเอกสารวิจัยนี้ได้ให้ข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่วางอยู่บนรากฐานการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศที่ได้ทำการวิจัย

**คำหลัก:** ยุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี ออสเตรเลีย ยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่

---

1 กรมข่าวทหารเรือ

2 กรมสื่อสารทหารเรือ

3 ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

4 กองเรือยุทธการ

## Abstract

**Project Code:** **RDG5030024**

**Project Title:** **The Maritime Strategy Comparitive Study**

**Investigators:** **Somapee Soonpuen[5], Chomchalao Jarea[6], Khunngam Pachara[7], Yostasan Korajak[8]**

**Email address:** ensignjc@yahoo.com

**Project Duration** **September 2007 – February 2012**

This study used the historical method to investigate into three successful maritime nations, namely, Singapore, South Korea, and Australia. Internal and external factors were examined. It was found that these countries vary greatly in terms of their internal factors including geographical properties, characteristics of the people, the government and politics, and history, and external factors such as interactions with other states and the global scene of socio-economic developments. Among these internal strengths, the factor of a stable government with good governance and political will, when coupled with one or two internal strengths, can turn an economically troubled nation into a success in a very short period. However, a nation without a good guiding principle will suffer from social and environmental impacts. In light of the experiences of these 3 nations under study, Thailand's internal factors are examined. It is found that Thailand has a number of strengths which should allow her better freedom to choose a path to economic success, and that she has yet to integrate her production, transport, trade and service, marketing and security together effectively. Whenever Thailand will have found her political strengths and determination, and set her aim for development on carefully chosen internal strengths, she should be successful likewise. Finally, this research provides a 5-track strategy based on the result of this study for Thailand to develop its economy and society to cope with the capitalism world.



**Keywords:** Maritime Comparative Strategy**,** Singapore, South Korea, and Australia**,** Five Track Strategy


---


5 Naval Intelligence Department

6 Naval Communication Department

7 Naval Strategy Studies Center

8 Naval Fleet Command

สัญญาเลขที่ RDG5030024

# รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

## โครงการ การวิจัยยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategy) เปรียบเทียบ


| คณะผู้วิจัย | สังกัด |
|---|---|
| 1. นาวาเอก ศูนย์ปืน โสมภีร์ | สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ |
| 2. นาวาเอก พชร คุณงาม | กรมกำลังพลทหารเรือ กองทัพเรือ |
| 3. นาวาโท จเร โฉมเฉลา | สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ |
| 4. นาวาโท กรจักร์ ยศธสาร | กองเรือยุทธการ กองทัพเรือ |


ชุดโครงการ ยุทธศาสตร์ทะเล


สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

# EXECUTIVE SUMMARY

สมุททานุภาพ หรือความสามารถในการใช้ทะเลในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่ชาติเป็นความลับที่มีค่ามหาศาลสำหรับผู้ที่เข้าใจ มีผู้พยายามอธิบายความลับนี้ด้วยการนำเสนอแนวคิดในการสร้างความมั่งคั่งจากทะเลอย่างน้อย ๓ ท่าน พอล เคเนดี้ นับเป็นบุคคลแนวหน้าในยุคปัจจุบันที่ได้ศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง และได้ตั้งคำถามที่น่าสนใจว่า “เหตุใดบางประเทศจึงร่ำรวย ในขณะที่บางประเทศกลับยากจน” โดยเขาได้มุ่งศึกษาระบบทางทะเลที่สร้างให้ประเทศฮอลแลนด์ร่ำรวยอย่างมากในอดีต ในขณะที่ อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน ได้ศึกษาระบบทางทะเลที่ทำให้ประเทศอังกฤษทั้งร่ำรวยและมั่นคง ส่วน วอลเตอร์ รัสเซล มีด ได้ศึกษาความสำเร็จของสหรัฐอเมริกา ทั้งสามท่านต่างก็ได้เสนอคำอธิบาย ซึ่งมีความแตกต่างกันอยู่บ้าง และเกี่ยวข้องกับปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ (1) การค้า (2) การบริการทางการเงิน (3) การต่อเรือ (4) ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (5) ประชากร (6) รัฐบาลและนโยบาย (7) การปกครองและสรีภาพ (8) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (9) ความมั่นคงของโลก หรืออาจจำลองเป็นโมเดลกว้าง ๆ ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการสร้างสมุททานุภาพได้แก่ ปัจจัยภายในประเทศ ประกอบด้วย ภูมิศาสตร์ ประชากร และรัฐบาล และปัจจัยภายนอกได้แก่ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลก ตลอดจนองค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพทั้งห้า คือ การผลิต การค้าและบริการ การขนส่ง การตลาด และการรักษาความปลอดภัย เมื่อนำแนวทางการศึกษาเหล่านี้ ทั้งปัจจัยภายนอกและภายใน ตลอดจนองค์ประกอบที่สำคัญของสมุททานุภาพทั้งห้า มาประยุกต์ใช้กับการศึกษาประเทศที่ประสบความสำเร็จในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งในแถบเอเชียได้แก่ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย พบว่าสำหรับประเทศสิงคโปร์มีปัจจัยทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเป็นเมืองท่า แต่ปัจจัยนี้โดยลำพังยังไม่เพียงพอในการสร้างสิงคโปร์ให้ก้าวขึ้นมาสู่โลกที่หนึ่งในปัจจุบันนี้ หากแต่รัฐบาลสิงคโปร์ต้องใช้ความมุ่งมั่นและตั้งใจจริงในการนำพาเกาะเล็กๆ แห่งนี้ฟันฝ่าอุปสรรคภัยคุกคามต่าง ๆ ทั้งจากความมั่นคงภายนอก และปัญหาสังคมภายใน ทำให้สามารถวางแผนสร้างสิงคโปร์บนพื้นฐานของยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรี เพื่อสร้างฐานการผลิตและบริการอย่างชาญฉลาด ทำให้สิงคโปร์มีความมั่นคงส่งผลให้สามารถตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลได้อย่างมหาศาล อย่างไรก็ดีหากรัฐบาลมิได้แก้ไขและป้องกันปัญหาสังคมควบคู่กันไปอย่างพอเหมาะ ด้วยการแปรเปลี่ยนความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของตนมาเป็นความมั่นคงทางทหารและทางการเมืองควบคู่กันไปแล้ว สิงคโปร์ก็อาจจะไม่ประสบความสำเร็จในระดับปัจจุบันนี้ นอกจากนั้นสิงคโปร์ยังเตรียมการรองรับความแปรปรวนทางเศรษฐกิจโลกและความไม่แน่นอนในอนาคต ด้วยการกระจายการลงทุนไปทั่วโลก ทั้งการรุกในสาขาการบริหารท่าเรือ และการลงทุนในกิจการในประเทศต่าง ๆ ด้วยกองทุนแห่งชาติ ซึ่งจะเป็นหลักประกันที่ดีว่าสิงคโปร์จะสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากดินแดนต่างๆ ได้ทั่วโลก แม้ว่าในอนาคตความเป็นเมืองท่าของสิงคโปร์อันเป็นรากฐานสำคัญอาจจะเผชิญต่อการแข่งขันที่รุนแรงจากเมืองท่ารอบข้างซึ่งต่างก็มีศักยภาพไม่น้อยกว่าสิงคโปร์ทั้งสิ้น สำหรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนานั้น ด้วยขนาดพื้นที่ที่จำกัดทำให้สิงคโปร์ประสบกับปัญหา

สิ่งแวดล้อมจากภาวะอากาศเป็นพิษและน้ำทิ้งจากโรงงาน อย่างไรก็ดีรัฐบาลสิงคโปร์ได้เล็งเห็นปัญหาเหล่านี้มาตั้งแต่ต้น และได้วางมาตรการเพื่อบรรเทาปัญหาลงแม้ว่าจะไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ทั้งหมด

สำหรับสาธารณรัฐเกาหลี แม้ว่าจะมีลักษณะความจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติ ภัยคุกคามจากภายนอก ปัญหาการว่างงาน และความยากจนเช่นเดียวกับสิงคโปร์ แต่สาธารณรัฐเกาหลีมิได้เป็นเส้นทางผ่านที่สำคัญของสายการเดินเรือของโลกเช่นสิงคโปร์ ในมุมมองหนึ่งปัญหาของสาธารณรัฐเกาหลีจึงหนักหนาสาหัสกว่าและไม่อาจแก้ไขได้ด้วยวิธีเดียวกัน อย่างไรก็ดีสาธารณรัฐเกาหลีมีโชคดีอยู่บ้างที่มีชายฝั่งถึงสามด้าน ซึ่งเมื่อประกอบกับการมีรัฐบาลที่มุ่งมั่นอย่างต่อเนื่อง และมีประชาชนที่พร้อมจะทำงานหนักด้วยค่าแรงที่ต่ำ ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถสร้างเศรษฐกิจการผลิตและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกโดยใช้ทะเลเป็นเครื่องมือเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้วยค่าขนส่งที่ต่ำได้สำเร็จ ความคับขันของประเทศและความกล้าหาญของรัฐบาล ประกอบกับการวางแผนนโยบายอุตสาหกรรมที่เป็นขั้นตอนสมเหตุสมผล ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากการค้าและขนส่งทางทะเลได้อย่างน่าอัศจรรย์ และไม่เพียงก้าวกระโดดจากโลกที่สามมาสู่โลกที่หนึ่งได้อย่างรวดเร็วเท่านั้น หากแต่ยังสร้างขีดความสามารถที่ติดอันดับต้นของโลกในเทคโนโลยีหลายสาขา อาทิ อิเล็กทรอนิกส์ การต่อเรือ การขนส่งทางเรือ และเหล็กกล้า ได้ภายในเวลาเพียงไม่ถึงสามทศวรรษ อย่างไรก็ดียุทธศาสตร์การสร้างชาติด้วยอุตสาหกรรมหนักนี้ได้ส่งผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณรัฐเกาหลีอย่างหนัก ซึ่งรวมถึงปัญหา ฝนกรด สิ่งมีชีวิตถูกทำลาย แหล่งน้ำบนดินและใต้ดินปนเปื้อน และการทำลายระบบนิเวศน์ทางทะเล ซึ่งเป็นผลกระทบที่สาธารณรัฐเกาหลีพยายามแก้ไขอย่างเร่งด่วนในขณะนี้

สำหรับออสเตรเลียนั้นกลับไม่เหมือนประเทศเป้าหมายทั้งสอง หากพิจารณาปัจจัยทางภูมิศาสตร์แล้ว ออสเตรเลียได้เปรียบในด้านขนาดทั้งพื้นที่บนบกและทะเล ออสเตรเลียจึงไม่มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่หรือทรัพยากร ดังนั้นออสเตรเลียจึงน่าจะสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลได้มากกว่า แต่การณ์กลับมิได้เป็นเช่นนั้น ด้วยเหตุผลที่น่าสนใจคือ ความโน้มเอียงฝักใฝ่คนผิวขาวมีส่วนอย่างยิ่งที่ทำให้ออสเตรเลียดำรงนโยบายไม่ต้อนรับผู้อพยพชาวเอเชียอย่างยาวนาน ซึ่งทำให้ประชากรของออสเตรเลียมีจำนวนน้อยและประกอบด้วยชาวผิวขาวเกือบจะทั้งหมด อีกประการหนึ่งความเข้มแข็งทางการเมืองแบบประชาธิปไตยและเศรษฐกิจเสรีของออสเตรเลีย ทำให้สหภาพแรงงานมีความเข้มแข็งและเป็นสาเหตุให้แรงงานภาคการผลิตมีค่าจ้างสูงจนกระทั่งเป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมการผลิตและการเดินเรือ ทั้งนี้เนื่องจากแรงงานออสเตรเลียมีจำนวนไม่เพียงพอ จึงทำให้ไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างทัดเทียมกับประเทศในเอเชีย ออสเตรเลียแก้ไขปัญหาแรงงานในภาคการเกษตรและเหมืองแร่ด้วยการใช้เครื่องจักรกลทดแทนแรงงานที่ขาดแคลนทำให้ยังสามารถแสวงประโยชน์จากทรัพยากรของตนได้ต่อไป ถึงกระนั้นก็ตามออสเตรเลียก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของตนให้ลุล่วงไปได้ จึงต้องหาทางออกด้วยการหันไปสู่เศรษฐกิจบนพื้นฐานความรู้ในภาคบริการ โดยเฉพาะทางด้านการศึกษา การท่องเที่ยว และให้บริการเทคโนโลยีชั้นสูง ออสเตรเลียจึงสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลอย่างยั่งยืนผ่านการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่อง ทั้งนี้การที่

ออสเตรเลียพึ่งพาภาคบริการโดยไม่มีสินค้าอุตสาหกรรมหลักและไม่สามารถใช้ความได้เปรียบด้านการขนส่งทางทะเลของตนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทำให้ออสเตรเลียขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานานกว่า 50 ปี อันเป็นปัญหาอย่างหนึ่งที่รัฐบาลออสเตรเลียพยายามแก้ไข อย่างไรก็ดีการขาดอุตสาหกรรมหนักก็มีส่วนที่ดี กล่าวคือทำให้ออสเตรเลียไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงเช่นที่สาธารณรัฐเกาหลีประสบ

สำหรับประเทศไทยนั้น มีปัจจัยทางภูมิศาสตร์บางประการที่ได้เปรียบกว่าสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลีย ทั้งความกว้างขวางของพื้นที่ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะพืชพันธุ์ธัญญาหารที่สมบูรณ์ ตลอดจนมีชายฝั่งที่ยาว และมีที่ตั้งอยู่ใจกลางแผ่นดินสุวรรณภูมิและสามารถเดินทางไปยังประเทศใกล้เคียงได้อย่างสะดวก มีพลเมืองและวัฒนธรรมอันอ่อนโยนมีเอกลักษณ์ โดยเฉพาะอัธยาศัย และศิลปะประจำชาติ ลักษณะเช่นนี้ทำให้ประเทศไทยมีทางเลือกอย่างเสรี ในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในภาคการเกษตรและเหมืองแร่ การผลิตสินค้าอุตสาหกรรม และการบริการ อย่างไรก็ดีสิ่งที่ยังเป็นอุปสรรคฉุดรั้งให้ไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในระดับเดียวกับประเทศทั้งสาม สาเหตุหลักเกิดจากสภาพบ้านเมืองที่ปราศจากแรงผลักดันจากภายนอกที่จะต้องทำให้ต้องตัดสินใจพัฒนาประเทศอย่างเร่งด่วนเช่นเดียวกับกรณีของสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี ยิ่งไปกว่านั้นลักษณะของรัฐบาลและการเมืองที่ขาดเสถียรภาพอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งขาดวิสัยทัศน์ระยะยาว จึงทำให้การพัฒนาประเทศโดยเฉพาะในการสร้างองค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพทั้งห้า กล่าวคือ การผลิต การขนส่ง การค้า การบริการ การตลาด และการรักษามั่นคงของประเทศ ยังขาดการวางแผนที่เชื่อมโยงเกื้อหนุนกัน ทำให้ประเทศไทยพลาดโอกาสที่จะตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลได้อย่างเต็มที่ การวางแผนพัฒนาประเทศที่ไม่ครบถ้วนทุกมุมมองทำให้การพัฒนาประเทศไทยนั้น ด้านหนึ่งขัดแย้งกับอีกด้านหนึ่ง สิ่งเหล่านี้ได้สร้างปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบอย่างสำคัญต่อประชาชนในเขตโรงงานและเขตอุตสาหกรรม และส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ในทะเล และวิถีชีวิตของชาวประมงอย่างรุนแรง

คงไม่อาจกล่าวได้ว่ากรณีศึกษาจากประเทศเป้าหมายทั้งสาม จะไขปริศนาในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งได้ครบถ้วนทุกแง่มุม อย่างไรก็ดีผลที่ได้น่าจะฉายแนวทางให้เห็นถึงปัจจัยเข้มแข็งและอ่อนแอของประเทศไทยที่ยังเป็นอุปสรรคทำให้ไทยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่กล่าวมาแล้ว และเมื่อได้ขจัดอุปสรรคเหล่านี้แล้วก็ย่อมเล็งเห็นได้ว่าไทยจะประสบความสำเร็จในระดับที่สูงกว่าในปัจจุบันอย่างมาก ซึ่งจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อปัจจัยด้านการเมืองของไทยมีความเข้มแข็งซึ่งจะส่งผลให้การกำหนดนโยบายและความมั่นคงของประเทศระยะยาวได้รับการแก้ไข โดยเอกสารวิจัยนี้ได้ให้ข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่วางอยู่บนรากฐานการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศที่ได้ทำการวิจัย

# บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้ใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ในการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศที่ประสบความสำเร็จในเอเชียจำนวน 3 ประเทศ คือ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย ประเทศเป้าหมายทั้ง 3 นี้ มีปัจจัยภายในที่แตกต่างกันอย่างมาก ทั้งลักษณะทางภูมิศาสตร์ องค์ประกอบและลักษณะนิสัยของประชากร คุณลักษณะของรัฐบาลและการเมือง ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชาติ และปัจจัยภายนอกคือ ความสัมพันธ์กับรัฐที่เกี่ยวข้องกัน และกระแสความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลก ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกเหล่านี้ส่งผลอย่างมากในการบังคับให้ประเทศเหล่านี้ต้องดำเนินยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่งที่แตกต่างกัน และประเทศที่ประสบความสำเร็จเหล่านี้ ต่างก็มีพื้นฐานร่วมกัน คือมีรัฐบาลที่เข้มแข็งและมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประเทศ ประชาชนที่พร้อมที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนา ซึ่งเมื่อประกอบเข้ากับปัจจัยเข้มแข็งอื่นของประเทศเพียงหนึ่งหรือสองปัจจัย ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้งห้าของสมุททานุภาพที่นำเสนอโดยมาฮาน กล่าวคือ การผลิต การขนส่ง การค้าและบริการ การตลาด และการรักษาความปลอดภัยผสานเข้าด้วยกันได้อย่างครบถ้วน ก็เพียงพอที่จะสามารถผลักดันประเทศที่ยากจนไปสู่ความสำเร็จทางเศรษฐกิจได้ในเวลาอันสั้น อย่างไรก็ดีความสำเร็จทางเศรษฐกิจนี้หากไม่มีการวางปรัชญาที่เหมาะสม ก็จะต้องแลกมาด้วยผลกระทบทั้งทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เมื่อนำบทเรียนที่ได้จากการศึกษามาเปรียบเทียบกับประเทศไทย พบว่าประเทศไทยนั้นมีปัจจัยภายในที่เข้มแข็งอยู่จำนวนมาก จึงมีศักยภาพที่จะประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจได้เช่นเดียวกับประเทศเป้าหมายเหล่านี้ แต่สาเหตุหลักที่ไทยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าเทียมกับประเทศเหล่านี้ เนื่องจากประเทศไทยยังไม่สามารถสร้างรัฐบาลที่มั่นคงและมุ่งมั่น พร้อมกับเลือกปัจจัยที่เป็นจุดแข็งที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมพัฒนาประเทศอย่างจริงจัง และยังไม่สามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้งห้าของสมุททานุภาพเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเอกสารวิจัยนี้ได้ให้ข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่วางอยู่บนรากฐานการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศที่ได้ทำการวิจัย

# Abstract

This study used the historical method to investigate into three successful maritime nations, namely, Singapore, South Korea, and Australia. Internal and external factors were examined to see what factors have shaped their successes, and how these nations managed these factors in order to achieve their maritime objectives and national interests. It was found that these countries vary greatly in terms of their internal factors including geographical properties, characteristics of the people, the government and politics, and history, and external factors such as interactions with other states and the global scene of socio-economic developments. As the three countries rode the common wave of fluctuating global events, some unique sets of internal and external factors ultimately influenced their path to success, and in some cases the prevailing factors left the nations with few options to choose from. Although it is challenging to compare performances based on these various circumstances particular to each country, some basic principles can be found. Mahan's principle on maritime strategy is confirmed, that a successful country is the one which coordinates well her activities in production, transport, trade and service, marketing, and security. Also Mahan's contributing factors of internal strengths namely geography, people and government do play a crucial role in the success of a nation as a maritime and economic power. Among these internal strengths, it is found that the factor of a stable government with good governance and political will, when coupled with one or two internal strengths, can turn an economically troubled nation into a success in a very short period of time. However, a nation without a good guiding principle of development will suffer from social and environmental impacts in exchange for such economic success. In light of the experiences of these 3 nations under study, Thailand's internal factors are examined. It is found that Thailand has a number of strengths which should allow her better freedom to choose a path to economic success, and that she has yet to integrate her production, transport, trade and service, marketing and security together effectively. Whenever Thailand will have found her political strengths and determination, and set her aim for development on carefully chosen internal strengths, she should be successful likewise. Finally, this research provides a 5-track strategy based on the result of this study for Thailand to develop its economy and society to cope with the capitalism world.

# ข้อจำกัดในการนำข้อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทะเลไปใช้ประโยชน์

งานศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้เสนอแนะข้อวิเคราะห์บทเรียนทางยุทธศาสตร์ทะเลที่ได้จากการศึกษาประเทศเป้าหมาย จากบทเรียนดังกล่าวได้เสนอแนะยุทธศาสตร์ 5 รางคู่ขนาน ซึ่งรวมถึง การพัฒนาระบบการเมืองของไทย การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูง การพัฒนาระบบการสื่อสารขนส่งและลอจิสติกส์ การพัฒนาระบบทุนและการเงิน และการพัฒนาองค์กรในการจัดวางยุทธศาสตร์ของชาติ ซึ่งหากปฏิบัติได้จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ทะเลได้อย่างประสบความสำเร็จและสอดคล้องกับการพัฒนาบนฝั่งในภาพรวมของชาติอย่างยั่งยืน

การพัฒนาดังกล่าวนี้แม้จะต้องการเงินทุนจำนวนมากและเทคโนโลยีชั้นสูง แต่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้สำหรับประเทศไทยซึ่งมีฐานะทางการเงินการคลังดีและมีบรรยากาศการลงทุนที่ดีสำหรับชาวต่างชาติ อย่างไรก็ดีอุปสรรคสำคัญที่อาจทำให้ยุทธศาสตร์ 5 รางคู่ขนานดังกล่าวไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ หรือนำมาปฏิบัติได้ล่าช้า คือข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างทางการเมืองและสังคมไทย ซึ่งในปัจจุบันเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบอบประชาธิปไตยที่มั่นคงถาวร ทั้งนี้เนื่องจากสังคมไทยยังยึดติดกับการบูชาตัวบุคคลโดยไม่คำนึงถึงหลักการประชาธิปไตยและหลักนิติธรรม ประชาชนจำนวนมากขาดความเลื่อมใสศรัทธาในระบอบประชาธิปไตยที่มีรัฐบาลที่เข้มแข็งเป็นตัวแทนของปวงชนในการกำหนดและดำเนินนโยบายต่าง ๆ และพร้อมที่จะส่งเสริมการปกครองนอกระบอบประชาธิปไตย เมื่อประกอบกับลักษณะอำนาจนิยมของกองทัพ จึงส่งเสริมให้เกิดการก่อรัฐประหารตลอดมา สิ่งเหล่านี้ทำให้พรรคการเมืองอ่อนแอ เอื้อต่อการมีรัฐบาลผสมที่ขาดเสถียรภาพและดำเนินแต่นโยบายระยะสั้น ส่งผลให้ประเทศไทยขาดวิสัยทัศน์และความต่อเนื่องในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและสมุททานุภาพในระยะยาวอย่างยั่งยืนและสอดประสานกัน ทำให้แม้ไทยจะมีจุดเข้มแข็งอยู่จำนวนมากและมีแนวทางในการพัฒนาที่ดีมากมายแต่อาจจะไม่สามารถดำเนินการได้

# สารบัญ

## เนื้อหา

EXECUTIVE SUMMARY ..... i
บทคัดย่อ ..... iv
Abstract ..... iv
ข้อจำกัดในการนำข้อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทะเลไปใช้ประโยชน์ ..... vi
สารบัญ ..... vii
สารบัญภาพ ..... x
สารบัญตาราง ..... 1
บทที่ 1 บทนำ ..... 2
1.1 ความเป็นมาของโครงการ ..... 2
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย ..... 3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย ..... 3
1.4 วิธีดำเนินการวิจัย ..... 3
1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ ..... 4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ..... 4
1.7 คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย ..... 4
บทที่ 2 สมุททานุภาพและการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล ..... 5
2.1 บทนำ ..... 5
2.2 ทฤษฎีสมุททานุภาพ ..... 5
2.3 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ ..... 12
2.4 การกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล ..... 13
เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ ..... 19
บทที่ 3 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศสิงคโปร์ ..... 20
3.1 บทนำ: สิงคโปร์...เรื่องราวแห่งโชคชะตาและความพยายาม ..... 20
3.2 ปัจจัยพื้นฐานของสิงคโปร์ ..... 21
3.3 พัฒนาการทางเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของสิงคโปร์ ..... 24
3.4 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของรัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยู ..... 40
3.5 ขีดความสามารถของสิงคโปร์ในปัจจุบัน ..... 49
3.6 ทิศทางยุทธศาสตร์ในอนาคต ..... 57
3.7 ผลกระทบจากการพัฒนา ..... 58

3.8 สรุป ..... 59
เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ ..... 61
เอกสารอ้างอิงภาษาไทย ..... 61
เว็ปไซต์ ..... 62
บทที่ 4 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ..... 63
4.1 บทนำ: สาธารณรัฐเกาหลี...รุ่งอรุณแห่งความสงบ ..... 63
4.2 ปัจจัยพื้นฐานของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ..... 63
4.3 พัฒนาการยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ..... 76
4.4 มหัศจรรย์แห่งลุ่มแม่น้ำฮัน: การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้รัฐบาลปักจุงฮี ..... 77
4.5 ระยะที่ 1 อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าเพื่อสร้างความเข้มแข็งและปัจจัยพื้นฐาน (1962-1966) 79
4.6 ระยะที่ 2: ยุทธศาสตร์การส่งออกด้วยอุตสาหกรรมเบา (1967- 71) ..... 85
4.7 ระยะที่ 3: ยุทธศาสตร์การส่งออกด้วยอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมี (1972-1974) ..... 88
4.8 การปรับสมดุลของยุทธศาสตร์เศรษฐกิจ (1980-ปัจจุบัน) ..... 94
4.9 ขีดความสามารถและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ..... 98
4.10 สาธารณรัฐเกาหลีในอนาคต ..... 114
4.11 สรุป ..... 118
เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ ..... 119
เอกสารอ้างอิงภาษาไทย ..... 120
เว็ปไซต์ ..... 120
บทที่ 5 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศออสเตรเลีย ..... 121
5.1 บทนำ ..... 121
5.2 ปัจจัยพื้นฐานและสมุททานุภาพของออสเตรเลีย ..... 121
5.3 ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของออสเตรเลีย ..... 131
5.4 การพัฒนาเศรษฐกิจออสเตรเลีย ..... 131
5.5 ระยะที่ 1 เศรษฐกิจบนฐานการอุตสาหกรรมปฐมภูมิ ..... 132
5.6 ระยะที่ 2 เศรษฐกิจบนฐานอุตสาหกรรมระดับทุติยภูมิ ..... 134
5.7 ระยะที่ 3 เศรษฐกิจบนฐานอุตสาหกรรมระดับตติยภูมิ ..... 136
5.8 สมุททานุภาพของออสเตรเลีย ..... 138
5.9 ยุทธศาสตร์ทะเลของออสเตรเลียปัจจุบัน ..... 146
5.10 นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ 1 (Australian Oceans Policy 1) ..... 147
5.11 นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ 2 (Australian Oceans Policy 2) ..... 149
5.12 มาตรการรองรับนโยบายมหาสมุทรของออสเตรเลีย ..... 149
5.13 สรุป ..... 161
เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ ..... 168

บทที่ 6 ยุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ ..... 173
6.1 ทั่วไป ..... 173
6.2 ยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศสิงคโปร์ ..... 173
6.3 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของสิงคโปร์ ..... 178
6.4 ยุทธศาสตร์ทะเลของของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ..... 180
6.5 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของสาธารณรัฐเกาหลี ..... 182
6.6 ยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศออสเตรเลีย ..... 183
6.7 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของออสเตรเลีย ..... 184
6.8 ยุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ ..... 185
**6.9** ยุทธศาสตร์ทะเลและโอกาสของประเทศไทย ..... 192
6.10 ปัจจัยเข้มแข็งและปัจจัยอ่อนแอของประเทศไทยเปรียบเทียบ ..... 193
6.11 โอกาส ภัยคุกคามและสิ่งท้าทาย ..... 199
6.12 แนวทางยุทศาสตร์การพัฒนาและบทบาทของยุทธศาสตร์ทะเลของไทย ..... 204
บทที่ 7 สรุปผลการวิจัยและยุทธศาสตร์เสนอแนะ ..... 207
7.1 ทั่วไป ..... 207
7.2 สรุปบทเรียนทางยุทธศาสตร์ที่ได้รับ ..... 207
7.3 ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย ..... 208
7.4 ยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่ขนานที่เสนอแนะสำหรับประเทศไทย ..... 210
ผนวก ก. บทความเพื่อเผยแพร่ ..... 215
1.บทนำ ..... 215
2. สิงคโปร์...ผู้ใช้ความเป็นสื่อสาธารณะของทะเลในการดึงดูดการค้าและการลงทุน ..... 216
3. สาธารณรัฐเกาหลี...ผู้ใช้ทะเลเพิ่มความสามารถในการแข่งขันบนพื้นฐานอุตสาหกรรมส่งออกสินค้าเทคโนโลยีสูง ..... 222
4. ออสเตรเลีย...ผู้ใช้ทะเลในการส่งเสริมเศรษฐกิจภาคบริการอย่างยั่งยืน ..... 224
5. ประเทศไทย...ผู้มากศักยภาพแต่ยังมิได้ใช้ทะเลให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมบนฝั่ง 226
6. บทสรุป ..... 229
ผนวก ข. ตารางเปรียบเทียบกิจกรรมและวัตถุประสงค์ ..... **Error! Bookmark not defined.**
สรุปผลการดำเนินงานตลอดโครงการตามแผนงาน ..... **Error! Bookmark not defined.**

# สารบัญภาพ

รูป 1 นักยุทธศาสตร์ที่ศึกษาสมุททานุภาพ ..... 6
รูป 2 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ ..... 8
รูป 3 ปัจจัยเสริมสมุททานุภาพ ..... 9
รูป 4 Bartlett's Model ..... 14
รูป 5 โมเดลการกำหนดยุทธศาสตร์ของลอยด์ ..... 16
รูป 8 แผนที่ประเทศสิงคโปร์ ..... 21
รูป 9 แผนที่ประเทศเกาหลี ..... 64
รูป 12 ขนาดเศรษฐกิจออสเตรเลียเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ..... 138
รูป 13 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้าของออสเตรเลีย ระหว่าง ปี 2004-05 ..... 162
รูป 14 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกของออสเตรเลีย ระหว่าง 2004-05 ..... 163
รูป 15 ประเทศไทย ..... 192
รูป 16 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความถนัดของประชากรคิดเป็นร้อยละ โดยเปรียบเทียบระหว่าง ไทย เกาหลี ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ โดยมีข้อสังเกตที่สำคัญคือ สัดส่วนของอาชีพของประชากรทั้งสามประเทศมีความใกล้เคียงกัน ยกเว้นประเทศไทยที่ประชากรมีมากทางเกษตรกรรม ในขณะที่ เกาหลี สิงคโปร์และ ออสเตรเลีย เน้นการค้าและบริการ ..... 196
รูป 17 การเปรียบเทียบผลผลิตมวลรวมต่อหัว ประเทศไทยมีผมผลิตมวลรวมต่อหัวค่อนข้างต่ำมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับ สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และ ออสเตรเลีย ทั้งที่ประเทศไทยมีผลผลิตมวลรวมสูงพอๆ กับออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ..... 199

# สารบัญตาราง

ตาราง 1 การนำเข้าและส่งออกของออสเตรเลีย ปี 2000-05 .....164
ตาราง 2 ตลาดการนำเข้าและส่งออกกับพื้นที่ต่างๆ ปี 2004-05 .....165
ตาราง 3 การนำเข้าและส่งออกของออสเตรเลีย.....166
ตาราง 4 แสดงช่องทางผ่านของสินค้าที่นำเข้าออสเตรเลีย.....167
ตาราง 5 ตารางเปรียบเทียบเงื่อนไขปัจจัยเกื้อหนุนสมุททานุภาพ.....194

# บทที่ 1 บทนำ

## 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

สมุททานุภาพหรืออานุภาพแห่งการใช้ทะเลได้แสดงอิทธิพลต่อความรุ่งเรืองของรัฐชาติต่างๆ มาแล้วมากมายในประวัติศาสตร์ไม่ว่าจะเป็นการก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและการทหารพวกเปอร์เซีย กรีก โรมัน สเปน โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ ฝรั่งเศส อังกฤษและสหรัฐอเมริกา อะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้ชาติและประเทศเหล่านี้ก้าวขึ้นหรือตกลงจากการเป็นมหาอำนาจ รัฐชาติเหล่านี้ได้มีการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติทางทะเลหรือสมุททานุภาพในลักษณะไหนจึงส่งผลให้ประเทศเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งในแง่ความมั่นคงและความมั่งคั่ง ทั้งนี้จากการศึกษาประวัติศาสตร์ในช่วง ค.ศ.1660 จนถึง ค.ศ.1783 ของนาวาเอก อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน อดีตผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพเรือและนักยุทธศาสตร์ผู้มีชื่อเสียงของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา ได้วิเคราะห์ให้เห็นถึงอิทธิพลของสมุททานุภาพต่อประวัติศาสตร์ในห้วงเวลานั้นไว้อย่างมากมายในหนังสือ “The Influence of Sea Power upon History” โดยชี้ให้เห็นถึงการใช้ สมุททานุภาพของชาวยุโรปในการแสวงประโยชน์และปกป้องลัทธิรัฐพ่อค้า (Mercantilism ) ซึ่งลัทธินี้ได้แสวงประโยชน์จากการคมนาคมขนส่งทางทะเลในการค้าขายและการสร้างความมั่นคงให้กับตนอย่างเต็มที่โดยมิได้คำนึงถึงการแบ่งประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน จึงมีการแสวงหาอาณานิคมเพื่อผูกขาดแหล่งวัตถุดิบและเป็นตลาดของตน โดยใช้สมุททานุภาพของเรือพาณิชย์ในการค้าขายและขนส่งสินค้าระหว่างอาณานิคมกับประเทศแม่ ในขณะเดียวกันก็ได้ใช้กองทัพเรือของประเทศตนเป็นเครื่องมือหลักในการควบคุมเส้นทางการคมนาคม ปกป้องคุ้มครองเส้นทางการค้าและแสวงหาอาณานิคมเพื่อหาปัจจัยการผลิตและเป็นที่ปล่อยผลผลิตอุตสาหกรรมของตนอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็ใช้รังควานประเทศคู่แข่ง ยิ่งไปกว่านั้นยังได้นำกองทัพเรือเป็นเครื่องมือทางการทูตบีบบังคับประเทศอื่นๆ ให้ทำตามความประสงค์ที่ตนต้องการเมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการรังควานการค้าของประเทศคู่แข่งขันหรือว่าบังคับให้ประเทศอื่นให้สิทธิผลประโยชน์ทางการค้าหรือการรุกรานประเทศที่ด้อยกว่าเพื่อสร้างเป็นอาณานิคมของตน ในยุคนี้จึงเห็นได้ชัดเจนถึงการใช้พลังอำนาจแห่งชาติทางทะเลหรือสมุททานุภาพของประเทศในยุโรปในการก้าวเป็นผู้นำของโลกทั้งทางเศรษฐกิจและการทหาร โดยมาฮานได้สรุปปัจจัยที่เป็นพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อสมุททานุภาพของรัฐชาติในสมัยนั้นไว้ 6 ปัจจัย คือ (1) ปัจจัยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (2) ลักษณะทางกายภาพของขอบฝั่ง (3) ความยาวและส่วนต่อยื่นอาณาเขตของขอบฝั่ง (4) จำนวนประชากรที่มีความสามารถในการใช้ทะเล (5) คุณลักษณะประจำชาติ และ (6) คุณลักษณะของรัฐบาล และที่สำคัญเขายังได้สรุปไว้ว่าองค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพที่แท้จริงแล้วคือ การผลิต การค้า การขนส่ง แหล่งวัตถุดิบ ตลาด และการรักษาความปลอดภัย

ที่ได้กล่าวมาทั้งหมดก็เพื่อจะชี้ให้เห็นถึงวิธีการทางประวัติศาสตร์ที่มาฮานใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อกำลังอำนาจแห่งชาติทางทะเล รวมถึงการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติดังกล่าวปกป้องและเสริมสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งแก่ชาติในยุโรปโดยเฉพาะอังกฤษในระหว่าง ปี ค.ศ.1660 ถึง ปี ค.ศ.1783 ซึ่งบทเรียนที่ได้จากการวิเคราะห์ของมาฮานทำให้หลาย

ประเทศได้แก่ รัสเซีย เยอรมัน และญี่ปุ่น นำไปเป็นหลักในการพัฒนาสมุททานุภาพของตนเพื่อให้เกิดความมั่นคงและมั่งคั่ง ในระยะต่อมา ยิ่งไปกว่านั้นประเทศที่เคยล้าหลังประเทศไทยในอดีตแต่มีการสร้างสมุททานุภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย กลับสามารถสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่ประเทศไทยแม้ว่าจะเป็นประเทศมีที่มีชายฝั่งทะเลที่เอื้ออำนวยต่อการใช้ทะเลถึงสองด้านก็ตาม แต่การใช้ทะเลของประเทศไทยก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ ฉะนั้นจึงเป็นสิ่งที่น่าศึกษาอย่างยิ่งว่าประเทศเหล่านี้ได้มีการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเลอย่างไรจึงสามารถก้าวขึ้นอย่างรวดเร็วมาเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วได้ในเวลาอันสั้น อะไรคืออุปสรรค สิ่งท้าทาย และโอกาสที่ทำให้ประเทศเหล่านี้มองเห็นประโยชน์จากทะเลจนเกิดแนวความคิดในการสร้างสมุททานุภาพเพื่อแสวงประโยชน์จากทะเลในขณะที่ประเทศเรายังมองไม่เห็น ประเทศไทยจึงควรเร่งศึกษาจากประเทศเหล่านี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศของเราจากทะเลต่อไปในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาสมุททานุภาพในยุคปัจจุบัน

2.2 เพื่อศึกษาวัตถุประสงค์เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเล การกำหนดนโยบาย และยุทธศาสตร์ในการใช้และพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศ สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย

2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบข้อดีและข้อด้อยของยุทธศาสตร์ตามข้อ 2.2 และสรุปบทเรียนด้านยุทธศาสตร์ที่ประเทศไทยน่าจะนำมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเลในอนาคต

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้มีขอบเขตในการศึกษาเปรียบเทียบ การกำหนดนโยบาย และยุทธศาสตร์ในการใช้และพัฒนา สมุททานุภาพของประเทศ เกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย เพื่อหาข้อดีและข้อด้อยเพื่อใช้เป็นบทเรียนในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเลของประเทศไทยในอนาคต

## 1.4 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย นี้จะใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ ด้วยการวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษาผลประโยชน์แห่งชาติและวัตถุประสงค์มูลฐานทางทะเลของประเทศเหล่านี้ การศึกษาสภาวะแวดล้อมภายนอกที่เกื้อกูลและเป็นอุปสรรคต่อการกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะ (Ends) การศึกษาสภาวะแวดล้อมภายในที่เกื้อกูลและเป็นอุปสรรคต่อการกำหนดนโยบาย (Ways) ศึกษาผลดีผลเสียของนโยบายต่างๆ ต่อประสิทธิภาพของการใช้และพัฒนาทรัพยากรของชาติ การศึกษามาตรการที่สนับสนุนนโยบาย (Means) และเสนอรายงานตามแบบพรรณนาวิเคราะห์

## 1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศ สาธารณรัฐเกาหลี สิงค์โปร์ และออสเตรเลีย ปัจจัยปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อสมุททานุภาพของประเทศเหล่านี้ รวมถึงการดำเนินการและกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเลของทั้ง 3 ประเทศ และศึกษาเปรียบเทียบเพื่อประเมินจุดอ่อนจุดแข็งของยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศเหล่านี้

1.5.2 บทเรียนที่ประเทศไทยสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางและข้อเสนอแนะในการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลของไทยในอนาคต สภาพแวดล้อม แนวโน้ม และฉากการใช้ทะเลของโลกอนาคต

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

**1.6.1** เป็นแนวทางสำหรับรัฐบาลในการแสวงประโยชน์จากทะเลเพื่อความมั่งคั่งและมั่นคงแห่งชาติในอนาคต

1.6.2 เป็นแนวทางสำหรับรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาขีดความสามารถทางทะเลในระยะยาว

1.6.3 เป็นแรงจูงใจสำหรับประชาชนในการสนับสนุนวิสัยทัศน์ทางทะเลของรัฐบาล

## 1.7 คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.7.1 สมุททานุภาพ มีที่มาจากคำว่า Sea Power ซึ่งถือกำเนิดมาจากพลเรือตรี อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน นายทหารเรือสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้ใช้คำนี้เป็นครั้งแรกในหนังสือ “The Influence of Sea Power Upon History” แต่มิได้ให้คำจำกัดความไว้เด่นชัดนัก แต่อาจสรุปได้ว่า คือความสามารถในการใช้ประโยชน์ทั้งมวลจากทะเลเพื่อสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่ประเทศ

1.7.2 เมืองท่าแลกเปลี่ยนสินค้า (entrepot) คือเมืองท่าที่เป็นจุดพบกันของสินค้าต่างๆ ในลักษณะซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน

1.7.3 เมืองท่าเสรี (free port) หรือเมืองท่าปลอดภาษี หมายถึงเมืองท่าที่อนุญาตให้มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยเสรี และไม่มีการเรียกเก็บภาษีจากเรือสินค้าและจากการซื้อขายสินค้าที่นำเข้าและส่งออกนั้น

1.7.4 ฮินเตอร์แลนด์ (hinterland) ผืนแผ่นดินอันติดต่อกับเมืองท่าได้ด้วยระบบคมนาคม และเป็นแหล่งผลิตอันสร้างวัตถุดิบหรือสินค้าให้แก่เมืองท่า

# บทที่ 2 สมุททานุภาพและการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล

**นาวาเอก ศูนย์ปืน โสมภีร์**

**นาวาโท จเร โฉมเฉลา**

## 2.1 บทนำ

ในการศึกษาครั้งนี้ จำเป็นต้องเข้าใจพื้นฐานสองประการ คือทฤษฎีที่มาของสมุททานุภาพ และการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล ประการแรกเพื่อให้เข้าใจความหมายของคำว่าสมุททานุภาพและองค์ประกอบสำคัญของสมุททานุภาพตลอดจนปัจจัยที่เกื้อหนุน และประการหลังเพื่อเข้าใจถึงแนวทางในการศึกษาวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทะเลในการศึกษาครั้งนี้

## 2.2 ทฤษฎีสมุททานุภาพ

สมุททานุภาพ หรือความสามารถในการใช้ทะเลเพื่อสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่ประเทศชาติเป็นความลับที่มีค่ามหาศาลสำหรับชาติที่เข้าใจ มีผู้พยายามไขปริศนาว่าองค์ประกอบที่สำคัญของสมุททานุภาพนี้มีอะไร Paul Kennedy[9] (2008, หน้าที่ 126-138) นับเป็นบุคคลในยุคใหม่ ที่ได้ศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง และได้ตั้งคำถามที่น่าสนใจว่า “เหตุใดบางประเทศจึงร่ำรวย ในขณะที่บางประเทศกลับยากจน” โดยเขาได้ศึกษาประเทศฮอลแลนด์ซึ่งเป็นต้นตำรับผู้คิดค้นระบบทางทะเล[10] (Maritime System) ในศตวรรษที่ 17 ระบบทางทะเลของดัตช์มีหัวใจสำคัญอยู่ที่การมีเมืองท่าขนาดใหญ่ถึงสองเมืองคือ อัลทแวร์พ (Antwerp) และ อัมสเตอร์ดัม (Amsterdam) ที่ทำให้ดัตช์สามารถคิดค้นระบบทางทะเลยุคที่ 1 อันมีคุณสมบัติที่สำคัญ 6 ประการ คือ (1) เป็นประเทศที่เป็นศูนย์รวมตลาดของการประมงและขนสัตว์ที่ใหญ่ที่สุดของยุโรปเหนือ (2) เป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางด้านการเงินที่ใหญ่โตมากที่สุดของโลกที่สามารถระดมทุนสนับสนุนระบบทางทะเลให้สามารถขยายตัวไปยังอาณานิคมของตนได้อย่างต่อเนื่อง (3) เป็นประเทศที่เป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมการต่อเรือและเป็นศูนย์รวมตลาดซื้อขายยุทโธปกรณ์ที่ใหญ่ที่สุดในยุคนั้น อันทำให้ดัตช์มีขีดความสามารถทางเรือและอาวุธที่ทันสมัย

---

9 นักประวัติศาสตร์ด้านการกำหนดนโยบายต่างประเทศชั้นเยี่ยมคนหนึ่งของสหรัฐฯ ผู้แต่งหนังสือ The Rise and Fall of British Naval Mastery ซึ่งอธิบายถึงความรุ่งเรืองของอังกฤษ

10 ระบบทางทะเลซึ่งประกอบด้วย (1) การผลิต (Production) (2) การขนส่ง (Shipping) (3) อาณานิคมและตลาด (Colonies and Markets) (A.T. Mahan 1840-1914, หน้าที่ 71) ซึ่งในความหมายของ Mahan ก็คือ Sea Power ซึ่งแตกต่างไปจากความเห็นของ Walter Russell Mead เพียงเล็กน้อยที่หมายถึงระบบการค้าโลก (global trade) การลงทุน (Investment) และ พลังอำนาจทางทหาร (military power) ซึ่งดัตช์เป็นผู้ค้นคิดได้ในศตวรรษที่ 17 และอังกฤษได้ปรับปรุงเป็นรูปแบบที่ 2 (Version 2) ในปลายศตวรรษที่ 18 และสุดท้ายสหรัฐฯ ได้ปรับปรุงเป็นรูปแบบที่ 3 ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (Mead 2007, หน้าที่ 86)

สามารถแผ่เขตการค้าและอิทธิพลของตนได้อย่างมั่นคง (4) เป็นประเทศมีอิสรเสรีภาพในการเผยแพร่ความคิดบนสิ่งพิมพ์ที่อุดมไปด้วยแนวคิดใหม่ๆ ก่อให้เกิดเป็นสังคมแห่งความรู้ที่ทำให้ดัตช์มีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และเทคโนโลยีมากกว่าประเทศอื่นๆ ในยุโรป (5) เป็นประเทศที่ให้เสรีภาพกับประชาชนในการค้าขายโดยไม่จำกัดชนชั้น ทำให้นักการค้าจากยุโรปหลั่งไหลเข้ามาทำการค้าให้กับดัตช์สร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง (6) เป็นประเทศที่มีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สามารถใช้มหาสมุทรแผ่ขยายอิทธิพลทางการเมือง การค้า และสังคมไปยังดินแดนโพ้นทะเลได้ทั่วโลก

**รูป 1 นักยุทธศาสตร์ที่ศึกษาสมุททานุภาพ**

ก่อนหน้าการศึกษาของ พอล เคนเนดี้ (Paul Kennedy) หลายร้อยปีมีผู้สนใจศึกษาสมุททานุภาพอย่างจริงจังก็คือ พลตรี อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan, 1840-1914) อดีตผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐอเมริกา และนักยุทธศาสตร์ผู้มีชื่อเสียงของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา ได้ทุ่มเทความพยายามในการศึกษาความรุ่งเรืองของอังกฤษ และได้นำเสนอผลงานการศึกษาของเขาในหนังสือชื่อ “The Influence of Sea Power Upon History” เขาได้ชี้ให้เห็นถึงนโยบายและยุทธศาสตร์ทะเลของอังกฤษในอดีตต่อการพยายามใช้สมุททานุภาพ (Sea Power) หรือระบบทาง

ทะเลยุคที่ 2 (ยุคต่อจากระบบทางทะเลของฮอลแลนด์) ระหว่าง ค.ศ.1660 ถึง ค.ศ.1783 เพื่อสร้างความมั่นคงและมั่งคั่ง จนทำให้อังกฤษกลายเป็นมหาอำนาจโลกได้ในช่วงเวลานั้น กลยุทธ์ที่สำคัญของอังกฤษที่ทำให้เหนือชั้นกว่าฮอลแลนด์ก็คือ ยิ่งอังกฤษมีความมั่งคั่งมากเท่าใด ก็ผันความมั่งคั่งนั้นให้เป็นกำลังอำนาจทางเรือที่ทรงอานุภาพปกป้องระบบทางทะเลยุคที่ ๒ ของตนให้มีความมั่นคงยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง ระบบทางทะเลยุคที่ 2 นี้ ยังได้เพิ่มแนวคิดการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้วยนโยบายที่เรียกว่า "Balance of Power" หรือการรักษาสมดุลอำนาจระหว่างประเทศมหาอำนาจ เป็นการป้องปรามมิให้ประเทศมหาอำนาจทำสงครามระหว่างกันเพราะจะเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายของอังกฤษในภาพรวม โดยนโยบายนี้อังกฤษพร้อมที่จะขัดขวางเมื่อมหาอำนาจใดมหาอำนาจหนึ่งมีอิทธิพลเหนือกว่าประเทศมหาอำนาจอื่นๆ ไม่ว่าจะที่ใดๆ ในโลกเพื่อประกันความปลอดภัยของระบบทางทะเลของตน และตราบใดที่ระบบทางทะเลในยุคที่ ๒ ของอังกฤษยังไม่ถูกคุกคาม อังกฤษจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวในภูมิภาคนั้น

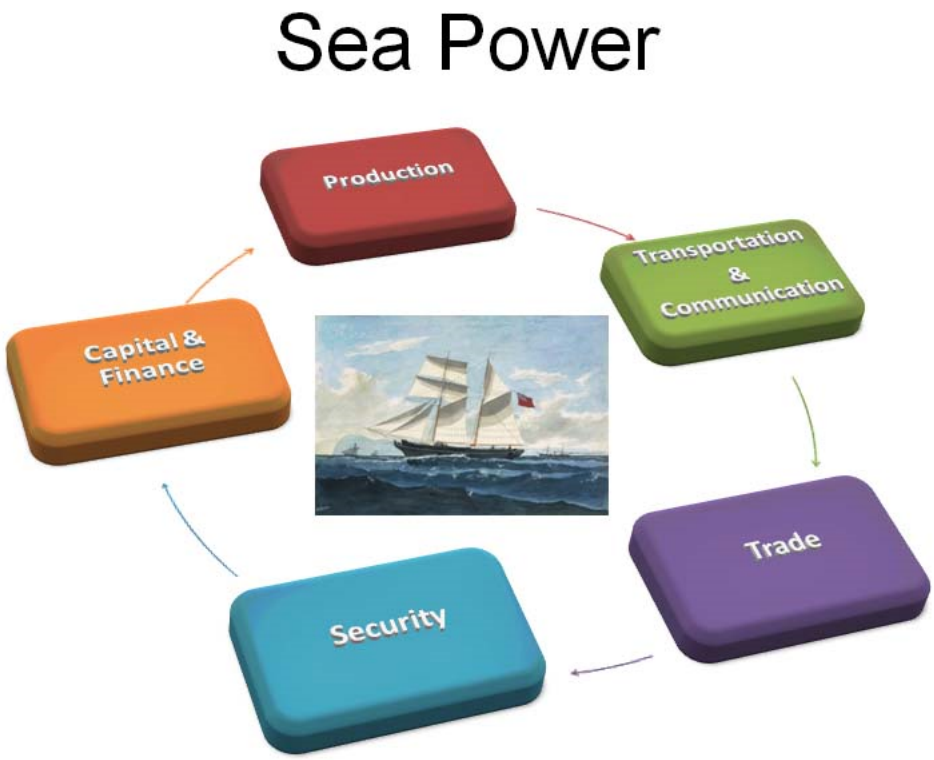
มาฮานได้ให้ข้อสังเกตที่สำคัญว่า สมุททานุภาพมีความหมายมากกว่าความเข้มแข็งของกองทัพเรือ แต่ครอบคลุมถึงแนวคิดในการควบคุมเส้นทางการค้า การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมทางทะเลเพื่อสนับสนุนต่อระบบเศรษฐกิจในยุคล่าอาณานิคม เมื่ออาณานิคมมีความมั่งคั่งก็สามารถส่งความมั่งคั่งนั้นกลับไปยังแผ่นดินแม่ หรืออีกนัยหนึ่ง สมุททานุภาพนั้น ก็คือการเชื่อมโยงองค์ประกอบหลัก 5 ประการเข้าเป็นระบบทางทะเล องค์นี้ประกอบเหล่านี้ประกอบด้วย 1) แหล่งการผลิตและอุตสาหกรรม 2) การค้าขายและตลาด 3) การคมนาคมขนส่งและกองเรือพาณิชย์ 4) เมืองท่าและแหล่งวัตถุดิบ และ 5) ความปลอดภัยและกำลังทางเรือ ประเทศใดก็ตามที่สามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้งห้าเข้าด้วยกันอย่างเหมาะสมจะสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศนั้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งบทเรียนที่ได้จากการวิเคราะห์ของมาฮานทำให้หลายประเทศได้แก่ รัสเซีย เยอรมัน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา นำไปเป็นแบบอย่างในการกำหนดยุทธศาสตร์ทางทะเลของตนด้วยการสร้างระบบทางทะเลอันเป็นเอกลักษณ์ของตนจนสามารถก้าวขึ้นเป็นประเทศชั้นนำของโลกในศตวรรษที่ 20 ได้เช่นกัน

ล่าสุดในปี 2007 วอลเทอร์ ลัสเซล มีด (Walter Russell Mead[11]) ได้ยืนยันความเรืองอำนาจของสหรัฐอเมริกาตลอด 300 ปีที่ผ่านมาว่า เกิดจากเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้งห้าได้อย่างเหมาะสมด้วยการปรับปรุงระบบทางทะเลต่อจากยุคที่ 2 ของอังกฤษจนกลายเป็นระบบทางทะเลในยุคที่ 3 ของสหรัฐฯ ที่ทำให้สามารถก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจโลก และสุดท้ายก็กลายเป็นมหาอำนาจเพียงหนึ่งเดียวของโลกอย่างที่ไม่เคยมีปรากฏมาก่อนในประวัติศาสตร์ของโลกใบนี้ โดยสหรัฐอเมริกาได้ปรับปรุงระบบทางทะเลในยุคที่ 2 ของอังกฤษใน 4 ด้าน คือ (1) ปรับปรุงระบบการเมืองระหว่างประเทศ (Global Politics) ให้มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้นแทนที่นโยบาย Balance of Power ด้วยการจัดตั้งองค์การสหประชาชาติเป็นเวทีในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศเพื่อป้องกันการขัดแย้งระหว่างกัน กับมีมหาอำนาจหลักทำหน้าที่เป็นคณะมนตรีความมั่นคงถาวรป้องปรามมิให้เกิดสงครามระหว่างมหาอำนาจ (2) ปรับปรุงระบบทุนระหว่างประเทศ (Global Investment) เพื่อสร้างเสถียรภาพให้กับระบบเงินทุนโลก ด้วยการจัดตั้งตลาดหลักทรัพย์ระหว่างประเทศเพื่อเป็นเวทีในการระดมเงินทุน

---

11 นักประวัติศาสตร์ด้านการกำหนดนโยบายต่างประเทศชั้นเยี่ยมคนหนึ่งของสหรัฐฯ ผู้แต่งหนังสือ God and Gold, Britain, America, and the Making of the Modern World และ Special Providence และ Power, Terror, Peace and War

นานาชาติ (3) ปรับปรุงระบบการค้าระหว่างประเทศ (Global Trade) เพื่อเป็นเวทีในการเจรจาต่อรองด้านการค้าขายระหว่างประเทศและขยายกิจการด้านการค้าให้เติบโตอย่างมั่นคง (4) ปรับปรุงระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระหว่างประเทศเพื่อปกป้องบรรดาประเทศที่อยู่ภายใต้ระบบทางทะเลในยุคที่ 3 ของสหรัฐฯ ด้วยการจัดตั้งพันธมิตรทางทหารกับสหรัฐฯ อเมริกาในทั่วทุกภูมิภาคของโลก




**รูป 2 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ**

การยกระดับระบบทางทะเลทั้งสี่ด้านของสหรัฐฯ ดังกล่าวนั้น มาจากแนวคิดที่กำหนดไว้ใน “Protocols of the Elders of Greenwich”[12] อันเป็นมหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy) ที่สำคัญของประเทศเชื้อสายอังกฤษ (สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ออสเตรเลีย แคนาดาและนิวซีแลนด์) ใช้เป็นหลักในการก้าวขึ้นเป็นมหาอำนาจโลกในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และการทหาร มหายุทธศาสตร์ที่ว่านี้ประกอบด้วย (1) พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งสังคมเปิด (ประชาธิปไตย) ในประเทศของตน (2) ใช้พลังทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างระบบการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ (3) ปกป้องกิจการค้าและรักษาสมดุลแห่งอำนาจในทุกภูมิภาคเพื่อความมั่งคั่งและสันติภาพ (4) เปิดระบบทางทะเลให้ประเทศ

12 เป็นความเชื่อในแผนการลับของชาวอเมริกัน/อังกฤษในปกครองโลก แต่แผนนี้ไม่เคยมีการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นแผนที่มุ่งมั่นที่จะป้องกันการค้าเสรี ให้ความเคารพในพระเจ้า ทรัพย์สมบัติ และสิทธิส่วนบุคคล ส่งเสริมและเผยแพร่เสรีภาพ ปกป้องผู้อ่อนแอ ให้โอกาสกับผู้ยากจน ส่งเสริมจริยธรรมและประชาธิปไตยในนานาประเทศ (Thomas 2007)

อื่นได้เข้ามามีส่วนร่วมและแบ่งสรรความมั่งคั่งเพื่อให้ทุกประเทศได้ประโยชน์แม้กระทั่งประเทศที่เป็นคู่แข่งขันอันเป็นการชักจูงให้ประเทศเหล่านั้นเข้าสู่ระบบทางทะเล (5) ใช้ระบบทางทะเลปฏิเสธกำลังอำนาจทางทหารของฝ่ายที่เป็นปฏิปักษ์ต่อระบบทางทะเลของตน (6) ส่งเสริมค่านิยมและสถาบันเสรีประชาธิปไตยเท่าที่โอกาสจะเอื้ออำนวยเพื่อให้เกิดความมั่นคงและขยายสังคมแบบเปิดไปยังประเทศต่างๆ มหายุทธศาสตร์นี้ทำให้แม้แต่ประเทศที่เคยเป็นปฏิปักษ์กับสหรัฐฯ ในอดีต เช่น เยอรมัน ญี่ปุ่น รัสเซีย และจีน ต่างก็หันมาร่วมมือและปกป้องระบบทางทะเลที่สหรัฐอเมริกาและอังกฤษได้ค้นคิดขึ้นพร้อมกับตักตวงผลประโยชน์ในระบบดังกล่าวร่วมกันอย่างเต็มที่

**รูป 3 ปัจจัยเสริมสมุททานุภาพ**

สำหรับปัจจัยที่เป็นแรงบีบบังคับที่ทำให้ประเทศต่างๆ สร้างสมุททานุภาพนั้น มาฮานได้สรุปไว้ว่าเกิดจาก 6 ปัจจัย ดังนี้

**<u>ปัจจัยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์</u>** มาฮานได้วิเคราะห์ว่าการที่รัฐชาติใดมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่บนเส้นทางคมนาคมทางทะเลจะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาสมุททานุภาพทั้งในแง่ทางเศรษฐกิจ สังคม และการทหาร เช่น ประเทศอังกฤษอยู่ในตำแหน่งทางผ่านที่สำคัญของเส้นทางการเดินเรือที่จะเข้าและออกจากทวีปยุโรป อังกฤษมีภูมิประเทศติดต่อกับทะเลรอบด้าน ทำให้อังกฤษสามารถใช้ทะเลลึกได้โดยง่ายอีกทั้งยังเอื้ออำนวยต่อการควบคุมเส้นทางการจราจรทางทะเลของทวีปยุโรปไม่ว่าจะในภาวะสงครามหรือสันติภาพ ในขณะที่การเข้าถึงทะเลลึกของฝรั่งเศส ฮอลแลนด์ สวีเดน รัสเซีย เดนมาร์ก กระทำได้ยากกว่าและจำเป็นต้องผ่านน่านน้ำของอังกฤษ เช่นเดียวกับอิตาลีที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่กึ่งกลางของทะเลเมดิเตอเรเนียนและอยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับคลองสุเอช ทำให้อิตาลีมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมเอื้ออำนวยต่อการค้าขายในทะเลเมดิเตอเรเนียน หรือในกรณีของสหรัฐอเมริกาก็ตามเมื่อสหรัฐฯ ทำการขุดครองปานามาขึ้น สหรัฐอเมริกาจึงกลายเป็นประเทศที่ใกล้กับคลองยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงมหาสมุทรแอตแลนติกกับมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน ปัจจัยทางภูมิศาสตร์นี้จึงเป็นพลังผลักดันให้หลายประเทศที่ได้กล่าวมาแล้วเสริมสร้างขีดความสามารถของกองเรือพาณิชย์และกองทัพเรือเพื่อเป็นพลังอำนาจแห่งชาติทางทะเลในการสนับสนุนนโยบายของประเทศตน

**<u>ลักษณะทางกายภาพของขอบฝั่ง</u>** มาฮานได้วิเคราะห์ว่าลักษณะของขอบฝั่งย่อมเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยหรือขัดขวางต่อการพัฒนาสมุททานุภาพของประเทศ เช่น ถ้าประเทศใดก็ตามแม้ว่าจะมีขอบฝั่งทะเลที่ยาว แต่ลักษณะของขอบฝั่งไม่เอื้ออำนวย เช่น ไม่มีอ่าวที่ลึกเพียงพอสำหรับการจอดเรือสินค้าขนาดใหญ่ ลักษณะของขอบฝั่งทะเลที่ยาวนี้ก็แทบไม่มีประโยชน์ ยิ่งมีขอบฝั่งทะเลที่เอื้ออำนวยในการจอดเรือมากเท่าใดก็จะยิ่งทำให้ประชาชนของประเทศนั้นมีโอกาสที่จะใช้เรือในการค้าขายกับต่างประเทศมากเท่านั้น โดยมาฮานได้เปรียบเทียบอ่าวและท่าเรือเหล่านี้เหมือนกับประตูหรือช่องทางออกทางการค้าขายทางทะเลของแต่ละประเทศเพื่อเปิดไปสู่โลกภายนอก ประเทศที่ขาดประตูนี้ย่อมไม่มีขีดความสามารถด้านพาณิชย์นาวีทำให้สูญเสียอำนาจในการแข่งขันด้านการค้าขายทางทะเลตามไปด้วย เช่น เบลเยี่ยมเมื่อต้องสูญเสียเมืองท่าอันทแวร์พ (Antwerp) ไปให้กับฮอลแลนด์ในศตวรรษที่ 16 ส่งผลให้เบลเยี่ยมสูญเสียอำนาจการแข่งขันด้านการค้าตามไปด้วย นอกจากนี้แล้วลักษณะของขอบฝั่งยังส่งผลถึงอุปนิสัยของประชาชนในการใช้ทะเลด้วย หากว่าลักษณะของขอบฝั่งมีที่จอดเรือจำนวนมากและประชาชนสามารถใช้ทะเลได้สะดวกก็ย่อมมีความชอบที่จะประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น ชาวดัตช์ที่ชอบมีอาชีพทำการประมงสามารถจับปลาได้เกินความต้องการและเหลือเพียงพอที่จะนำส่วนเกินนี้ส่งออกในรูปของอาหารกระป๋องจึงนับเป็นรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจของฮอลแลนด์ทีเดียว

**<u>ความยาวของขอบฝั่งและส่วนต่อยื่นของดินแดน</u>** มาฮานวิเคราะห์ว่าความยาวของขอบฝั่งและส่วนต่อยื่นของดินแดน และจำนวนอ่าวที่ได้สัดส่วนกับชายฝั่งและประชากรย่อมเป็นปัจจัยบวกต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ ประเทศใดก็ตามที่มีขอบฝั่งยาว มีอ่าวที่จอดเรือจำนวนมากและมีประชากรที่ใช้ทะเลได้สัดส่วนกับความยาวขอบฝั่ง รวมทั้งมีส่วนต่อยื่น

ของดินแดนของตนไปในโพ้นทะเลที่สามารถใช้เป็นที่พักของเรือสินค้าและฐานทัพเรือของตน ย่อมส่งผลให้ประเทศนั้นมีสมุททานุภาพที่เข้มแข็ง มาฮานได้เปรียบเทียบความยาวของขอบฝั่งกับกำแพงเมืองหากมีความยาวมากเกินจำนวนกำลังคนรักษาการณ์กำแพงนี้แทนที่จะเป็นจุดแข็งกลับกลายเป็นจุดอ่อนของประเทศนั้นไปเพราะจะเป็นช่องทางให้ข้าศึกสามารถแสวงประโยชน์จากจุดอ่อนนี้ในการรุกรานเมืองนั้นได้โดยง่าย โดยมาฮานได้ยกตัวอย่างสงครามกลางเมืองในสหรัฐอเมริกาพบว่ารัฐฝ่ายใต้แม้ว่าจะมีความยาวของขอบฝั่งและท่าจอดเรือจำนวนมากก็ตาม แต่เนื่องจากประชากรของรัฐฝ่ายใต้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ส่งผลให้เมื่อเข้าสู่สงครามกลางเมืองแล้วรัฐฝ่ายใต้ขาดแคลนกำลังพลที่มาเป็นทหารเรือส่งผลให้รัฐฝ่ายใต้ถูกปิดล้อมทางทะเลได้โดยง่ายจากกองทัพเรือของฝ่ายเหนือ ยิ่งไปกว่านั้นในยามสงบรัฐฝ่ายใต้ก็ไม่สามารถแสวงประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลได้เลยแม้ว่าจะมีขอบฝั่งที่เอื้ออำนวยให้ก็ตาม

**<u>จำนวนประชากรที่มีความสามารถในการใช้ทะเล</u>** มาฮานวิเคราะห์ว่าคุณลักษณะของประชากรนับเป็นปัจจัยเกื้อหนุนต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ โดยจะต้องพิจารณาควบคู่กันไปกับความยาวของขอบฝั่งและจำนวนอ่าวที่เหมาะสมสำหรับจอดเรือ ประชาชนที่มีความสามารถในการใช้ทะเลได้จะต้องได้สัดส่วนกับความยาวของขอบฝั่งและจำนวนอ่าวที่เหมาะสม ตัวอย่าง เช่น ในสมัยยุคปฏิวัติฝรั่งเศส แม้ว่าประชากรฝรั่งเศสมีจำนวนมากกว่าประชากรอังกฤษ แต่ในแง่ของสมุททานุภาพไม่ว่าจะด้านการค้าขายทางทะเล หรือว่าด้านกองทัพเรือแล้ว ฝรั่งเศสมีความด้อยกว่าอังกฤษ ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนประชากรของอังกฤษที่มีขีดความสามารถในการใช้ทะเลในสัดส่วนที่มากกว่าของฝรั่งเศสหลายเท่า ไม่ว่าจะเป็นชาวประมง หรือว่า อาชีพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเลอื่นๆ เช่น ช่างกลเรือ วิศวกรต่อเรือ ช่างซ่อมเรือ พ่อค้าทางทะเล

**<u>ค่านิยมประจำชาติ</u>** มาฮานเห็นว่าคุณลักษณะประจำชาติมีอิทธิพลอย่างมากต่อวิถีคิดในการใช้ทะเลของรัฐชาติต่างๆ ในการแสวงหาความมั่นคงและมั่งคั่ง เช่น สเปนและโปรตุเกสได้พัฒนาสมุททานุภาพบนพื้นฐานค่านิยมของการแสวงหาโลกใหม่เพื่อหาความมั่งคั่งจากทรัพย์สมบัติของประเทศอาณานิคม โดยที่ไม่ได้สนใจกับการสร้างอุตสาหกรรมให้กับประเทศของตน ชนชั้นสูงของประเทศนี้จึงละทิ้งถิ่นฐานและอาชีพดั้งเดิมของตนเพื่อแสวงหามหาสมบัติในโลกใหม่ ทำให้อุตสาหกรรมในประเทศมีปัญหา โดยทั้งประเทศแม่และอาณานิคมของตนกลับต้องพึ่งพาชาวดัตช์ในการดำรงชีพ กองเรือพาณิชย์ของสเปนและโปรตุเกสกลับมีขีดความสามารถในการค้าขายทางทะเลที่ต่ำ ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำและถูกยึดครำได้ง่าย ส่วนสังคมของชาวฝรั่งเศสนั้นเป็นสังคมของขุนนางที่มีทัศนคติดูถูกพ่อค้าไม่ค่อยสนใจในการค้าขาย ผู้คนมีนิสัยตระหนี่ไม่ชอบการลงทุนทางการค้าและไม่กล้าลงทุน แม้ว่าฝรั่งเศสจะมีอาณานิคมจำนวนมากก็ตามแต่ก็ไม่สามารถสร้างความเจริญมั่งคั่งได้เพราะผู้คนไม่ชอบเรื่องการค้าขาย ในขณะที่อังกฤษและดัตช์มีลักษณะนิสัยและค่านิยมที่ชอบสร้างกิจการค้าเป็นของตน เป็นนักธุรกิจ นักผลิต และนักเจรจาต่อรอง ดังนั้นอาณานิคมของอังกฤษจึงได้รับการพัฒนาเพื่อเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรให้สูงขึ้นเป็นแหล่งวัตถุดิบของตน ในขณะเดียวกันประเทศแม่ทำหน้าที่ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมส่งไปขายในอาณานิคม ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งในประเทศแม่และอาณานิคมอย่างเป็นระบบ ฉะนั้น ลักษณะประจำชาติของ สเปน โปรตุเกส ฝรั่งเศส จึงไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ ตรงข้ามกับลักษณะประจำชาติของอังกฤษและดัตช์

**<u>คุณลักษณะของรัฐบาล</u>** มาฮานพบว่าสมุททานุภาพได้รับผลกระทบอย่างมากจากคุณลักษณะของรัฐบาลและลักษณะของสถาบันของรัฐ ซึ่งแน่นอนคุณลักษณะของรัฐบาลและสถาบันของรัฐย่อมมีผลต่อการกำหนดนโยบายของประเทศรวมไปถึงนโยบายการพัฒนาสมุททานุภาพ ถึงแม้ว่าประชาชนของตนไม่มีนิสัยที่เอื้ออำนวยต่อสมุททานุภาพก็ตามแต่ถ้ารัฐบาลนั้นมีวิสัยทัศน์ยาวไกลและชี้นำจนประชาชนให้เห็นความสำคัญของทะเล ก็จะสามารถสร้างให้ประเทศนั้นมีสมุททานุภาพที่เข้มแข็งได้ เช่น รัฐบาลของประเทศอังกฤษมีจุดมุ่งหมายหลัก คือการควบคุมทะเล รัฐบาลอังกฤษจึงทุ่มเทสุดตัวเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง นับเริ่มตั้งแต่สมัยพระเจ้าเจมส์ที่หนึ่ง ได้ตระเตรียมสร้างขีดความสามารถทางทะเลของตนอย่างต่อเนื่องจนอังกฤษมีความพร้อมอย่างมาก รัฐบาลอังกฤษไม่เคยลังเลใจในการออกกฎหมายใดๆ ที่จะรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของตนแม้ว่าจะต้องเสี่ยงต่อการเกิดสงคราม เช่น การออกกฎหมาย “Navigation Act” ในสมัยรัฐบาลครอมเวลที่บังคับให้เรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างอังกฤษกับอาณานิคมของตนทุกลำจะต้องเป็นเรือสัญชาติอังกฤษหรือเป็นเรือสัญชาติในอาณานิคมอังกฤษเท่านั้น ซึ่งต้องเสี่ยงกับการตอบโต้จากฮอลแลนด์โดยตรง เนื่องจากในยุคนั้นฮอลแลนด์เป็นประเทศที่มีเรือในการค้าขายทางทะเลมากที่สุดในโลก นอกจากนั้นแล้วรัฐบาลอังกฤษไม่เคยลังเลแม้แต่น้อยที่จะผูกมิตรหรือเป็นศัตรูกับประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อให้ได้มาซึ่งการควบคุมหรือครองทะเล ทำให้สามารถใช้ทะเลในการค้าขายได้อย่างต่อเนื่องตลอดมา

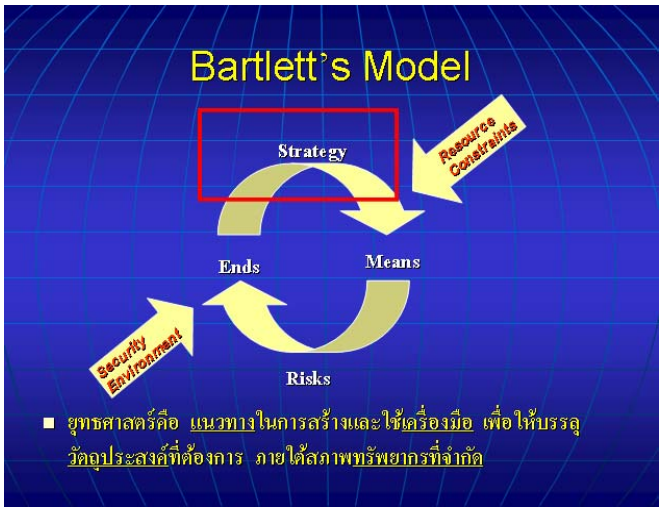
**2.3 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ**

กล่าวโดยสรุปแล้ว มาฮานและนักคิดอื่นๆ ได้ชี้ให้เห็นถึงองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ ที่แสดงให้เห็นว่าประเทศมีสมุททานุภาพมากน้อยเพียงใด คือ **(1)** การผลิต **(2)** การขนส่ง **(3)** การค้าและบริการ **(4)** การตลาด และ **(5)** การรักษาความปลอดภัย และปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างเสริมองค์ประกอบดังกล่าว 3 ประการ ได้แก่ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ คุณลักษณะของประชาชน และคุณลักษณะของรัฐบาลและการเมือง ตลอดจนได้ชี้ให้เห็นถึงการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติทางทะเลดังกล่าวปกป้องและเสริมสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งแก่ชาติในยุโรปโดยเฉพาะอังกฤษในระหว่าง ปี ค.ศ.1660 ถึง ปี ค.ศ.1783 ซึ่งบทเรียนที่ได้จากการวิเคราะห์ของมาฮานและนักคิดเหล่านี้ ได้ทำให้หลายประเทศได้แก่ รัสเซีย เยอรมัน และญี่ปุ่น นำไปเป็นหลักในการพัฒนาสมุททานุภาพของตนเพื่อให้เกิดความมั่นคงและมั่งคั่งในระยะต่อมา ประเทศที่ได้ประสบความสำเร็จจากทะเล คือ ประเทศที่ได้ประสานองค์ประกอบสำคัญของสมุททานุภาพทั้ง 5 อันได้แก่ **การผลิต การขนส่ง การค้า การตลาด และการรักษาความปลอดภัย เข้าด้วยกันได้อย่างลงตัว** โดยมีปัจจัยสำคัญที่เป็นแรงบีบบังคับที่เอื้อหรือเป็นอุปสรรคในการใช้ประโยชน์นั้นที่สำคัญ ประการแรกคือ **ปัจจัยภายใน**ของประเทศ เช่น ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ ที่ตั้งและลักษณะของแผ่นดินและชายฝั่ง ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติ ประชากรทั้งด้านจำนวนและคุณภาพ และคุณลักษณะของรัฐบาลและการเมือง ซึ่งเมื่อประกอบกับ**ปัจจัยภายนอก** อันได้แก่ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นระบบโลกาภิวัฒน์ ระบบการค้าการและการลงทุนของโลก หรือระบบความมั่นคงปลอดภัยระหว่างประเทศ ปัจจัยทั้งภายในและภายนอกเหล่านี้จะส่งผลต่อการสร้างสมุททานุภาพของประเทศและมีส่วนในการกำหนดแนวนโยบายการใช้สมุททานุภาพดังกล่าวให้เกิดประโยชน์สูงสุดและบรรลุเป้าหมายของประเทศตน

เป็นเรื่องที่น่าคิดว่าประเทศที่กำเนิดขึ้นหลังประเทศไทย เช่น สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย ซึ่งบางประเทศเคยล้าหลังกว่าประเทศไทยในอดีต แต่มีความเข้าใจถึงแรงบังคับที่มาจากระบบทางทะเล ทำให้สามารถสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศของตนอย่างเห็นได้ชัด และแสวงประโยชน์จากระบบทางทะเลได้อย่างเต็มที่จนทำให้ประเทศเหล่านี้มีความมั่นคงปลอดภัยและมีระบบเศรษฐกิจที่มั่งคั่งจนก้าวขึ้นเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วได้ในที่สุด ในขณะที่ประเทศไทยของเราแม้ว่าจะเป็นประเทศที่ถูกครอบงำด้วยระบบทางทะเลของอังกฤษและสหรัฐอเมริกาโดยไม่รู้ตัว ตลอดจนมีชายฝั่งทะเลถึงสองด้านที่เปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถแสวงประโยชน์จากระบบทางทะเลดังกล่าวได้ด้วยก็ตาม แต่เรากลับไม่ได้แสวงประโยชน์จากระบบทางทะเลดังกล่าวเท่าที่ควร จึงเป็นเรื่องที่เราควรศึกษาอย่างยิ่งว่า สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและ ออสเตรเลีย ได้มีการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเลอย่างไรจึงสามารถก้าวขึ้นมาสู่ความเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วได้ในเวลาอันรวดเร็ว อะไรคืออุปสรรค สิ่งท้าทาย และโอกาสที่ทำให้ประเทศเหล่านี้มองเห็นประโยชน์จากทะเลจนเกิดแนวความคิดในการสร้างสมุททานุภาพอันเป็นเครื่องมือในการแสวงประโยชน์จากทะเล ในขณะที่ประเทศไทยของเรายังมองไม่เห็น ประเทศไทยจึงควรเร่งศึกษาประสบการณ์จากประเทศเหล่านี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างความมั่นคงปลอดภัยและมั่งคั่งร่ำรวยให้กับประเทศของเราจากทะเลต่อไปในอนาคต

## 2.4 การกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล

ในการกำหนดและประเมินยุทธศาสตร์นั้น มีผู้เสนอโมเดลสองท่านได้แก่ บาร์ตเลต และลอยด์ สำหรับบาร์ตเลตได้นำเสนอโมเดลทั่วไปในการกำหนดและประเมินยุทธศาสตร์ไว้อย่างกะทัดรัดและชัดเจนในภาพที่ 4 โมเดลของเขาได้แสดงความสัมพันธ์ของวัฏจักรของ วัตถุประสงค์ (Ends) ยุทธศาสตร์ (Ways) และเครื่องมือ (Means) ตลอดจนข้อจำกัดทางทรัพยากร และความเสี่ยงในการบรรลุวัตถุประสงค์ โดยบาร์ตเลตได้แสดงสาระสำคัญไว้ว่า ยุทธศาสตร์นั้นคือวิธีการในสร้างเครื่องมือและใช้เครื่องมือนั้นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการ โดยในการสร้างเครื่องมือนั้นจะตกอยู่ภายใต้แรงบีบบังคับที่สำคัญคือ ข้อจำกัดของทรัพยากรที่มีอยู่ และในการประเมินยุทธศาสตร์นั้นคือการประเมินว่าเครื่องมือที่ได้สร้างมานั้น จะสามารถทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ได้สมบูรณ์เพียงใด และมีความเสี่ยงคือ ความไม่พอเพียงของเครื่องมือที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการดังกล่าว ตลอดจนความเสี่ยงอันเนื่องจากสภาพแวดล้อมภายในและปัจจัยภายนอกอื่น ๆ



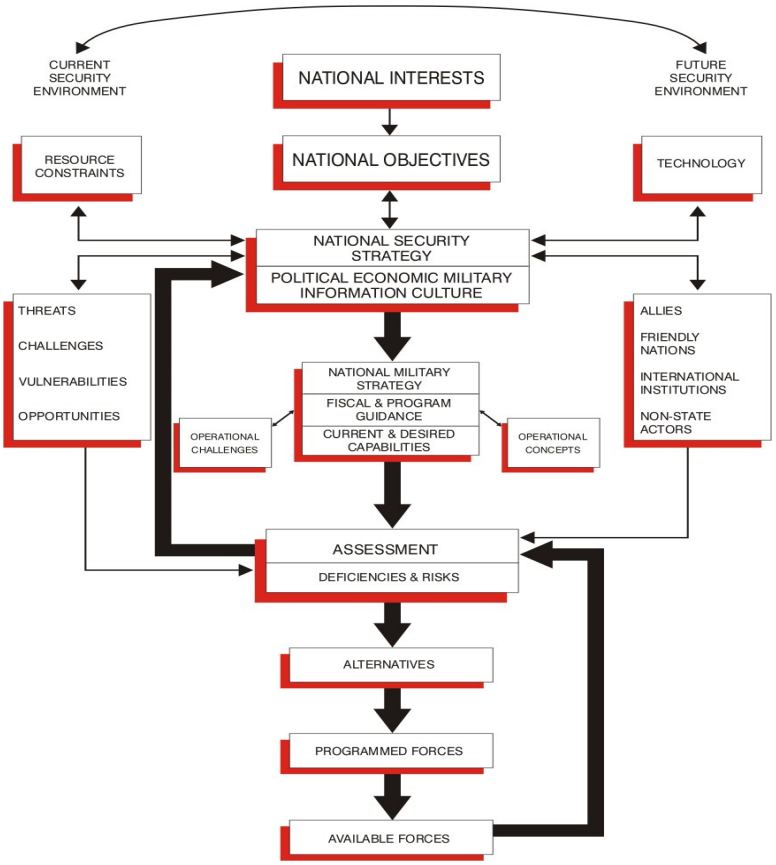

**รูป 4 Bartlett's Model**

สำหรับโมเดลของลอยด์ดังแสดงในภาพที่ 5 นั้น อาจกล่าวได้ว่ามีพื้นฐานเดียวกับบาร์ตเลต หากแต่ได้เพิ่มความละเอียดให้กับโมเดลของบาร์เลต เช่น วัตถุประสงค์นั้นมีหลายระดับ ในระดับที่สูงที่สุดคือผลประโยชน์แห่งชาติ ซึ่งก็คือความใฝ่ฝันหรือเป้าหมายสุดท้ายที่บุคคลในชาติต้องการไปให้ถึง ผลประโยชน์แห่งชาตินี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับศักยภาพของแต่ละชาติและนิสัยความทะเยอทะยานซึ่งไม่เท่าเทียมกัน อย่างไรก็ดีเป็นการยากที่จะทราบผลประโยชน์แห่งชาติที่แท้จริงเนื่องจากชาติต่างๆ มักไม่ได้ระบุบอกโดยเปิดเผย แต่ถึงแม้จะเป็นเช่นนั้น โดยส่วนมากจะมีเนื้อหาที่ใกล้เคียงกัน และเกี่ยวข้องกับความมั่นคงหรือบูรณภาพแห่งดินแดน ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ และความผาสุกของคนในชาติเป็นสำคัญ จะต่างกันบ้างก็อาจเป็นขนาดของความใฝ่ฝันนั้น เช่น บางชาติอาจมองว่าตนเองสามารถควบคุมโลกทั้งใบนี้ได้ ดังนั้นผลประโยชน์แห่งชาติของเขาจึงครอบคลุมไปทุกภูมิภาคของโลก ในขณะที่ชาติที่ย่อมลงมาอาจมีผลประโยชน์เพียงภายในบริเวณพื้นที่อธิปไตยของตนเท่านั้น

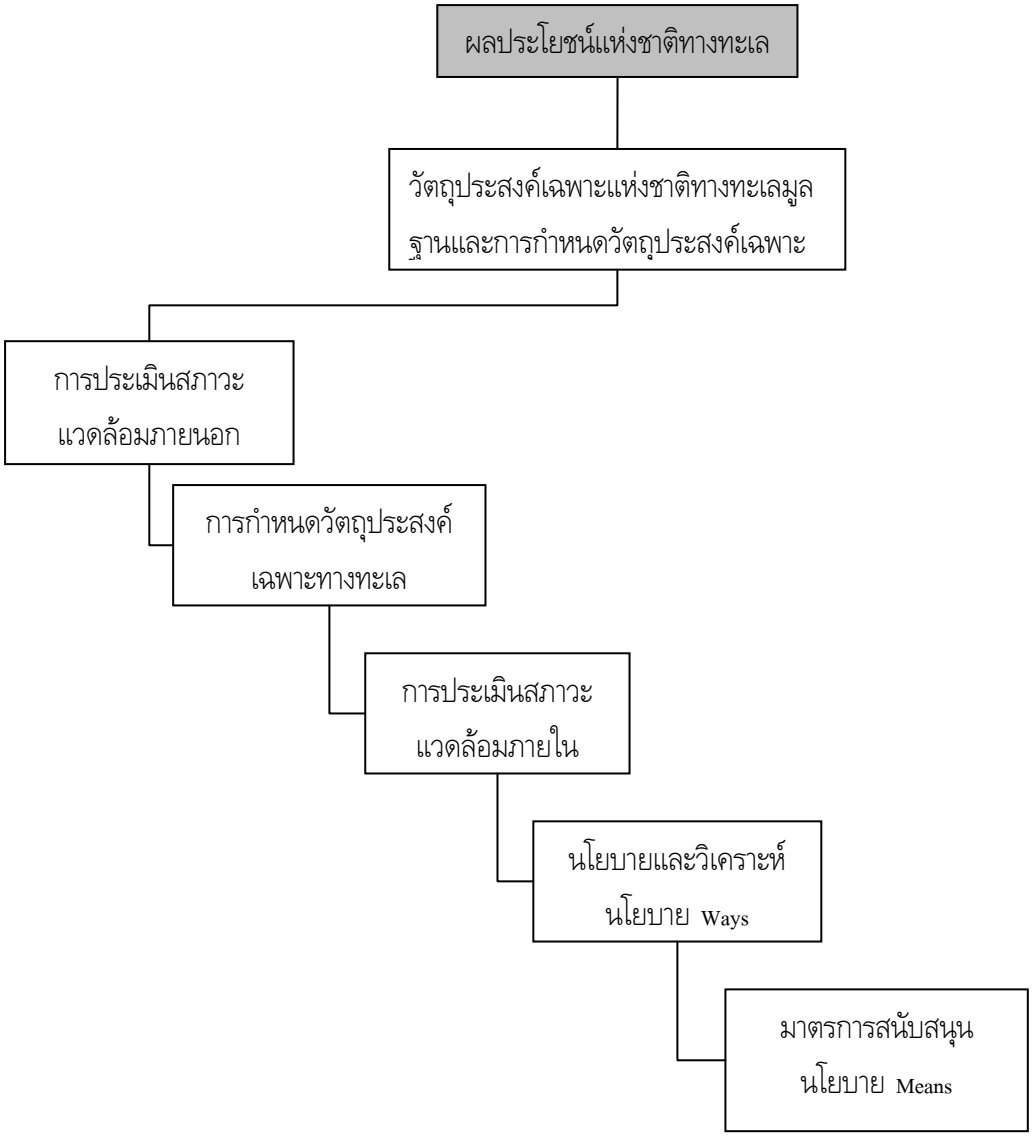
ผลประโยชน์แห่งชาติหรือความใฝ่ฝันนี้ จะเป็นตัวกำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติ หรือสิ่งที่ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุความใฝ่ฝันดังกล่าว หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ “จะต้องทำอะไร” เพื่อให้บรรลุความใฝ่ฝัน วัตถุประสงค์แห่งชาติจึงมีลักษณะเป็นเป้าหมาย ปรัชญา หรือแนวทางในการบรรลุความใฝ่ฝัน วัตถุประสงค์แห่งชาตินี้เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับปัจจัยภายใน (สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ทรัพยากร รัฐบาล ฯลฯ) และปัจจัยภายนอก ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมระหว่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้าน ปรปักษ์ พันธมิตร และองค์กรนานาชาติ อันจะพิเคราะห์ได้ว่าปัจจัยเหล่านี้เป็นส่วนสนับสนุนหรือว่าเป็นอุปสรรคแล้ว จะทำให้สามารถกำหนดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมหรือแนวทางว่า “จะต้องทำอย่างไร” จึงจะบรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติดังกล่าว ดังนั้นยุทธศาสตร์ของแต่ละชาติจึงมีความแตกต่างกันไปตามปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่แต่ละประเทศต้องเผชิญและแก้ไข

อย่างไรก็ดี โมเดลทั้งสองข้างต้น มีจุดประสงค์เพื่อนำมากำหนดยุทธศาสตร์ในทางทหารเป็นหลัก สำหรับในงานวิจัยเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลฉบับนี้ ได้ดัดแปลงโมเดลทั้งสองของบาร์ตเลตและลอยด์ตามภาพที่ 6 ด้านล่าง โดยในการศึกษาเพื่อค้นหาว่าประเทศเป้าหมายทั้งสาม คือประเทศ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย นั้นกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลของตนมาได้อย่างไร เราจะศึกษาผลประโยชน์แห่งชาติ วัตถุประสงค์มูลฐานและวัตถุประสงค์เฉพาะของประเทศเหล่านี้ตามห้วงเวลาต่างๆ จากเอกสารเปิด ศึกษาสภาวะแวดล้อมภายในอันได้แก่ ปัจจัยที่เกื้อกูลหรือเป็นอุปสรรคต่อการเกิด สมุททานุภาพตามที่มาฮานได้เสนอแนะ ตลอดจนปัจจัยภายนอกที่เป็นแรงบีบบังคับในการเป็นโอกาส อุปสรรคหรือสิ่งท้าทาย ต่อการกำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติ และศึกษาเครื่องมือหรือมาตรการต่าง ๆ ที่ประเทศเป้าหมายได้สร้างขึ้น (Means) เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับใช้ให้บรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติจากแหล่งข้อมูลเปิด เช่น กิจกรรมทางทะเลของประเทศเป้าหมายในด้านต่างๆ ประกอบด้วย การผลิต การขนส่ง การค้าและบริการ การตลาด การรักษาความปลอดภัย กฎหมาย ข้อบังคับ การปกป้องผลประโยชน์ทางทะเล การใช้ทะเลเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงตามห้วงเวลาที่ผ่านมา แล้ววิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่แวดล้อมประเทศ สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์และออสเตรเลีย ที่ผลักดันให้เลือกนโยบายหรือยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศที่ผ่านมา จากนั้นจึงประเมินทางเลือกนโยบายอื่นที่ประเทศเหล่านี้อาจสามารถทำได้และเหตุผลที่เลือกวัตถุประสงค์เฉพาะนั้นๆ

ด้วยการศึกษาวิเคราะห์สิ่งเหล่านี้ จะนำไปสู่การวิเคราะห์วัตถุประสงค์มูลฐานทางทะเลและวัตถุประสงค์เฉพาะที่เป็นไปได้ ตลอดจนผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศเหล่านี้จากวัตถุประสงค์มูลฐาน ก็อาจกำหนดได้ว่าประเทศเป้าหมายน่าจะได้ดำเนินยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ทะเล โดยมีกิจกรรมในภาพรวมตามแผนภาพที่ 6 และแผนภาพที่ 7 ด้านล่าง




**รูป 5 โมเดลการกำหนดยุทธศาสตร์ของลอยด์**




**รูป 6 โครงสร้างการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทะเล**

**รูป 7 กระบวนการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ**

เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ

A.T. Mahan 1840-1914, the Influence of Sea Power upon History 1660-1783, Dover Publication, Inc. New York

Henry C. Bartlett, G. Paul Holman, Jr. and Timonthy E. Somes 2000, "The Art of Strategy and Force Planning", *Strategy and Force Planning (Third Edition edited by Strategy and Force Planning Faculty,* Naval War College, Newport, RI, 2000, หน้าที่ 20

Richmond M.Loyd 2000, "Strategy and Force Planning Framework", *Strategy and Force Planning, Third Edition edited by Strategy and Force Planning Faculty,* Naval War College, Newport, RI, 2000, หน้าที่ 3

Paul Kennedy 2008, "The Distant Horizon: What can "Big History" Tell Us About American Future?", *Foreign Affairs, May/June 2008,* หน้าที่ 126-138

Walter Russel Mead 2007, *God and Gold: Britain, America, and the Making of the Modern World,* Borzoi Book Published by Alfred A. Knopf, New York

# บทที่ 3 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศสิงคโปร์

**นาวาโท พชร คุณงาม**

**นาวาโท จเร โฉมเฉลา**

## 3.1 บทนำ: สิงคโปร์...เรื่องราวแห่งโชคชะตาและความพยายาม

วันที่ 12 กันยายน 1965 ภายหลังจากที่สิงคโปร์ถูกบีบให้ต้องแยกตัวออกจากสหพันธรัฐแห่งมาลายาราวหนึ่งเดือน ต่อหน้าสาธารชนในบอร์เนียวอันสิงคโปร์เคยเป็นส่วนหนึ่งก่อนจะแยกตัวออกมานั้น นายกรัฐมนตรีลีกวนยูได้มีโอกาสกล่าวสุนทรพจน์เป็นครั้งสุดท้ายว่า "ข้าพเจ้าเสียใจ ไม่ใช่เพราะว่าสิงคโปร์จะต้องเผชิญกับความลำบากแสนสาหัสห์เปล่าเลย ข้าพเจ้าเสียใจก็เพราะการแยกจากกันครั้งนี้ ทำให้เราไม่สามารถช่วยเหลือคนของเราอีกเป็นล้าน หลายล้านคนได้ ... เมื่อร้อยปีก่อน ที่นี่เป็นเพียงหนองน้ำ วันนี้ที่นี่เป็นเมืองสมัยใหม่ ในอีกสิบปีข้างหน้า สิงคโปร์จะกลายเป็นมหานคร ไม่ต้องกลัว!"[13]

ผู้ใดก็ตามที่ได้มีโอกาสไปยลตึกระฟ้าอันเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการเงินของโลกในท่ามกลางย่านถนนออร์ชาร์ดในวันนี้ คงจะไม่สงสัยแล้วว่าภาพความสำเร็จที่นายลีกวนยูได้กล่าวถึงไว้ข้างต้นนั้นไม่ได้เป็นเพียงคำกล่าวอ้างอันเลื่อนลอยแต่ประการใด แต่ใครจะทราบบ้างว่าในวันที่นายลีกวนยูได้กล่าวสุนทรพจน์ดังกล่าวนั้น สิงคโปร์เป็นเพียงเมืองท่าปลอดภาษีที่เต็มไปด้วยหนองน้ำและปัญหารุมเร้ารอบด้าน ซึ่งแต่ละปัญหานั้นเพียงพอที่จะทำให้สิงคโปร์หายไปจากแผนที่โลกได้ทั้งสิ้น ผู้เชี่ยวชาญของโลกต่างก็ออกมาทำนายว่าสิงคโปร์ที่ถูกตัดขาดจากมาเลเซียและอินโดนีเซีย ก็เหมือนกับหัวใจที่ขาดร่างกาย ในเวลานั้นแม้ว่าจะเปี่ยมไปด้วยความมุ่งมั่นในผลสุดท้ายสักเพียงใด แต่ลึกๆ แล้วแม้แต่นายลีกวนยูเอง ก็ยังกังวลใจว่าท่านจะนำพาหนองน้ำในวันนั้นไปสู่มหานครอันดับหนึ่งของโลกในทุกวันนี้ได้อย่างไร

เรื่องราวความสำเร็จของสิงคโปร์นั้นไม่ต่างจากเทพนิยาย อาจกล่าวได้ว่าสิงคโปร์จะไม่มีทางประสบความสำเร็จได้เลยหากว่าไม่ได้มีคุณสมบัติบางประการที่สวรรค์ประทานให้มา แต่ในขณะเดียวกันโชคชะตาก็ไม่ได้เข้าข้างสิงคโปร์ไปหมดทุกอย่าง และยังต้องการความมุ่งมั่นและพยายามของมนุษย์ที่จะฟื้นภาวะคับขันให้กลับมาเป็นความรุ่งเรืองได้ สิงคโปร์ประสบความสำเร็จในวันนี้มาได้อย่างไร มีปัจจัยใดบ้างที่เอื้อต่อการสร้างยุทธศาสตร์ชาติและสมุททานุภาพ และอุปสรรคใดบ้างที่พยายามขวางกั้นหนทางไปสู่ความสำเร็จนั้น งานวิจัยนี้จะได้เผยให้เห็นยุทธศาสตร์ในการสร้างตัวจากเกาะเล็ก ๆ ในโลกที่สาม สู่ความยิ่งใหญ่ในโลกที่หนึ่งของสิงคโปร์

---

13 Lee Kuan Yew, *From Third World to First*, Singapore: The Straits Times Press, 1998, หน้า 82

**รูป 8 แผนที่ประเทศสิงคโปร์**

### 3.2 ปัจจัยพื้นฐานของสิงคโปร์

ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ สิงคโปร์ตั้งอยู่ที่ปลายแหลมมลายูซึ่งเป็นจุดที่แคบที่สุดของช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางลัดระหว่างอินเดียและจีน สิงคโปร์มีลักษณะทางธรรมชาติที่สำคัญด้วยชายฝั่งและอ่าวน้ำลึกตามธรรมชาติ พื้นที่ของสิงคโปร์แม้จะมีขนาดเล็กแต่ก็มีความหลากหลาย บริเวณใจกลางเป็นเนินเขาแกรนิตมียอดบูกิตติมาสูง 165 เมตร ทางทิศใต้และตะวันตกเฉียงใต้มีแนวเขาที่เตี้ยแต่ชัน วางตัวไปตามแนวตะวันตกเฉียงเหนือ-ตะวันออกเฉียงใต้ ด้านตะวันออกเป็นที่ราบดินตะกอนซึ่งน้ำได้กัดเซาะเป็นหุบเขาและร่องน้ำเซาะ มีสายน้ำหลายสาย ไหลลงทะเลผ่านหนองน้ำป่าโกงกาง ลากูน หรือปากแม่น้ำ

สิงคโปร์มีพื้นที่เดิม 586 ตร.กม. พื้นที่แต่เดิมปกคลุมด้วยป่าดิบชื้นรายล้อมด้วยป่าโกงกาง เมื่อมีการสร้างเมืองในปี 1819 จึงมีการปรับพื้นที่อย่างมาก โดยเฉพาะระหว่างปี 1970 ถึง 1980 เมื่อถึงปี 1988 พื้นที่จำนวน 49% ได้กลายเป็นเมือง เหลือพื้นที่ป่าเพียง 2.5% เท่านั้น มีอ่างเก็บน้ำได้สามแห่งพร้อมบริเวณกักเก็บน้ำโดยรอบซึ่งยังคงเป็นป่าที่สมบูรณ์อยู่

บริเวณใจกลางประเทศ และมีผืนดินจากการถมทะเลระหว่างปี 1965 ถึง 1987 ซึ่งทำให้พื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 586 ตร.กม. เป็น 636 ตร.กม. และสิงคโปร์ยังมีแผนจะถมทะเลต่อไปอีก เนินเขาและหนองน้ำได้รับการปรับให้ราบ เกาะและแนวปะการังอีกห้าสิบกว่าแห่งได้รับการขยายพื้นที่หรือปรับให้ต่อเชื่อมกันเป็นเกาะขนาดใหญ่ที่เหมาะแก่การอุตสาหกรรม ในปี 1989 โรงกลั่นน้ำมันของสิงคโปร์ 3 โรงจากทั้งหมด 5 โรงตั้งอยู่บนเกาะนอกฝั่งเหล่านี้ ส่วนเกาะเล็กอื่นๆ นั้นใช้เป็นสนามอาวุธ มีการพัฒนาสายน้ำด้วยการสร้างเขื่อนกักเก็บน้ำบริเวณปากสายน้ำเหล่านี้ ตลอดปี 1970 ถึง 1980 เมื่อได้พื้นที่เพิ่มขึ้นแล้ว ได้มีความพยายามสร้างสวนและอุทยานแห่งชาติสาธารณะพร้อมกับปลูกไม้ต้นและไม้พุ่มประดับ เป็นการปรับแปลงภูมิสถาปัตย์ของแผ่นดินโดยสมบูรณ์

สิงคโปร์ตั้งอยู่เหนือเส้นศูนย์สูตรเพียง 2 องศา จึงมีภูมิอากาศแบบร้อนชื้น อุณหภูมิเฉลี่ยประจำวันมีค่า 31 องศาเซลเซียส และความชื้นอยู่ในระดับสูง 70 ถึง 80 เปอร์เซ็นต์ในช่วงบ่าย มีฝนตกตลอดปีและตกหนักที่สุดในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงมกราคม เดือนที่แล้งที่สุดคือ เดือนกรกฎาคม ส่วนระหว่างเดือนเมษายนถึงตุลาคมมักจะเกิดพายุฝนฟ้าคะนองและแนวฝนตกที่เรียกกันว่าสุมาตรา ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยมีค่า 237 ซม. สิงคโปร์ไม่มีแผ่นดินไหวหรือพายุไต้ฝุ่น มีเพียงแต่ภัยธรรมชาตินำ้ท่วมเป็นสำคัญ แม้จะมีปริมาณฝนตกสูง แต่เนื่องจากสิงคโปร์มีประชากรจำนวนมากทำให้มีน้ำใช้ไม่เพียงพอ สิงคโปร์จึงจำเป็นต้องนำเข้าน้ำจากรัฐยะโฮร์ในมาเลเซียผ่านท่อส่งน้ำใต้สะพานคอสเวย์ ซึ่งสิงคโปร์ได้นำมาบำบัดเป็นน้ำดีและส่งกลับไปขายในมาเลเซีย ในปี 1987 สิงคโปร์บำบัดน้ำจำนวน 14% ของน้ำ 1 ล้านลูกบาตรเมตรต่อวัน และได้มีการเตรียมการลดผลกระทบการนำเข้าน้ำด้วยการขยายความสามารถในการกักเก็บน้ำและประหยัดการใช้น้ำในครัวเรือนและอุตสาหกรรม

ในด้านองค์ประกอบทางภูมิศาสตร์นั้น สิงคโปร์เป็นเกาะที่มีขนาดเล็กมาก ด้วยพื้นที่เพียง 686 ตร.กม. ทำให้สิงคโปร์ขาดแคลนทรัพยากรทุกชนิด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาหารและน้ำ อาจกล่าวได้ว่าวัตถุดิบทุกชนิดนั้นต้องนำเข้าจากแหล่งผลิตภายนอก (Hinterland) ซึ่งทำให้สิงคโปร์นั้นขาดดุลการผลิต สิ่งสำคัญที่ทำให้ผลผลิตมวลรวม (GDP) เป็นบวกได้นั้น ได้มาจากภาคบริการ ทั้งนี้เพราะสิงคโปร์มีสิ่งเดียวที่สวรรค์ประทานให้มา คือ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของตนตั้งอยู่ปลายช่องแคบที่มีสายการเดินเรือผ่านมากที่สุดในโลกแห่งหนึ่ง ทำให้สิงคโปร์เหมาะกับการเป็นท่าเรือในการแลกเปลี่ยนสินค้า (Entrepot) อันเป็นกิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดบริการต่อเนื่องที่สามารถสร้างรายได้ให้สิงคโปร์อย่างมหาศาล แต่การที่สิงคโปร์มีพื้นที่ดินจำกัด การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงต้องจัดสรรอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะภาคการผลิตก็จะต้องไม่ทำให้เกิดภาวะมลพิษเพราะขนาดที่เล็กทำให้ไม่สามารถรองรับมลภาวะได้มาก

<u>ปัจจัยด้านประชากร</u> สำหรับประชากรของสิงคโปร์นั้น เนื่องจากสิงคโปร์เป็นประเทศที่ถูกสร้างขึ้นใหม่จากฝีมือของอังกฤษจึงขาดทั้งความรู้สึกเป็นชาติและพลเมืองดั้งเดิม องค์ประกอบของพลเมืองส่วนใหญ่ไม่ใช่ชาวพื้นเมืองดั้งเดิมเหมือนประเทศโดยรอบ ประชากรของรัฐสร้างใหม่นี้ ประกอบด้วย 3 เชื้อชาติหลัก ได้แก่ ชนเชื้อสาย จีน (68%) มาเลย์ (15%) อินเดีย (8%) และอื่น ๆ ความสำเร็จทางเศรษฐกิจของเมืองท่าใหม่หลังจากราฟเฟิ้ลมาตั้งเมืองท่านี้ในปี 1819 ได้ดึงดูดผู้คนจากทุกสารทิศ โดยเฉพาะจากประเทศจีน ชาวจีนซึ่งหนีภาวะความปั่นป่วนทางเศรษฐกิจและสังคมเริ่มหลั่งไหล

เข้าสิงคโปร์ สนธิสัญญานานกิงในปี 1842 ทำให้เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ โดยเฉพาะในจังหวัด กวางสี กวางตุ้ง และหูหนาน เนื่องจากมีการเปลี่ยนเส้นทางการค้าจากแคนตั้นสู่เซี่ยงไฮ้ นอกจากนี้ชาวนาจีนยังหนีความวุ่นวายจากการลุกฮือขึ้นต่อต้านต่างๆ ในจีน เช่น กรณีกบฏ ไท่ผิงเหนียน ไกว้โจว และอื่นๆ จากปี 1850 ถึงปี 1872[14] ผู้อพยพชาวจีนทำให้ประชากรของสิงคโปร์เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะประชากรเชื้อชาติจีนมีมากเป็นอันดับหนึ่ง

แม้จะขาดความเป็นชาติและสัญลักษณ์หรือศูนย์รวมที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน แต่ประชากรเหล่านี้ก็มีลักษณะเด่นและด้อยที่มีส่วนสำคัญในการสร้างชาติในเวลาต่อมา ชาวจีนกลุ่มแรกนั้นคือกรรมกรที่อพยพจากประเทศจีนมารับจ้างทำไร่ในพื้นที่รอบข้าง เช่น จากเกาะชวาและมลายา และย้ายมาแสวงหาโอกาสในเมืองท่าสิงคโปร์ในที่สุด นอกจากนั้น เมื่อเกิดภัยในจีนและราชวงศ์ชิงถูกโค่นลงทำให้ชาวจีนรักชาติจำนวนมากหลั่งไหลมาสู่สิงคโปร์เพื่อหางานทำและกลายเป็นประชาชนส่วนใหญ่ของสิงคโปร์ แต่ก็ได้นำปัญหาด้านชนชาติติดมาด้วย คือ การเป็นอั้งยี่และและกระแสจีนคอมมิวนิสต์ ชนชาติเหล่านี้มีลักษณะเด่นที่ทั้งด้านความถนัดและนิสัยใจคอที่แตกต่างกัน โดยชาวจีนจะถนัดด้านการค้าและมีความขยันขันแข็ง ชาวอินเดียถนัดด้านการค้า งานราชการและมีความขยันขันแข็ง ส่วนชาวมาเลย์จะมีความพึงพอใจกับวัฒนธรรม ชอบความเป็นอยู่ที่เรียบง่ายไม่ท้าทายและค่อนข้างขาดความกระตือรือล้น ความหลากหลายนี้ก่อให้เกิดปัญหาสังคมที่สำคัญ ได้แก่ ความแตกแยกจากกระแสชาตินิยมจีนคอมมิวนิสต์ ความขัดแย้งระหว่างชาวจีนกับชาวมาเลย์ และความล้าหลังของชาวมาเลย์ นอกจากนี้สิงคโปร์ยังตกเป็นเมืองขึ้นของอังกฤษมาตั้งแต่ปี 1819 จนกระทั่งได้รับการอิสรภาพในการปกครองตนเองในปี 1959 ทำให้ได้รับการปลูกฝังทางด้านกฎหมาย และความเป็นระเบียบแบบแผน การสร้างบ้านแปลงเมืองที่ติดตัวมาโดยเฉพาะในชนชั้นสูง ส่วนในชนชั้นกรรมาชนนั้น ยังขาดทั้งความรู้ ฝีมือแรงงาน และมีลักษณะนิสัยที่ไม่เหมาะกับการทำงานกับบริษัทตะวันตกในระยะแรก ความหลากหลายทางชนชาตินี้ สร้างปัญหาและความแตกแยกที่ต้องได้รับการแก้ไขในภายหลัง

<u>ปัจจัยด้านการเมืองการปกครอง</u> ในด้านการเมืองการปกครองนั้น ในยุคอาณานิคมสิงคโปร์ตกอยู่ภายใต้การปกครองอันเป็นระเบียบแบบแผนของอังกฤษ จนกระทั่งได้ได้รับอิสรภาพในการปกครองตนเอง สิงคโปร์จึงยึดรูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตยและมีรัฐบาลเป็นของตนเองซึ่งก็ได้แบบอย่างมาจากอังกฤษ ทำให้สิงคโปร์มีความพร้อมในการเมืองการปกครองอย่างมาก หากแต่นั่นมิได้หมายความว่าการปกครองเป็นไปโดยราบรื่น เนื่องจากความแตกแยกของสังคม ปัญหาจีนคอมมิวนิสต์ และความล้าหลังทางวัฒนธรรมของประชากรในระยะแรก รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรีลีกวนยูต้องทำการแก้ไขอย่างเข้มงวดและรุนแรง จนประสบความสำเร็จแม้จะออกไปในทางเผด็จการประชาธิปไตย ทั้งนี้ส่วนสำคัญนั้นเกิดจากความคุ้นเคยกับการถูกปกครองมาอย่างยาวนาน และสภาพความแร้นแค้นภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ที่ทำให้ประชาชนยอมรับที่จะถูกปกครองอย่างเข้มงวด เพื่อแลกกับความเจริญทางเศรษฐกิจ ซึ่งรัฐบาลของนายลีก็ไม่ได้ทำให้ชาวสิงคโปร์ผิดหวังเลยตลอด 30 กว่าปีที่ผ่านมา

---

14 Hafiz Mirza, *Multinationals and the Growth of the Singapore Economy*, Surry Hills: Croom Helm Ltd., 1986, หน้า 25

### 3.3 พัฒนาการทางเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของสิงคโปร์

อาจกล่าวได้ว่า สิงคโปร์ในปัจจุบันนี้ ได้ถืออยุทธศาสตร์ “A Nation Built On Maritime Power” กล่าวคือ สิงคโปร์เป็นประเทศที่สร้างจากทะเล ทุกสิ่งทุกอย่างในสิงคโปร์นั้นมีพื้นฐานที่สั่งสมและต่อยอดมาจากยุทธศาสตร์ทะเลแห่งความเป็นเมืองท่าทั้งสิ้น แต่สิ่งเหล่านี้มิได้เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติด้วยการอาศัยเพียงความเป็นเมืองท่าที่สำคัญของโลก มีเมืองท่าหลายแห่งในโลกที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสิงคโปร์แต่ก็มิได้ประสบความสำเร็จเช่นสิงคโปร์ ความสำเร็จของสิงคโปร์ในวันนี้เกิดจากการเข้าใจธรรมชาติของตนเอง แรงบีบบังคับของปัจจัยต่างๆ และตอบสนองด้วยการวางแผนอย่างชาญฉลาดของรัฐบาลที่ทำให้หมู่บ้านชาวประมงเล็กๆ ที่เคยมีหนองน้ำจำนวนมาก และก็อาจจะเป็นหนองน้ำไปอีกนานหากไม่มีความกกเปลี่ยนแปลงที่เป็นความเป็นความตายของประเทศมาบีบบังคับให้ต้องตัดสินใจครั้งยิ่งใหญ่ จนกระทั่งกลายมาเป็นเมืองชั้นนำของโลกได้ในวันนี้ การที่จะเข้าใจแนวคิดนี้ได้อย่างกระจ่างชัดจะต้องอาศัยการศึกษาประวัติศาสตร์อันยาวนานของสิงคโปร์ในยุคสมัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา อันจะช่วยให้เราได้เข้าใจอิทธิพลของปัจจัยภายในทางภูมิศาสตร์ ประชากร และการเมือง และปัจจัยภายนอกด้านความเปลี่ยนแปลงทั้งทาง เศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของโลก ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อสิงคโปร์อย่างรุนแรง สิ่งเหล่านี้จะทำให้เข้าใจได้อย่างแจ่มแจ้งว่า สิงคโปร์มาถึงยุทธศาสตร์ “A Nation Built On Maritime Power” ได้อย่างไร ตลอดจนเข้าใจได้ว่าก้าวต่อไปข้างหน้าของสิงคโปร์จะเป็นเช่นไร และเหตุใดสิงคโปร์จึงต้องทำเช่นนั้น

<u>จากศรีวิชัยสู่มัชปาหิต</u> ช่องแคบมะละกานั้นเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญมาตลอดทุกยุคสมัย ภูมิศาสตร์จึงเป็นปัจจัยภายในที่สำคัญอย่างหนึ่งในการสร้างชาติ หากแต่ปัจจัยแวดล้อมภายนอกทางด้านการเมืองภูมิภาคและของโลกก็ส่งผลที่สำคัญมิได้ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน ประวัติศาสตร์ได้แสดงให้เห็นแล้วว่าผืนแผ่นดินรอบช่องแคบมะละกานั้นเหมาะที่จะเป็นเมืองท่าอันสร้างความเจริญรุ่งเรืองให้แก่ผู้ที่รู้จักใช้ประโยชน์มาตั้งแต่โบราณจวบจนปัจจุบัน จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่บันทึกไว้ได้ตั้งแต่สมัยศรีวิชัย ได้แสดงให้เห็นว่าเมืองท่าศูนย์กลางแห่งความเจริญรุ่งเรืองนั้นมิได้อยู่คงที่ หากแต่ได้เปลี่ยนแปลงและโยกย้ายไปตามฐานอำนาจแห่งยุคสมัย จากปาเลมบังของอาณาจักรศรีวิชัยบนเกาะสุมาตรา มาสู่บันตัมบนเกาะชวาของมัชปาหิต มะละกาของโปรตุเกส ปัตตาเวียของดัตช์ และท้ายที่สุดมาสู่เกาะเทมาเส็กหรือสิงคโปร์ของอังกฤษ หรืออาจกล่าวได้ว่า แม้ว่าแม้สภาพปัจจัยภายในของช่องแคบมะละกาจะเหมาะในการสร้างเมืองท่าที่ยิ่งใหญ่ก็จริง แต่ “สิงคโปร์” ของแต่ละยุคสมัยนั้นมิได้คงที่ หากแต่แปรเปลี่ยนไปตามสภาพปัจจัยภายนอกที่ได้ตัดสินความรุ่งเรืองหรือล่มสลายของ “สิงคโปร์” ในแต่ละยุคสมัยตลอดมา

ในอดีตนักประวัติศาสตร์เชื่อกันว่าสิงคโปร์เป็นเพียงเมืองท่าเล็ก ๆ ของอาณาจักรศรีวิชัย[15] (Sri Vijaya) อาณาจักรนี้สืบทอดมาจากอาณาจักรฟูนัน มีเมืองหลวงอยู่ที่ปาเล็มบังทางตะวันออกของเกาะสุมาตรา[16] อันเป็นที่ตั้งของ

---

15 *Singapore:a country study*, ed. Babara Leitch Lepoer, 2nd ed., Washington DC: Library of Congress, 1991, หน้า 6

ประเทศอินโดนีเซียในปัจจุบัน จากการคาดคะเนของนักประวัติศาสตร์ทำให้เข้าใจว่านอกจากเมืองปาเล็มบังจะเป็นเมืองหลวงแล้วยังเป็นศูนย์กลางหรือท่าเรือใหญ่ของอาณาจักรศรีวิชัยอีกด้วย สำหรับเกาะสิงคโปร์เป็นเพียงเมืองท่าส่วนหน้าในการติดต่อค้าขาย ในยุคนั้นศรีวิชัยเป็นศูนย์กลางของการศึกษาพุทธศาสนา มีพระสงฆ์บวชเรียนหลายพันรูป ประชาชนทางใต้ของแหลมมลายูมีความเลื่อมใสศรัทธาในพระพุทธศาสนา เรื่องราวความรุ่งเรืองของอาณาจักรต่างๆ บริเวณนี้ปรากฏตามหลักฐานการส่งคณะทูตไปยังเมืองจีนในช่วง ค.ศ.670 – 673 ชาวจีนเรียกอาณาจักรศรีวิชัยว่า ชิลิโฟชิ (Shih-li-fo-shih) ในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 7 อาณาจักรศรีวิชัยแผ่อิทธิพลมีอาณาเขตครอบคลุม แหลมมลายู เกาะชวา สุมาตรา ลังกาสุกะ ลิกอร์ อาเจะห์ จัมบิ ในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 8 อาณาจักรศรีวิชัยสามารถควบคุมเส้นทางการค้าทางทะเลในช่องแคบมะละกา และช่องแคบซุนดาไปจนถึงด้านชายฝั่งตะวันตกของบอร์เนียว ความสำคัญของเส้นทางการค้าขายในบริเวณนี้สามารถเห็นได้ตั้งแต่ในยุคนั้น นั่นคือการที่เรือสินค้าจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้าของพ่อค้าชาวอาหรับ อินเดีย จีน หรือแม้กระทั่งชาวพื้นเมืองต่างต้องใช้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางในการค้าขาย โดยศรีวิชัยได้สร้างกำลังทางเรืออันเข้มแข็งที่สามารถควบคุมเส้นทางการค้าทางทะเลในช่องแคบมะละกา โดยได้ทำการปราบปรามโจรสลัดที่คอยปล้นชิงสินค้าจากพ่อค้านักเดินทางที่ผ่านทางช่องแคบมะละกาอย่างจริงจัง และเมื่อการปราบปรามโจรสลัดจากกำลังทางเรือของอาณาจักรศรีวิชัยเป็นผลประจักษ์ ทำให้เหล่าโจรสลัดเกิดความหวาดกลัว การปฏิบัติการของโจรสลัดจึงได้เบาบางลงและหมดไป เรือที่ทำการค้าขายมีความปลอดภัยมากขึ้นและสามารถทำการค้าขายได้อย่างเต็มที่ ผลอันเกิดจากการดำเนินการนี้เป็นการสนับสนุนการการค้าขายทางทะเล อันเป็นส่วนสำคัญที่นำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่อาณาจักร โดยเฉพาะการค้าเครื่องเทศและสิ่งของฟุ่มเฟือยทั้งหลายอันได้แก่อัญมณี งาช้าง แพรไหมเครื่องนุ่งห่ม ซึ่งเป็นที่ต้องการอย่างมากของจีนและอินเดีย อาณาจักรศรีวิชัยได้พยายามกำหนดนโยบายการค้าโดยมีจุดมุ่งหมายที่จะกำจัดคู่แข่งทั้งปวงในอาณาบริเวณที่อยู่ใต้อิทธิพลของตนและบังคับให้พ่อค้าทั้งชาวต่างชาติและชาวพื้นเมืองที่ต้องการค้าขายจ่ายภาษีอากรอย่างสูงเพื่อสิทธิพิเศษ[17] ตัวอย่างการใช้อิทธิพลของตนเข้าดำเนินการควบคุมการเดินเรือในช่องแคบมะละกาได้แก่ การใช้สายโซ่เหล็กขึงกั้นช่องแคบ เพื่อเก็บเงินค่าผ่านทางและภาษีการค้าจากเรือสินค้าที่แล่นผ่านไปมา

การดำเนินการและการกำหนดนโยบายด้านการค้าในลักษณะแข็งกร้าวเช่นนี้ทำให้อาณาจักรศรีวิชัยมีศัตรูมากและมีคู่แข่งทางการค้าที่พยายามหลีกเลี่ยงการจ่ายภาษีและต้องการลดอำนาจของอาณาจักรศรีวิชัยลง ประกอบกับการที่อาณาจักรศรีวิชัยสามารถครอบครองดินแดนต่าง ๆ ได้มากมายและอยู่อย่างกระจัดกระจายตามฐานะของเมืองท่าสำคัญในขณะนั้น ในบั้นปลายก็กลายเป็นจุดอ่อนแอของจักรวรรดิแห่งนี้เช่นกัน[18] จะเห็นได้จากเมื่ออาณาจักรหรือรัฐเพื่อนบ้านมีกำลังอำนาจแข็งแกร่งขึ้นก็แสดงออกด้วยการเข้าโจมตีอาณาจักรศรีวิชัยและการประกาศตัวเป็นเอกราช เช่นในปี ค.ศ.1025

---

16 เอน เจ ไรอัน, *การสร้างชาติมาเลเซียและสิงคโปร์*, แปล. ม.ร.ว.ประกายทอง สิริสุข, กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพาณิชย์, 2526, หน้า 10

17 เรื่องเดียวกัน, หน้า 11

18 ภูวดล ทรงประเสริฐ, *อินโดนีเซีย : อดีตและปัจจุบัน*, กรุงเทพ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539, หน้า 16

อาณาจักรโจละจากอินเดียใต้ได้บุกโจมตีอาณาจักรศรีวิชัยและเมืองท่าสำคัญอันได้แก่ เมืองลิกอร์หรือนครศรีธรรมราช เมืองไทรบุรีหรือเคดาห์ และเมืองเทมาเส็ก ผลจากการที่อาณาจักรมีขนาดใหญ่จนเกินกำลังทางเรือที่จะคุ้มครองได้ทั่วถึง รวมทั้งนโยบายด้านการค้าที่ผูกขาดและเข้มงวดนี้เองทำให้อาณาจักรศรีวิชัยต้องรับมือกับศึกสงครามที่เกิดขึ้นกับรัฐต่าง ๆ รวมทั้งมีการประกาศแยกตัวเป็นอิสระของรัฐเล็ก ๆ ในสุมาตราจำนวนมาก

อาณาจักรศรีวิชัยได้เสื่อมอำนาจลงในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 13 จนไม่อาจรักษาอำนาจของตนในคาบสมุทรมาลายูไว้ได้ ดังจะเห็นได้จากการสูญเสียดินแดนจากชัยชนะของกษัตริย์แห่งสุโขทัยซึ่งยึดเมืองนครได้ในปี ค.ศ.1292[19] นอกจากศึกทางทิศเหนือแล้ว ด้านใต้ของอาณาจักรยังมีภัยอันเกิดจากการขยายอำนาจของอาณาจักรมัชปาหิตของชวา กองทัพเรือชวาได้เข้ายึดเมืองต่าง ๆ บนแหลมมลายาไว้ได้ เมืองดังกล่าวได้แก่ ปาหัง ตรังกานู กลันตัน และลังกาสุกะ ทำให้อาณาจักรศรีวิชัยอ่อนแอและสลายตัวลงในที่สุด นอกจากนี้แล้วชาวสยามทางฝ่ายเหนือยังแผ่อำนาจลงมาในแหลมมลายา อาณาจักรศรีวิชัยจึงต้องล่มสลายลงให้แก่ฐานอำนาจใหม่เหล่านี้ในที่สุด

ในกระแสการล่าอาณานิคม ในช่วงปี ค.ศ.1650-1830 เป็นช่วงเปลี่ยนผ่านที่สำคัญของการค้าขายและแสวงหาอำนาจทางทะเลของชาติตะวันตก อันเนื่องมาจากการค้นพบความรู้ สิ่งประดิษฐ์ใหม่ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเครื่องจักรอุตสาหกรรมเมื่อประเทศในยุโรปและอเมริกาเข้าสู่ยุคปฏิบัติอุตสาหกรรม ผลกำไรจากการค้าขายทางทะเลเกิดขึ้นเป็นกอบเป็นกำและกลายเป็นรายได้หลักของประเทศเหล่านี้ เส้นทางการเดินเรือค้าขายก็มีการขยายขอบเขตไปทั่วโลก ทั้งอาฟริกา อเมริกา และเอเชีย ความต้องการวัตถุดิบ เพื่อป้อนให้กับระบบอุตสาหกรรมของประเทศต่าง ๆ ทำให้การขนส่งทางทะเลมีบทบาทและความสำคัญมากยิ่งขึ้น สินค้าเกษตรไม่ว่าจะเป็นน้ำตาล ใบยาสูบ เครื่องเทศหรือเมล็ดพันธุ์พืชที่จำเป็นต้องใช้จำนวนมากเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้ขนาดของเรือใหญ่ขึ้น บรรทุกได้มากขึ้น และมีความทนทะเลสูงขึ้นเนื่องจากต้องเดินทางผ่านมหาสมุทรเป็นระยะทางไกลและยาวนาน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทในการเดินเรือ มีการจัดระบบระวางบรรทุกและรับส่งสินค้าจากเรือสู่ท่า อีกทั้งศาสตร์การเดินเรือได้พัฒนาก้าวหน้าไปพร้อม ๆ กับการสร้างแผนที่ และการเผยแพร่บันทึกข้อมูลการเดินทางของนักเดินเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือได้รับการพัฒนาให้รองรับความเจริญก้าวหน้าของการเดินทางและการค้าขาย รัฐได้ก้าวเข้ามามีส่วนสำคัญในการวางแผนการบริหารงานการค้าทางทะเล ระเบียบการเงินการธนาคาร อัตราการแลกเปลี่ยน การเก็บภาษีอากร และการส่งกำลังบำรุงให้กับเรือค้าและเรือรบ ทำให้การเดินทางและการค้าขายทางทะเลมีการพัฒนาและมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว การเดินทางสามารถไปได้ไกลขึ้นและอยู่ในทะเลได้นานขึ้น[20]

ความต้องการวัตถุดิบเพื่อส่งเข้าโรงงานในระบบอุตสาหกรรม ของประเทศต่าง ๆ ในยุโรปและอเมริกาที่กำลังก้าวเข้าสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม รวมทั้งการขนส่งผลผลิตที่ได้รับ ต้องพึ่งพาการค้าขายและการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ด้วย

---

19 เอน เจ ไรอัน, หน้า 12

20 Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London:University of Westminster, 1999, หน้า 1

ปัจจัยผลักดันทั้งความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นเป็นเสมือนมือยักษ์ในการฉุดดึงให้ประเทศต่าง ๆ พากันพัฒนาระบบการค้าขาย การขนส่งทางทะเล และกำลังทางเรือ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของสมุททานุภาพที่มีต่อประเทศ ในขณะที่ความเปลี่ยนแปลงทาง การเดินทาง การค้าขาย และอุตสาหกรรมทางทะเลได้เกิดขึ้นตั้งแต่ ปี ค.ศ.1830 ความเปลี่ยนแปลงในการติดต่อสื่อสารทางบกด้วยโทรเลข การเดินทาง การขนส่งวัตถุดิบผ่านทางรถไฟเพิ่งจะเริ่มขึ้นในปี ค.ศ.1900 ทั้ง ๆ ที่เครื่องจักรไอน้ำได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้ในเรืออย่างแพร่หลายตั้งแต่ ปี ค.ศ.1840 เครื่องจักรไอน้ำได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเรือแทนการพึ่งพากำลังลมตามธรรมชาติ เพิ่มประสิทธิภาพในการรเดินทางให้กับเรือสินค้าและเรือรบด้วยการออกแบบใบจักร และการสร้างตัวเรือด้วยโลหะ เรือสามารถเดินทางด้วยความเร็วที่สูงขึ้น มีความทนทะเลมากขึ้น อยู่ในทะเลได้นานขึ้น สามารถบรรทุกสินค้า อาวุธและคนได้มากขึ้น และในที่สุดยุคของการสร้างตัวเรือด้วยไม้หรือ ตัวเรือไม้ผสมโลหะก็ได้หมดลง จนในปี ค.ศ.1880 นักออกแบบเรือและอุตสาหกรรมต่อเรือสามารถขยายขนาดของเรือ ความสามารถในการบรรทุกให้กับเรือได้อย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนในอดีต[21]

กระแสการแสวงหาอาณานิคมและการค้าขายทางทะเลของชาวยุโรปได้ส่งผลโดยตรงต่อการกำเนิดของสิงคโปร์ในฐานะศูนย์กลางการค้าขายทางทะเลของภูมิภาคในเวลาต่อมา ประเทศที่มีส่วนร่วมในเหตุการณ์การกลับมาของสิงคโปร์ในครั้งนี้ ได้แก่ โปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ โปรตุเกสถือได้ว่าเป็นชาติมหาอำนาจทางทะเลชาติหนึ่งในยุโรป ณ เวลานั้น โดยโปรตุเกสมีพื้นที่ชายฝั่งที่ยาวขนานไปกับมหาสมุทรแอตแลนติกทำให้ประชาชนชาวโปรตุเกสมีความคุ้นเคยกับการใช้ทะเลและเป็นนักเดินเรือและพ่อค้าทางทะเลที่สำคัญ นักเดินเรือชาวโปรตุเกสได้รับการยอมรับและยกย่องว่ามีความชำนาญและมีความสามารถมากที่สุดชาติหนึ่งในการเดินทางและการค้าขายทางทะเล ประเทศโปรตุเกสได้รับการเรียกขานจากชาติต่าง ๆ ว่าเป็น อาณาจักรแห่งท้องทะเลที่แท้จริง[22] สาเหตุหนึ่งเป็นเพราะโปรตุเกสได้สิทธิในการปกครองเอเชียและบราซิลโดยการอนุญาตและการให้การสนับสนุนจากผู้นำของคริสตจักร นอกจากนี้แล้วความมั่งคั่งมั่นคง และความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศโปรตุเกสนั้นขึ้นอยู่กับการค้าขายทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ รายได้เข้าประเทศของโปรตุเกสได้จากกำไรจากการค้า โดยนำสินค้าประเภทต่างๆ ทั่วโลกมาขายให้กับชาติต่าง ๆ ในยุโรป สินค้าที่พ่อค้าชาวโปรตุเกสนำมาขายต่อได้มาจากทางอินเดียและตะวันออกไกล สินค้าที่สำคัญที่โปรตุเกสทำการค้าขายได้กำไรงดงามและเป็นที่ต้องการของลูกค้าในยุโรปคือเครื่องเทศ เนื่องจากเครื่องเทศถูกใช้เป็นส่วนประกอบสำคัญในการปรุงอาหารและเก็บรักษาอาหารไว้บริโภคในฤดูหนาว สินค้าเหล่าโปรตุเกสต้องรับช่วงมาจากพ่อค้าชาวมุสลิมของจักรวรรดิออตโตมาน และด้วยความต้องการยกเลิกการผูกขาดการค้าเครื่องเทศ ลดทอนอำนาจของศาสนาอิสลามและเผยแพร่คริสตศาสนา ทำให้โปรตุเกสมีความพยายามในการริเริ่มสำรวจเส้นทางเดินเรือใหม่ ๆ ที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของจักรวรรดิออตโตมาน

---

21 Ibid หน้า 4

22 Ibid หน้า 26

การบุกเบิกของโปรตุเกส โปรตุเกสจึงเป็นชาวตะวันตกชาติแรกที่ได้เริ่มบุกเบิกเส้นทางการค้าขายทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและตะวันออกไกลในปี ค.ศ.1490[23] เส้นทางที่นักเดินเรือชาวโปรตุเกสใช้จะอ้อมใต้ผ่านแหลมกู๊ดโฮปของแอฟริกา ผ่านมหาสมุทรอินเดียและได้ไปถึงเมืองจีนในปี ค.ศ.1514[24] สำหรับเมืองศูนย์กลางการค้าของโปรตุเกสได้แก่เมืองลิซบอน กองเรือของโปรตุเกสจะเดินทางไปยังส่วนต่าง ๆ ของโลกเพื่อขนส่งสินค้า เครื่องเทศ และการค้าทาส การที่โปรตุเกสมีนโยบายและความมุ่งหมายในการกำจัดการผูกขาดด้านการค้าเครื่องเทศของพ่อค้าชาวอาหรับและเผยแพร่ศาสนาคริสต์นั้นได้นำให้โปรตุเกสเข้ามาสู่อินเดีย และได้ทำการรบเพื่อแย่งชิงเส้นทางการค้าทางทะเลกับพ่อค้าชาวอาหรับมุสลิมหลายครั้ง ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและความรู้ในการต่อเรือ โปรตุเกสได้ต่อเรือขนาดใหญ่ที่มีหลายเสา เรือชนิดใหม่นี้ถือเป็นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ที่มีความก้าวหน้าในการเดินเรือเป็นอย่างมาก เนื่องจากสามารถเพิ่มหรือลดอัตราเร็วของเรือได้ตามเงื่อนไขกำลังลมได้ดีกว่าเรือใบทั่วไปในอดีตก่อนหน้านั้น[25] อีกทั้งมีขนาดใหญ่ที่สามารถบรรทุกทั้งสินค้าและปืนใหญ่ได้ในเวลาเดียวกัน จึงไม่น่าแปลกใจที่ผลการรบทางเรือที่เกิดขึ้นระหว่างโปรตุเกสกับพ่อค้าชาวอาหรับมุสลิมที่ใช้เรือขนาดเล็กกว่า มีความเร็วน้อยกว่า และไม่สามารถบรรทุกอาวุธระยะยิงไกลเช่นปืนใหญ่ได้ จะทำให้เรือของชาวอาหรับเป็นฝ่ายพ่ายแพ้แก่เรือของโปรตุเกส ในที่สุดโปรตุเกสสามารถสร้างฐานทัพถาวรขึ้นตามจุดยุทธศาสตร์ชายฝั่งของอินเดียเพื่อควบคุมเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลและส่งกำลังบำรุงให้กับเรือรบและเรือค้าของตน เช่นที่เมืองกัว (Goa) อิทธิพลของโปรตุเกสคืบเข้าใกล้เอเชียซึ่งเป็นแหล่งที่มาของสินค้าและวัตถุดิบสำคัญอันเป็นที่ต้องการของยุโรป โปรตุเกสมาถึงมะละกาในปี ค.ศ.1509 ท่ามกลางความหวาดระแวงสงสัยและไม่ไว้ใจของสุลต่านแห่งมะละกา ซึ่งต่อมาความสงสัยนั้นก็ได้กลายเป็นความจริงเมื่อโปรตุเกสยกทัพเรือจากการเข้ายึดมะละกาได้สำเร็จในวันที่ 10 สิงหาคม ค.ศ.1511[26]

ความพยายามในการกำจัดการผูกขาดด้านการค้าเครื่องเทศของพ่อค้าชาวอาหรับและเผยแพร่ศาสนาคริสต์ทำให้โปรตุเกสตั้งฐานที่มั่นในมะละกา และใช้มะละกาเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าท้องถิ่น[27] เช่น เครื่องเทศ พริกไทย ทองคำ งาช้าง รวมทั้งสินค้าผ้าที่ทอจากฝ้ายจากอินเดีย และดีบุกจากคาบสมุทรมาเลย์ เมื่อโปรตุเกสสามารถควบคุมทะเลได้อย่างเบ็ดเสร็จเด็ดขาดแล้วก็เริ่มใช้นโยบายในการควบคุมคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการที่เรือทุกลำที่ต้องการผ่านช่องแคบมะละกาจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ของโปรตุเกสเท่านั้น รวมทั้งจะต้องจอดเรือพักที่เมืองท่ามะละกาและทำการเสียภาษีการค้าจากสินค้าที่ขนมากับเรือ นอกจากนั้นยังทำการผูกขาดการค้าในสินค้าสำคัญ ๆ ที่มีความจำเป็นและเป็นที่ต้องการของพ่อค้าให้เป็นของตนเอง เพื่อให้การควบคุมการค้าและการรักษาเส้นทางคมนาคมทางทะเลมีความมั่นคงและปลอดภัยโปรตุเกสจึงได้สร้างป้อมปราการขึ้นเพื่อใช้ป้องกันการโจมตีจากชาวพื้นเมืองไม่ว่าจะเป็นกลุ่มสุลต่านยะ

---

23 Ibid., หน้า 26

24 เอน เจ ไรอัน, หน้า 36

25 ภูวดล ทรงประเสริฐ, หน้า 37

26 ภูวดล ทรงประเสริฐ, หน้า 40

27 เอน เจ ไรอัน, หน้า 48

โฮร์ที่เคยครอบครองและมีอำนาจเหนือมะละกามาก่อน และอาเจะห์ที่กำลังขยายอำนาจทางทะเลขึ้นมาอย่างมากในขณะนั้น ป้อมปราการที่ถูกสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรงนี้ตั้งอยู่ทางฝั่งขวาของปากแม่น้ำมะละกา ใกล้กับทะเลและแม่น้ำพอที่จะใช้เรือลำเลียงได้ไม่ขาด ป้อมนี้ได้ชื่อว่า ป้อมอาฟาโมซา[28]

ชาวพื้นเมืองมลายูไม่พอใจการครอบครองมะละกาของชาวโปรตุเกส ในขณะเดียวกันก็ไม่ต้องการให้ชาวมลายูด้วยกันครอบครองมะละกาเช่นกัน รัฐสุลต่านยะโฮร์ซึ่งเป็นผู้ครอบครองมะละกามาก่อนซึ่งต่อมาถูกชาวโปรตุเกสขับไล่ออกไปนั้นได้พยายามดิ้นรนขอความช่วยเหลือจากจีนเหมือนเช่นเคยมา แต่ในขณะนั้นจีนกำลังรบติดพันอยู่กับพวกตาด จึงไม่ได้ให้ความช่วยเหลือแก่สุลต่าน ในที่สุดสุลต่านยะโฮร์ จึงตัดสินพระทัยไปตั้งถิ่นฐานใหม่อยู่ที่เกาะบินตัง ซึ่งอยู่ทางใต้ของสิงคโปร์ในปัจจุบัน อย่างไรก็ดีสุลต่านยะโฮร์ยังคงมีความพยายามในการแย่งมะละกาคืนจากโปรตุเกสอีกหลายครั้งแต่ด้วยความเข้มแข็งของป้อมอาฟาโมซาทำให้โปรตุเกสสามารถต้านทางการรุกของสุลต่านยะโฮร์และชาวพื้นเมืองกลุ่มอื่น ๆ ไว้ได้ โปรตุเกสครอบครองเส้นทางคมนาคมทางทะเลและผูกขาดการค้าในบริเวณนี้อยู่จนกระทั่งมีชาติมหาอำนาจทางทะเลชาวตะวันตกชาติที่สองเข้ามามีบทบาทในบริเวณนี้

<u>การรุกคืบของฮอลันดา</u> ชาติต่อไปที่มีความเกี่ยวพันกับการเกิดขึ้นอีกครั้งของสิงคโปร์คือฮอลันดา ชาวฮอลันดาหรือชาวดัตช์เป็นชนชาวยุโรปชาติหนึ่งในยุโรปตะวันตกนับถือคริสต์ศาสนานิกายโปรเตสแตนต์ ชาวฮอลันดามีอาชีพในการหาปลาต้องพึ่งพาทรัพยากรทางธรรมชาติและการค้าขายทางทะเลเป็นหลัก อุตสาหกรรมการจับปลาในทะเล ไม่ว่าจะเป็นปลาคอด หรือปลาวาฬสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประชาชนชาวฮอลันดา การจับปลาจึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญและได้มีการพัฒนาเทคนิค การออกแบบเรือนำหน้าชาติอื่น ๆ นอกจากนี้บทบาทในการค้าขายทางทะเลของชาวฮอลันดาก็ได้รับการยอมรับในฐานะ “ผู้บรรทุกสินค้า” ในยุโรป[29] กล่าวคือชาวฮอลันดามีฐานะการเป็นพ่อค้าคนกลาง และเป็นผู้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นอันดับหนึ่งในยุโรป ฮอลันดามีจุดศูนย์กลางการค้าอยู่ที่เมืองอัมสเตอร์ดัม มีกองเรือของตนทำหน้าที่เป็นพ่อคนกลางและทำการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ สินค้าประเภทผ้าขนสัตว์จะมาจากประเทศอังกฤษ สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์เกษตรเมล็ดพืชและเครื่องเทศรับมาจากพ่อค้านักเดินเรือชาวโปรตุเกสที่นำมาจากประเทศทางตะวันออก ผลจากการดำเนินการเป็นพ่อค้าคนกลางขนส่งสินค้าและค้าขายทางทะเลนี้ทำให้ฮอลันดามีรายได้มหาศาลและมีธุรกิจต่อเนื่องจากการค้าขายทางทะเลอย่างมากมาย ชาวฮอลันดาได้แสดงให้เห็นถึงความเป็นเอกในทางทะเลทั้งด้านองค์บุคคลและองค์ความรู้ ประชาชนชาวฮอลันดาประกอบอาชีพเกี่ยวกับทะเลมีความเป็นชาวเรืออย่างแท้จริง ในด้านความรู้ เทคโนโลยีและการต่อเรือก็มีความก้าวหน้ากว่าชาติอื่น ๆ โดยในช่วงปี ค.ศ.1590 นักต่อเรือชาวฮอลันดาได้ทำการออกแบบและพัฒนาบรรทุกสินค้าแบบ “Fluyt” ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่กว่าที่ชาติใด ๆ เคยมีมา สามารถบรรทุกผลผลิต สินค้าและติดตั้งปืนในเรือได้มากขึ้นกว่าเรือในแบบเดิมที่มีใช้อยู่ในประเทศต่างๆ เรือแบบดังกล่าวมีความทนทะเลสูง มีความ

---

28 เรื่องเดียวกัน, หน้า 46

29 เอน เจ ไรอัน, หน้า 56

ปลอดภัยในการเดินทางข้ามมหาสมุทรหรือทะเลเปิด และที่สำคัญเรือที่ดัตช์ออกแบบนี้มีค่าใช้จ่ายในการต่อถูกกว่าเรืออื่น ๆ อุตสาหกรรมต่อเรือของดัตช์มีความก้าวหน้ามากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงต้นของศตวรรษที่ 17 อุตสาหกรรมการต่อเรือในดัตช์สามารถต่อเรือได้ในราคาและค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าอังกฤษถึงร้อยละสี่สิบ ถึง ห้าสิบ[30]

กองเรือของฮอลันดาเริ่มเดินทางออกจากประเทศตนตั้งแต่ปี ค.ศ.1595 เพื่อค้นหาดินแดนโพ้นทะเล ผลจากการเดินทาง ฮอลันดาได้มาถึงสุมาตราและพบกับช่องแคบซุนดาในปี ค.ศ.1596 ซึ่งถือได้ว่าเป็นการค้นพบเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่สำคัญที่ย่นระยะการเดินทางไปจีน ฮอลันดาได้ทำการตกลงกับเจ้าชนเผ่าพื้นเมืองชวาในการให้กรรมสิทธิ์การควบคุมช่องแคบนี้แก่ฮอลันดา และในปี ค.ศ.1600 ฮอลันดาได้เข้ามาตั้งสถานีการค้าแห่งแรกของตนในเมืองบันตัม (Bantam) ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของเกาะชวา[31] เหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในยุโรปและเกี่ยวข้องกับฮอลันดาคือในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 16 – 17 นั่นคือการที่ทวีปยุโรปเกิดสงครามขึ้นหลายครั้งอันเนื่องมาจากความขัดแย้งทางศาสนาคริสต์ต่างนิกาย คือนิกายโรมันคาทอลิก กับนิกายโปรเตสแตนต์ โดยในกลางศตวรรษที่ 16 ชาวฮอลันดาซึ่งนับถือคริสต์ศาสนานิกายโปรเตสแตนต์ได้ตกอยู่ภายใต้การปกครองของสเปนซึ่งนับถือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก ความแตกต่างในการนับถือนิกายในศาสนาคริสต์เป็นสิ่งที่สร้างความขัดแย้งและความต้องการแยกตัวออกจากสเปนของฮอลันดา ชาวฮอลันดาได้ทำการกบฏต่อต้านการปกครองของสเปนหลายครั้ง ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณ และสร้างความวุ่นวายในการปกครองของสเปนเป็นอันมาก ดังนั้นสเปนจึงมีความตั้งใจในการลิดรอนอำนาจของฮอลันดาเพื่อมิให้มีกำลังพอที่จะก่อการใด ๆ นอกจากนี้แล้วยังอาจสามารถกำจัดคริสต์ศาสนานิกายโปรเตสแตนต์ ให้หมดไป ความตั้งใจของสเปนนี้ยังไม่ปรากฏชัดเจนนักจนกระทั่งความขัดแย้งนี้ได้ขยายตัวมาถึงโปรตุเกส ด้วยเหตุที่ว่าโปรตุเกสได้ตกเป็นเมืองขึ้นของสเปนในปี ค.ศ.1580 แผนการลิดรอนอำนาจของฮอลันดาจึงได้เกิดขึ้น สเปนรู้ว่าฮอลันดาเป็นชาติที่ได้รับผลประโยชน์จากการค้าทางทะเลอย่างมหาศาล การทำลายการค้าทางทะเลของฮอลันดาเปรียบเสมือนการการทำลายประเทศฮอลันดาเองทีเดียว ดังนั้นสเปนจึงสั่งห้ามมิให้เรือสินค้าของฮอลันดาเข้ามาทำการค้าขาย ขนถ่าย แลกเปลี่ยนสินค้าที่เมืองท่าลิซบอน เมืองท่าสำคัญของโปรตุเกสซึ่งสเปนควบคุมอยู่

การที่เรือสินค้าของฮอลันดาไม่สามารถเข้ามาทำการค้าขาย ขนถ่าย แลกเปลี่ยนสินค้าไปยังประเทศยุโรปอื่นดังที่เคยมาส่งผลกระทบต่อฮอลันดาอย่างมาก รัฐบาลฮอลันดาถือว่าการกระทำครั้งนี้เป็นการโจมตีผลประโยชน์และรายได้ของฮอลันดาอย่างรุนแรง ดังนั้นฮอลันดาจึงมีแนวความคิดในการตอบโต้การกระทำของสเปน โดยทำลายการค้าขายทางทะเลของโปรตุเกส และเข้าควบคุมเส้นทางการค้าจากทางตะวันออกเสียเองโดยไม่ผ่านโปรตุเกส นอกจากนี้แล้วฮอลันดายังทำการโจมตีอาณานิคมของโปรตุเกสในบราซิลและในอาฟริกาอีกด้วย การดำเนินการดังกล่าวเป็นการยิงศรดอกเดียวได้นกหลายตัวของฮอลันดา กล่าวคือหากฮอลันดาสามารถควบคุมเส้นทางคมนาคมทางทะเลและแหล่งวัตถุดิบได้ฮอลันดาก็จะ

---

30 Richard Harding, หน้า 15

31 ภูวดล ทรงประเสริฐ, หน้า 45

สามารถผูกขาดการค้าแทนที่โปรตุเกส อีกทั้งรายได้จากการขนส่งและเป็นพ่อค้าคนกลางก็จะกลายเป็นรายได้ที่ไม่ต้องแบ่งให้กับใคร และเมื่อโปรตุเกสอ่อนแอลงก็เสมือนเป็นการทำลายความมั่งคั่งและมั่นคงของสเปนอีกทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการกดดันไม่ให้อังกฤษซึ่งเริ่มสร้างสมกำลังทางเรือและพยายามจะแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาในย่านนี้ต้องถอยร่นออกไป

เมื่อได้ตัดสินใจอย่างนี้แล้ว ฮอลันดาได้ดำเนินการจัดระเบียบบริษัทที่มีธุรกิจการค้าขายทางทะเลทั้งปวงเข้าด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อระดมทุนในการสร้างกองเรือพาณิชย์และกองเรือคุ้มกัน อีกทั้งป้องกันมิให้ชาวฮอลันดาทำการแข่งขันในการค้าทางทะเลกันเอง โดยได้ตั้ง บริษัท Vereenigde Oostijndische Compagnie (United East India Company) ขึ้นในปี ค.ศ.1602 บริษัทนี้บริหารงานโดยคณะกรรมการประกอบด้วยผู้อำนวยการ 17 คน ซึ่งเป็นผู้มีอภิสิทธิ์ผูกขาดการเดินเรือไปทางตะวันออกอ้อมแหลมกู๊ดโฮปและทางผูกขาดการเดินเรือไปทางตะวันตก ผ่านช่องแคบแมคเจลแลน[32] การดำเนินการทั้งปวงของบริษัท ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างใกล้ชิด ไม่ว่าจะเป็นนโยบายการค้าขายทางทะเล การสร้างป้อมค่ายรักษาเส้นทางคมนาคมและการค้าทางทะเล การทำสนธิสัญญากับผู้ปกครองชาวพื้นเมือง การแต่งตั้งข้าหลวงในพื้นที่การปกครองทั้งหลาย ทั้งนี้เนื่องจากผลกำไรจากการค้าขายทางทะเลในหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นเงินตรา ภาษี ผลิตภัณฑ์อาหาร และแรงงานได้ถูกใช้ไปในการพัฒนาประเทศ และการทำสงครามกับสเปน การมาตั้งสถานีการค้าที่เมืองบันตัมของชวาตั้งแต่ปี ค.ศ.1600 และแรงผลักดันจากผลของสงครามในยุโรป ยิ่งทำให้ฮอลันดาต้องการเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาคนี้และเมื่อฮอลันดาเองเมื่อได้มาถึงมลายู สุลต่านยะโฮร์ได้ต้อนรับฮอลันดาอย่างมิตรด้วยความคาดหวังว่าจะได้รับความช่วยเหลือจากฮอลันดาเพื่อให้คานอำนาจกับโปรตุเกส สุลต่านได้อนุญาตให้ฮอลันดาตั้งสถานีการค้าขึ้นได้บริเวณฝั่งแม่น้ำยะโฮร์ ฮอลันดาและสุลต่านยะโฮร์ได้ตกลงทำสนธิสัญญาในปี ค.ศ.1606 เนื้อหาสำคัญของสนธิสัญญาคือการร่วมมือกันทำลายอิทธิพลของโปรตุเกส โดยยะโฮร์จะร่วมมือกับฮอลันดาในการยึดมะละกา ต่อจากนั้นฮอลันดาจะเป็นฝ่ายดูแลเมืองเอง ส่วนยะโฮร์ก็จะสามารถควบคุมดินแดนรอบๆ มะละกา[33]

ผลแห่งสัญญานี้ ยะโฮร์จึงได้ร่วมมือกับฮอลันดาทำการโจมตีมะละกาซึ่งอยู่ภายใต้การปกครองของโปรตุเกส อย่างไรก็ดีมะละกาสามารถต้านทานการรุกโจมตีไว้ได้อย่างเหนียวแน่น ทำให้การโจมตีจากกำลังทหารของยะโฮร์ และฮอลันดาครั้งนี้ไม่เป็นผล โชคชะตายังเข้าข้างฮอลันดาอีกเมื่อความขัดแย้งระหว่างสเปนกับฮอลันดาได้ยุติลงโดยที่ฮอลันดาได้รับอิสรภาพในปี ค.ศ.1609 ฮอลันดาจึงหมดภาระในการต่อสู้และทำสงครามกับสเปน สามารถทุ่มเทกำลังคน และกำลังทรัพย์ทั้งหมดมาเพื่อการค้าขายทางทะเล ฮอลันดายังคงยึดมั่นและรักษาความมุ่งหมายของตนในการเป็นประเทศผู้ควบคุมการค้าในย่านนี้ การที่จะควบคุมการค้าและเส้นทางคมนาคมทางทะเลได้ต้องมีสถานีการค้าและการส่งกำลังที่เป็นหลักแหล่งและมั่นคง ฮอลันดาได้สร้างเมืองปัตตาเวียขึ้นในปี ค.ศ.1618[34] ซึ่งการตั้งสถานีการค้าที่ปัตตาเวียนี้ไม่ทำให้ฮอลันดาผิดหวัง ปัตตาเวียเจริญขึ้นและเป็นที่นิยมของพ่อค้าในเวลาอันรวดเร็ว อย่างไรก็ดีโปรตุเกสซึ่งเป็นศัตรูที่สำคัญของฮอลันดาทั้งเรื่อง

---

32 ธนู แก้วโอภาส, *ประวัติศาสตร์ยุโรป*, กรุงเทพฯ:สนพ.สุขภาพใจ, 2549, หน้า 264

33 เอน เจ ไรอัน, หน้า 53

34 เรื่องเดียวกัน, หน้า 59

การค้าขายและความแตกต่างด้านศาสนาความเชื่อยังคงตั้งหลักมั่นคงอยู่ที่มะละกา เป็นเสมือนหอกข้างแคร่ที่ฮอลันดาปรารถนาที่จะกำจัดคู่แข่งทางการค้าของตนให้หมดอิทธิพลไปจากดินแดนแถบนี้อย่างสิ้นเชิง ถึงแม้การโจมตีมะละกาด้วยกำลังทหารจะไม่เป็นผล แต่ในแง่การค้าขายทางทะเล โดยการที่ปัตตาเวียสามารถแย่งชิงการเป็นศูนย์กลางการค้าจากมะละกาไปได้ทำให้มะละกาอ่อนแอลง ประกอบกับสถานการณ์การรบในยุโรปทำให้โปรตุเกสต้องใช้งบประมาณจำนวนมหาศาลในการดูแลป้อมปราการ สถานีการค้าตามเส้นทางคมนาคมทางทะเล รวมทั้งการฉ้อราษฎร์บังหลวงของเหล่าข้าหลวงและนักบวชที่ประจำอยู่ตามสถานีการค้าต่าง ๆ ทำให้โปรตุเกสเกิดปัญหาด้านการเงินและเกิดความอ่อนแอลงถึงที่สุด

เมื่อเป็นดังนี้รัฐสุลต่านยะโฮร์และฮอลันดาจึงได้ตกลงจะร่วมมือกันเข้าโจมตีมะละกาอีกครั้งหนึ่ง การโจมตีครั้งนี้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ.1639 ยะโฮร์และฮอลันดาใช้กำลังทางเรือเข้าปิดล้อมป้อมอาฟาโมซา การเตรียมการครั้งนี้ได้ถูกวางแผนมาอย่างดีโดยกำลังทางเรือของยะโฮร์และฮอลันดาได้ทำการปิดล้อมเส้นทางการเข้าออกจากป้อมอย่างหนาแน่น ผลจากการปิดล้อมทางทะเลทำให้ผู้คนภายในป้อมล้มตายลงจำนวนมากเนื่องมาจากการอดอาหารและโรคระบาด กำลังทางเรือของโปรตุเกสจากสถานีการค้าอื่น ๆ ก็มิได้ส่งมาช่วย ในที่สุดป้อมอาฟาโมซาก็แตกลงในเดือน มกราคม ค.ศ.1641 ความรุ่งเรืองของมะละกาและอำนาจของโปรตุเกสในดินแดนแห่งนี้จึงได้หมดไป เมื่อศัตรูทางการค้าและความเชื่อทางศาสนาได้หมดอำนาจไปแล้ว ความฝันของฮอลันดาจึงได้กลายเป็นความจริง ปัตตาเวียกลายเป็นศูนย์กลางการค้าเครื่องเทศแต่เพียงผู้เดียวในย่านนี้ ฮอลันดาค้าขายกับพ่อค้าพื้นเมืองและทำการติดต่อค้าขายกับประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นจีน ญี่ปุ่น อินเดีย ศรีลังกา และด้วยการเป็นมหาอำนาจทางทะเลฮอลันดาจึงสามารถควบคุมเส้นทางคมนาคมทางทะเลในบริเวณนี้และการเดินทางไปยุโรปไว้ได้ ทำให้ฮอลันดาเป็นพ่อค้าที่ผูกขาดการค้าเครื่องเทศไว้ได้ ฮอลันดาใช้วิธีการค้าแบบซื้อถูกและขายแพง ทำการกดราคาสินค้าจากพ่อค้าและผู้ผลิตชาวพื้นเมือง ร่วมกับการบังคับให้เรือต่างชาติต้องเข้ามาซื้อขายสินค้าในเมืองท่าของตนเพื่อเรียกเก็บภาษี ในส่วนของเครื่องเทศก็เป็นผู้นำไปขายเสียเองที่ยุโรปในราคาแพง โดยเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าต่าง ๆ จากตะวันออกไปยังยุโรปแต่เพียงผู้เดียว พ่อค้าคนไหนไม่ยอมรับราคาที่กำหนดโดยฮอลันดาก็ไม่สามารถดำเนินการค้าขายได้ ฮอลันดาจึงมีรายได้จากการเก็บภาษีและการค้าขายเครื่องเทศอย่างมหาศาล ในทางกลับกันฮอลันดาก็สร้างศัตรูและความไม่พอใจให้เกิดขึ้นกับพ่อค้าพื้นเมืองและคู่ค้าต่าง ๆ ในยุโรป ทั้งนี้เมื่อฮอลันดาได้มะละกาแล้วก็ไม่ได้สนใจจะให้มะละกาเป็นสถานีการค้าของตน เพราะแท้ที่จริงแล้วฮอลันดามีปัตตาเวียซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าของตนอยู่แล้ว แต่การที่ได้มะละกามานั้นก็เพื่อไม่ให้มะละกาเป็นฐานที่มั่นสำหรับโปรตุเกสในการค้าขายแข่งกับตนเท่านั้น มะละกาจึงเป็นเพียงเมืองหน้าด่านให้กับฮอลันดาเพื่อใช้จัดระเบียบและควบคุมเรือที่เดินทางผ่านเข้าออกในบริเวณนี้เท่านั้น

<u>การวางรากฐานของอังกฤษ</u> ประเทศสำคัญที่ก้าวเข้ามาและมีบทบาทในการกำเนิดสิงคโปร์ที่สำคัญที่สุดคืออังกฤษ ประเทศอังกฤษเริ่มการค้าขายทางทะเลภายหลังฮอลันดาและโปรตุเกส ในระยะเริ่มต้นอังกฤษผลิตและส่งสินค้าประเภทผ้าขนสัตว์และถ่านหินไปยังยุโรปและประเทศต่าง ๆ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับอเมริกา อังกฤษเองก็สนใจกำไรจากการค้าขายในด้านตะวันออกเช่นเดียวกับโปรตุเกสและฮอลันดา โดยในปี ค.ศ.1600 พ่อค้าชาวอังกฤษได้ตั้งบริษัทบริติชอิสต์อินดีสขึ้นเช่นกัน แต่ด้วยอิทธิพลและกำลังทางเรือของฮอลันดาทำให้บริษัทบริติชอิสต์อินดีสไม่ต้องการสร้างความขัดแย้งให้

เกิดขึ้นระหว่างสองชาติ จึงต้องหันไปทำการค้าขายในอินเดียเป็นหลักแทน อังกฤษเริ่มด้วยการเข้าครอบครองเบงกอล ทำสงครามกับคนอินเดียเพื่อจัดสร้างอาณานิคมแห่งใหม่ อังกฤษได้ชัยชนะอย่างต่อเนื่อง และสามารถลิดรอนอิทธิพลของฝรั่งเศสที่มีอยู่ในอินเดียไปทีละน้อย ต่อมาอังกฤษได้รับชัยชนะจากฝรั่งเศสในสงคราม 7 ปี และเมื่ออังกฤษมาถึงก็พบว่าพื้นที่จากช่องแคบมะละกาไปจนถึงฟิลิปปินส์เป็นเขตอิทธิพลของฮอลันดาไปแล้ว หลังจากยึดครองอินเดียได้สำเร็จ อังกฤษได้ขยายอิทธิพลจนสามารถมาตั้งสถานีการค้าได้ที่เกาะปีนัง อย่างไรก็ดีอังกฤษพบว่าปีนังไม่เหมาะนักในการควบคุมเส้นทางการค้า อังกฤษจึงมองหาพื้นที่ใหม่ในช่องแคบมะละกาเพื่อที่จะได้สามารถควบคุมเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาได้ดียิ่งขึ้น

<u>อดีตอันรุ่งเรืองของเทมาเส็ก</u> เมื่อเซอร์ราฟเฟิ้ลแห่งบริษัทบริติชอีสต์อินดีสต์พายเรือของเขามาขึ้นชายหาดของเกาะเทมาเส็กอันเป็นชื่อดั้งเดิมของสิงคโปร์ในปี 1819 นั้น เขาเห็นชาวประมงเพียงไม่กี่คนบนฝั่ง แต่ใครจะรู้บ้างว่าโอกาสอันยิ่งใหญ่ของอังกฤษได้มาถึงแล้ว หมู่บ้านชาวประมงเล็กๆ แห่งนี้กำลังจะได้อาศัยความชาญฉลาดของชาวอังกฤษผู้นี้ประกอบกับพรทางภูมิศาสตร์การเดินเรืออันสำคัญ ที่จะสร้างหมู่บ้านแห่งนี้ให้กลายเป็นเมืองท่ายุทธศาสตร์ที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในศตวรรษนั้น จุดเปลี่ยนที่สำคัญที่ราฟเฟิ้ลได้นำมาสู่สิงคโปร์เป็นครั้งแรกก็คือการวางยุทธศาสตร์ให้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าปลอดภาษีซึ่งจะเป็นสถานที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าจากผืนแผ่นดินแหล่งผลิตขนาดใหญ่โดยรอบ หรือโมเดลที่เรียกว่า “ฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์” การที่อังกฤษสามารถช่วงชิงโอกาสในการสร้างเมืองท่าครั้งนี้แม้จะไม่ได้เกิดจากความตั้งใจตั้งแต่แรกเริ่ม แต่ได้ทำให้สิงคโปร์ได้แจ้งเกิดในวงการค้าของโลกในฐานะฟรีพอร์ตที่รุ่งเรืองที่สุด นับแต่ราฟเฟิ้ลนำเรือน้อยของเขาเข้าเทียบฝั่งเกาะเล็กๆ แห่งนี้เมื่อสองศตวรรษครึ่งล่วงมาแล้ว

ในอดีตก่อนหน้านั้นสิงคโปร์เคยเป็นเมืองท่ามาก่อนที่ศูนย์กลางอำนาจจะย้ายไปที่มะละกา ประวัติศาสตร์ของสิงคโปร์ที่เกี่ยวข้องกับอาณาจักรศรีวิชัยนี้มีการบันทึกได้จากหลายแหล่ง ดังเช่น รายงานของเจ้าหน้าที่กงสุลหรือเอกอัคราชทูตของจีนประจำเมืองท่าแห่งนี้ได้บันทึกไว้โดย เชื่อกันว่าสิงคโปร์เป็นเมืองท่าสำคัญของนานยางหรือทะเลใต้ (Nanyang : southern ocean)[35] ซึ่งเป็นนามที่จีนใช้เรียกขานพื้นที่หรืออาณาจักรต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมกัน เจ้าหน้าที่กงสุลของจีนบันทึกว่าเมืองสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางในการติดต่อค้าขายระหว่างอาณาจักรต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้กับพ่อค้าชาวจีน ชาวอินเดีย และชาวอาหรับ ชื่อของสิงคโปร์ยังปรากฏอยู่ในบันทึกชาวชวาในช่วงศตวรรษที่ 14 โดยชาวชวาเรียกเกาะแห่งนี้ว่า เทมาเส็ก (Temasek) ในส่วนของบันทึกประจำปีชาวมาเล (Sejarah Melayu :Malay Annual) เกาะสิงคโปร์เป็นมหานครหรือเมืองแห่งการค้า ผู้ปกครองอาณาจักรปาเล็มบังชื่อ SRI TRI BUANA ได้เดินทางมาถึงสิงคโปร์และพบกับสัตว์ที่มีลักษณะประหลาดชนิดหนึ่งซึ่งไม่เคยพบเห็นมาก่อน ต่อมาจึงได้รู้ว่าสัตว์ชนิดนั้นคือ สิงโต ดังนั้นพระองค์จึงได้ตั้งชื่อเกาะนี้ว่า สิงคปูระ (Singapura : Lion city) ชื่อของเกาะสิงคโปร์หรือเทมาเส็กปรากฏในรายชื่อเมืองขึ้นของสยามในปี ค.ศ.1360[36] ในช่วงเวลานี้ เจ้าชายสุมาตรานับถือฮินดูนามว่าเจ้าชายปรเมศวรได้ถูกขับไล่ออกจาก

---

35 *Singapore a country study*, หน้า 6

36 เอน เจ ไรอัน, หน้า 15

เมืองปาเลมบัง และได้เสด็จมายังเทมาเส็กเพื่อเป็นที่หลบภัยและที่พักพิง เจ้าผู้ครองเกาะเทมาเส็กหรือสิงคโปร์ได้ให้การต้อนรับเจ้าชายปรเมศวรเป็นอย่างดี แต่แล้วเจ้าชายปรเมศวรพร้อมบริวารผู้ติดตามหนีภัยมาจากปาเลมบังกลับวางอุบายสังหารเจ้าบ้านและทำการยึดอำนาจปราบดาภิเษกตนเองขึ้นเป็นผู้ปกครองเกาะแห่งนี้เสียเอง เมื่อเจ้าชายปรเมศวรขึ้นมามีอำนาจเด็ดขาดในเทมาเส็กแล้ว ก็ได้เปลี่ยนเมืองท่าการค้าแห่งนี้ให้กลายเป็นเมืองของโจรสลัด ออกปฏิบัติการปล้นชิงเรือสินค้าที่เดินทางผ่านไปมาในช่องแคบมะละกา ซึ่งสอดคล้องกับตามรายงานของนักเดินทางชาวจีนชื่อว่า หวาง ดาหยวน Wang Dayuan[37] ที่ได้รายงานไว้ในปี ค.ศ.1349 หรือ พ.ศ.1892 หวางเรียกเกาะแห่งนี้ว่า ดามาซี (Tan ma sih) ในรายงานของหวาง นอกจากการรายงานตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของเกาะแห่งนี้แล้วยังรายงานว่าสิงคโปร์เป็นที่ซ่องสุมของบรรดาโจรสลัดนับร้อย ๆ ลำที่คอยปล้นเรือสินค้าที่เดินทางผ่านในบริเวณนี้ การดำเนินการปล้นชิงสินค้าจากพ่อค้านักเดินเรือชาติต่าง ๆ ในช่องแคบมะละกาของเจ้าชายปรเมศวรเป็นการคุกคาม สั่นคลอนการค้าขายทางทะเลในย่านนี้เป็นอย่างมาก สร้างความไม่พอใจให้กับรัฐต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณโดยรอบ ทำให้เจ้าชายปรเมศวรต้องถูกขับออกจากเทมาเส็กอีกครั้งและเดินทางขึ้นเหนือไปสร้างเมืองขึ้นใหม่ที่มะละกา ในปี ค.ศ.1402 อันเป็นการสิ้นสุดบทบาทของเกาะสิงคโปร์ในยุคนั้น

จะเห็นได้ว่าสมุททานุภาพหรือกำลังอำนาจทางทะเลของเกาะสิงคโปร์ในยุคแรกเริ่มคืออาณาจักรศรีวิชัย มาจากปัจจัยภูมิศาสตร์ของประเทศที่เป็นเส้นทางการค้า และลักษณะธรรมชาติที่เกื้อกูลต่อการเป็นแหล่งที่พักเรืออาหารและน้ำเป็นหลัก ความสำคัญทางปัจจัยภูมิศาสตร์ของประเทศส่งผลต่อการค้าขายทางทะเลระหว่างพ่อค้าโพ้นทะเลและชนท้องถิ่น ลักษณะธรรมชาติที่เกื้อกูลเป็นสิ่งสำคัญในการมีกำลังอำนาจทางทะเลของสิงค์โปร์นั่นคือการมีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดกึ่งกลางระหว่างกลุ่มพ่อค้านักเดินเรือ เกาะสิงคโปร์เป็นเสมือนจุดเชื่อมต่อการเดินทางค้าขายระหว่างพ่อค้าชาวอินเดียและชาวอาหรับที่เดินทางมาจากมหาสมุทรอินเดีย กับพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางมาจากทะเลจีนใต้ให้ได้มาพบกัน พ่อค้าทั้งสองชาติต่างมีจุดมุ่งหมายในการขายสินค้าจากประเทศตน แลกเปลี่ยนและเสาะหาสินค้าที่ต้องการ นำกลับไปขายเอากำไรในประเทศ กองเรือค้าของชาติต่าง ๆ ต้องการทำการค้าและกำไรจากการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าที่ผลิตในประเทศกับสินค้าที่หายาก ชาวพื้นเมืองของรัฐใกล้เคียงไม่ว่าจะมาจากคาบสมุทรมาเลเซีย เกาะสุมาตรา หมู่เกาะกาลิมันตันสามารถเดินทางมายังสิงคโปร์ได้โดยง่าย ทั้งนี้ชาวพื้นเมืองเหล่านี้ต่างนำเอาสินค้าพื้นเมืองอันเป็นที่ต้องการของเหล่าพ่อค้าชาวต่างชาติ เข้ามาแลกเปลี่ยนสิ่งของที่ตนต้องการและนำกลับไปใช้หรือนำไปขายเพื่อหากำไรอีกต่อหนึ่งในประเทศของตน

ในยุคสมัยนั้นการเดินทางต้องอาศัยอิทธิพลทางธรรมชาติ ตำแหน่งที่ตั้งของสิงคโปร์ถือว่าเป็นจุดศูนย์กลางเนื่องจากสมัยนั้นการเดินเรือยังต้องอาศัยลมธรรมชาติ พ่อค้าชาวอินเดียและพ่อค้าอาหรับเดินทางด้วยลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในช่วงเดือน พ.ค. – ส.ค. ส่วนพ่อค้าชาวจีนเดินทางด้วยลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงเดือน พ.ย. – เม.ย. จุดกึ่งกลางในการเดินทางด้วยลมธรรมชาติของพ่อค้าทั้งสองสัญชาติคือสิงคโปร์ คาบสมุทรมาลายูและหมู่เกาะต่าง ๆ ในบริเวณนี้ เมื่อกลุ่มพ่อค้าทั้งสองชาติเดินทางมาถึงสิงคโปร์ในระหว่างที่รอลมในการเดินทางกลับ ก็ทำการถ่ายเท และ

37 *Singapore a country study*, หน้า 7

เปลี่ยนสินค้า ซึ่งกันและกัน เมื่อฤดูลมเปลี่ยนทิศทางในทางตรงกันข้ามก็คือเวลาในการเดินทางกลับ การที่สภาวะลมอำนวยเช่นนี้ทำให้การเดินทางค้าขายเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว พ่อค้าสามารถไปกลับได้ภายใน 1 ปี สิงคโปร์และพื้นที่ในบริเวณนี้จึงเป็นเสมือน "ที่พักครึ่งทาง"[38] ของพ่อค้าและชาวเรือ นอกจากนี้แล้วที่ตั้งซึ่งอยู่ในช่องแคบมะละกาทำให้การจอดเรือที่เกาะสิงคโปร์มีความปลอดภัยจากมรสุมหรือภัยธรรมชาติอื่น ๆ เรือสินค้าสามารถหาอาหารและน้ำจืดได้จากคนพื้นเมืองและแหล่งน้ำธรรมชาติ ด้วยเหตุนี้การค้าขายในสิงคโปร์จึงมีความรุ่งเรืองขึ้นเป็นลำดับ

การเปลี่ยนแปลงทางประชากร เชื้อชาติและวัฒนธรรมได้รับอิทธิพลโดยตรงจากการค้า เมื่อการค้าทางทะเลมีความเจริญมากขึ้น ประชากรในสิงคโปร์และเมืองต่าง ๆ ในบริเวณนี้ได้ติดต่อกับพวกพ่อค้าชาวมุสลิมอาหรับ และอินเดียมุสลิมที่เดินทางมาค้าขายกับพ่อค้าชาวจีน การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างคนพื้นเมืองกับชาวมุสลิมอาหรับและชาวอินเดียมุสลิมเกิดขึ้นเนื่องจากการเดินทางค้าขายทางทะเลอันนับว่าเป็นการถ่ายเทวัฒนธรรมและศาสนาที่สำคัญ การถ่ายเทวัฒนธรรมและศาสนานี้ได้เกิดขึ้นและเป็นไปอย่างรวดเร็วเนื่องจากการแข่งขันกันทางการค้าระหว่างพ่อค้าชาวพื้นเมือง พ่อค้าชาวพื้นเมืองเหล่านี้มีความต้องการในการผูกใจพ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดียมุสลิมให้นิยมทำการค้าขายกับตนเท่านั้น วิธีการหนึ่งก็คือการแต่งงาน และการปรับเปลี่ยนการนับถือศาสนา ซึ่งทำให้คนพื้นเมืองหันมานับถือศาสนาอิสลามมากขึ้น ประกอบกับผู้ปกครองหัวเมืองต่าง ๆ เล็งเห็นผลกำไรจากการเรียกเก็บภาษีจากเรือสินค้า ต้องการให้เมืองในปกครองของตนเป็นที่พักและเป็นที่แลกเปลี่ยนถ่ายเทสินค้าของพ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดียมุสลิม การเข้ามาพักอาศัยและค้าขายในเมืองของตนหมายถึงผลกำไรและเงินที่สามารถเก็บเข้าคลังหลวงได้มากขึ้น เจ้าเมืองเหล่านั้นจึงทำการเข้ารีตเปลี่ยนมานับถือศาสนาอิสลาม ส่งเสริมให้มีศาสนาสถาน จัดหาล่ามและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดียมุสลิม พ่อค้าและประชาชนทั่วไปจึงเริ่มหันมานับถือศาสนาอิสลามตามผู้นำของตน สำหรับข้อสงสัยที่ว่าศาสนาอิสลามในมาลายูได้รับการเผยแพร่มาจากพ่อค้าชาวอาหรับหรือชาวอินเดียมุสลิมกันแน่ นักประวัติศาสตร์เชื่อว่าศาสนาอิสลามที่นับถือกันในมาลายูน่าจะมีอิทธิพลมาจากทางอินเดียมากกว่า เหตุผลที่สนับสนุนแนวคิดนี้เนื่องจากหลักฐานทางวัฒนธรรมที่ถึงแม้ว่าคณะผู้เผยแพร่ศาสนาอิสลามได้ทำลายปูชนียสถานและโบราณวัตถุของลัทธิฮินดู อาทิเช่น วัดและเทวรูป ออกไป ผู้เผยแพร่ศาสนาอิสลามก็มิได้เปลี่ยนแปลงหรืออาจไม่ประสงค์จะเปลี่ยนแปลงขนบธรรมเนียมและประเพณีซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตทางด้านวัฒนธรรมอินเดีย[39] ศาสนาอิสลามมีความเจริญรุ่งเรืองมากขึ้น มีจำนวนผู้คนให้ความศรัทธาและได้เผยแผ่ต่อไปยังปัตตานี มะละกา กลันตัน ตรังกานูและปาหัง จนรัฐเหล่านี้กลายเป็นรัฐอิสลามไปในที่สุด

อย่างไรก็ดีจะเห็นได้ว่าความรุ่งเรืองทางการค้ากับกำลังนาวิกานุภาพหรือกำลังรบทางเรือจะต้องเป็นของคู่กัน สิงคโปร์ในยุคนั้นต้องพบกับจุดจบเนื่องจากไม่สามารถป้องกันตนเองจากประเทศหรืออาณาจักรเพื่อนบ้านที่ต้องการขยาย

---

38 เอน เจ ไรอัน, หน้า 2

39 เอน เจ ไรอัน, หน้า 20

อิทธิพลและการมีอำนาจสิทธิขาดในการค้าขายในบริเวณนี้ การที่สิงคโปร์ตั้งอยู่ในตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญ เป็นศูนย์กลางของเส้นทางในการเดินทางค้าขาย เป็นเหตุให้สิงคโปร์ตกอยู่ภายใต้การแย่งชิงและแสดงสิทธิจากอาณาจักรสยามทางเหนือ และอาณาจักรชวาทางใต้ ผลของการแผ่ขยายอำนาจของอาณาจักรอื่นนี้ทำให้สิงคโปร์ในยุคศรีวิชัยเสื่อมลง อันถือได้ว่าเป็นการสิ้นสุดความเจริญรุ่งเรือง และการเป็นศูนย์กลางการค้าขายที่สำคัญที่สุดในยุคนั้นของสิงคโปร์ แม้กระทั่งต่อมาในยุคเจ้าชายปรเมศวรกษัตริย์ผู้ปกครองสิงคโปร์ที่ตั้งตัวเป็นหัวหน้าโจรสลัดก็ไม่สามารถต้านทานอิทธิพลและกำลังทางเรือของรัฐที่เหนือกว่าได้ จึงต้องหลบหนีและไปก่อร่างสร้างเมืองใหม่ที่อยู่ทางเหนือขึ้นไปชื่อว่า มะละกา สิงคโปร์ถูกทอดทิ้งให้เป็นเกาะร้างและกลายเป็นแหล่งชุมนุมของเหล่าโจรสลัดในการลอบดักปล้นเรือสินค้าที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเป็นระยะเวลาหลายร้อยปี เมื่อพิจารณาปัจจัยในด้านประชากรแล้วก็จะเห็นข้อจำกัดด้านประชากรซึ่งมีจำนวนน้อย ประชาชนส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติที่เข้ามาค้าขาย มิได้มีความผูกพันจงรักภักดีต่อสิงคโปร์ ประกอบกับการบริหารงานของผู้ปกครองที่มิได้พัฒนากำลังทางเรือให้เข้มแข็งเพียงพอกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจการค้าทำให้สิงคโปร์ต้องตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของอาณาจักรใกล้เคียง และถูกรุกรานจากรัฐอื่นที่มีอำนาจทางทหารเหนือกว่า รัฐต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ต่างต้องการให้รัฐของตนเป็นศูนย์กลางการค้าแทนสิงคโปร์อันหมายถึงความเจริญรุ่งเรือง และความร่ำรวยอันเกิดจากการค้าทางทะเล จึงไม่เป็นที่แปลกใจเลยที่ว่ารัฐที่มีความแข็งแกร่งด้วยกำลังทางเรือจะพยายามคุกคามแสดงอิทธิพลต่อสิงคโปร์ ในที่สุดสิงคโปร์จึงถูกทอดทิ้งจากพ่อค้านักเดินเรือและต้องกลายเป็นเมืองร้างดังที่กล่าวไปแล้ว นอกจากนี้แล้วความเสื่อมของเทมาเส็กหรือสิงคโปร์ในยุคแรกนี้ยังเกิดจากความก้าวหน้าในเทคโนโลยีการต่อเรือและนโยบายการเรียกเก็บอากรค่าผ่านทางและการค้า ดังจะเห็นได้จากการที่พ่อค้าชาวจีนที่ทำการค้าขายโดยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าสำคัญ ต้องเสียอากรให้สิงคโปร์ เมื่อมีความชำนาญในเรื่องการเดินเรือในบริเวณนี้เพิ่มมากขึ้น สามารถต่อเรือสำเภาที่มีคุณภาพดี บรรทุกสิ่งของได้จำนวนมาก สามารถเดินทางในทะเลได้เป็นเวลานาน ๆ จึงทำการค้าขายกับเมืองต่าง ๆ ตามหมู่เกาะชวาได้โดยอิสระโดยเลือกทำการค้ากับเมืองที่ไม่ต้องจ่ายภาษี หรือเมืองที่เก็บภาษีเพื่อการติดต่อค้าขายน้อยลงกว่าสิงคโปร์ ด้วยสาเหตุดังกล่าวพ่อค้าชาวจีนเหล่านี้จึงสามารถเดินทางเพื่อติดต่อค้าขายกับพ่อค้าอาหรับ เปอร์เซีย และอินเดียโดยตรง อากรและภาษีที่สิงคโปร์เคยได้จากเรือสินค้าชาวจีน ชาวอาหรับ ชาวอินเดียและชนพื้นเมืองที่เดินทางมาแลกเปลี่ยน ซื้อขายสินค้าจึงลดลง

การเสื่อมสลายลงของสิงคโปร์ในการเป็นศูนย์กลางการค้าเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นนี้ ปรากฏการณ์เช่นนี้ไม่ได้เกิดกับสิงคโปร์แต่เพียงรัฐเดียวแต่ยังเกิดขึ้นกับอาณาจักรอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นมัชปาหิต อยุธยา รัฐสุลต่านยะโฮร์ มาละกา ปัตตาเวีย ต่างผลัดเปลี่ยนกันเป็นศูนย์กลางการค้าขายแทนสิงคโปร์ หลังจากฐานอำนาจย้ายไปที่มะละกาแล้วสิงคโปร์จึงกลายเป็นเกาะร้างขาดความสนใจจากนักเดินเรือและการค้าทางทะเล กลายเป็นที่ชุมนุมของเหล่าโจรสลัดที่หาโอกาสปล้นเรือสินค้าที่เดินทางในช่องแคบมะละกา สิงคโปร์จึงกลายเป็นเพชรในตมที่รอการเจียรนัยจากฐานอำนาจใหม่

<u>โมเดลฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์ภายใต้สเตรทเซ็ตเทิลเมนต์</u> ในปี 1819 เมื่อราฟเฟิ้ลมาถึงนั้น เทมาเส็กเป็นเพียงหมู่บ้านประมงเล็ก ๆ อันเต็มไปด้วยหนองน้ำ ทางด้านเหนือติดรัฐยะโฮร์ คั่นกลางด้วยช่องแคบยะโฮร์ ส่วนทางด้านใต้ติดกับช่องแคบสิงคโปร์ และมีผืนแผ่นดินขนาดใหญ่แห่งเกาะสุมาตราทำหน้าที่กันคลื่นลมจากมหาสมุทรแปซิฟิกไว้ได้

เป็นอย่างดี ประกอบกับอยู่ในละติจูดที่ใกล้ศูนย์สูตรจึงไม่เกิดลมพายุที่มีกำลังแรง อ่าวทางด้านใต้ของสิงคโปร์จึงเหมาะแก่การจอดเรือเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งเป็นความจริงทั่วไปของดินแดนทั้งสองขอบฝั่งของแหลมมลายูและเกาะสุมาตรา ลักษณะอันเหมาะทั้งทางทหารและการค้านี้ ทำให้ราฟเฟิ้ลถึงกับอุทานว่า มอลต้ามีความสำคัญต่ออังกฤษในเมดิเตอเรเนียนเพียงใด สิงคโปร์ก็มีความสำคัญต่ออังกฤษทางด้านตะวันออกเพียงนั้น

การได้เพชรเม็ดงามนี้มาในครอบครองนั้นเป็นไปโดยความตั้งใจกึ่งบังเอิญ ผลของสงครามในยุโรปทำให้อังกฤษได้กลายเป็นมหาอำนาจทางทะเลซึ่งมีกำลังทางเรือเข้มแข็งที่สุด อีกทั้งยังได้สิทธิการครอบครองอาณานิคมของฝรั่งเศสในอินเดียด้วย สิ่งสำคัญในการได้ครอบครองอาณานิคมทำให้การค้าของอังกฤษในอินเดียได้ผลกำไรมากขึ้น นอกจากการค้าในอินเดียที่อังกฤษได้สถาปนาไว้อย่างมั่นคงแล้ว อังกฤษยังเริ่มสนใจการค้าใบชากับจีนอีกด้วย แต่ด้วยเส้นทางการค้าทางทะเลจากอินเดียไปจีนเป็นระยะทางไกลอังกฤษจึงมองหาสถานที่ในการจัดตั้งสถานีการค้าของตนเองตามเส้นทาง แต่ด้วยอิทธิพลของฮอลันดาในช่องแคบมะละกา และหมู่เกาะชวาทำให้อังกฤษลังเลที่จะหาที่ตั้งสถานีการค้าในบริเวณนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งระหว่างสองประเทศ อังกฤษจึงให้ความสนใจพื้นที่ในบอร์เนียวและได้เข้าไปทำสัญญาเพื่อตั้งสถานีการค้าและการส่งกำลังบำรุงกับสุลต่านซูลู แต่การตั้งสถานีการค้าที่บอร์เนียวไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากบอร์เนียวห่างไกลจากเส้นทางการค้าขายและตลาดการค้าที่สำคัญที่มีอยู่ในขณะนั้น อังกฤษก็ยังไม่ละความพยายามที่จะเสาะหาตำบลที่ที่เหมาะสมในการสร้างสถานีการค้าของตนเองขึ้นในภูมิภาคเพื่อทำการค้าขายทางทะเล ส่งกำลังบำรุง รวมทั้งการคุ้มครองขบวนเรือสินค้าและควบคุมเส้นทางคมนาคม

ในที่สุดในปี ค.ศ.1786 อังกฤษตัดสินใจให้ปีนังเป็นศูนย์กลางการค้าแห่งใหม่ของตน โดยได้ทำสัญญายกเกาะปีนังจากสุลต่านรัฐเคดาห์ให้เป็นของอังกฤษโดยแลกกับเงินชดเชยและความคุ้มครองจากอังกฤษเพื่อมิให้สยามเข้ามามีบทบาทในเคดาห์ ในขั้นแรกอังกฤษตกลงในความยินยอมตามนี้ แต่ต่อมาได้มีนโยบายจากรัฐบาลมิให้บริษัทของอังกฤษเข้าไปเกี่ยวข้องในความขัดแย้งระหว่างเจ้าผู้ครองรัฐในภูมิภาคนี้ ทำให้สุลต่านเคดาห์ไม่พอพระทัย และได้รวบรวมกองเรือจะเข้าโจมตีฐานที่ตั้งของอังกฤษ แต่กองเรืออังกฤษรู้ตัวเสียก่อนจึงสามารถป้องกันและตอบโต้ทำให้กองเรือของสุลต่านเคดาห์แตกพ่ายไป และในที่สุดพระองค์ก็ยินยอมในการยกเกาะปีนังให้อังกฤษโดยรับแต่เพียงค่าตอบแทนรายปี ในปี ค.ศ.1803 อังกฤษตีได้เมืองมัทราส ซึ่งเป็นที่มั่นสำคัญแห่งสุดท้ายของชาวอินเดียที่ต่อต้านการล่าอาณานิคมของอังกฤษ ผลการรบที่เมืองมัทราสถือว่าเป็นการปราชัยของอินเดียที่มีต่ออังกฤษอย่างสิ้นเชิง สิ่งที่อังกฤษได้รับจากการได้ครอบครองแผ่นดินและมหาสมุทรอินเดียทำให้อังกฤษสามารถควบคุมเส้นทางการค้าทางทะเลในพื้นที่นี้และมีแผนที่จะแผ่ขยายอิทธิพลและสถาปนาความมั่นคงในการค้าขายทางทะเลให้มากยิ่งขึ้น โดยในปี ค.ศ.1805 อังกฤษได้ยกฐานะเกาะปีนังเป็นเขตปกครองที่ 4 ของบริษัทเทียบเท่ากับเมืองอื่น ๆ ของอังกฤษในอินเดียได้แก่ บอมเบย์ มัทราส กัลกัตตา โดยอังกฤษหวังว่าปีนังจะเป็นสถานีการค้าที่สำคัญและสร้างรายได้จากการค้าขายทางทะเลในย่านนี้ บุคคลสำคัญที่มีส่วนในการสร้างสิงคโปร์ได้เดินทางมาปฏิบัติราชการ ณ เกาะปีนังในครั้งนี้ด้วย บุคคลนั้นคือ โทมัส แสตมฟอร์ด ราฟเฟิ้ล ด้วยวิสัยทัศน์ของบุคคลท่านนี้เองทำให้สิงคโปร์พลิกฟื้นจากการเป็นเกาะร้างกลับมาเป็นศูนย์กลางการค้าขายทางทะเล และมีบทบาทในฐานะเมืองท่า

ที่สำคัญอีกครั้ง ราฟเฟิ้ลเป็นข้าราชการที่มีความกระตือรือร้น ทำการศึกษาและมีความรู้ในภาษา และประวัติศาสตร์ท้องถิ่น มองเห็นความเจริญรุ่งเรืองและการล่มสลายของชาติต่าง ๆ ที่ทำการค้าอยู่บริเวณนี้อย่างชัดเจน จากการศึกษาประวัติศาสตร์ทำให้ราฟเฟิ้ลเห็นความสำคัญและโอกาสในการที่อังกฤษจะขยายอำนาจทางทะเลมาสู่ภูมิภาคนี้ ด้วยการมองการณ์ไกลและสามารถเห็นผลประโยชน์ที่จะเกิดแก่อังกฤษอย่างมหาศาลหากสามารถควบคุมการค้าขายทางทะเลในภูมิภาคนี้ไว้ได้ เขาจึงทุ่มเทความพยายามทั้งปวงเพื่อเสาะหาเกาะหรือพื้นที่ชายฝั่งเพื่อพัฒนาตั้งเป็นสถานีการค้าภายใต้การปกครองของอังกฤษ

<u>การวางรากฐานของราฟเฟิ้ล</u> ราฟเฟิ้ลได้ออกสำรวจพื้นที่ทางทะเลที่ปลอดจากการครอบครองของฮอลันดา และได้ขึ้นบกที่เกาะสิงคโปร์ในปี ค.ศ.1819 เกาะสิงคโปร์อยู่ด้านใต้สุดของคาบสมุทรมลายู เป็นเกาะที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ยอดเยี่ยม รวมทั้งมีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมในการจอดเรือ ด้วยวิธีทางทางการทูตที่ล้ำลึกทำให้ราฟเฟิ้ลได้รับอนุญาตในการตั้งหลักแหล่ง โดยได้ทำการลงสนธิสัญญากับสุลต่านยะโฮร์เมื่อวันที่ 6 ม.ค.1819 และถึงแม้ว่าจะมีการคัดค้านอย่างหนักจากฮอลันดา ราฟเฟิ้ลก็สามารถทำให้สิงคโปร์อยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษเป็นผลสำเร็จ นอกจากนี้แล้วเขายังได้วาดฝันเกี่ยวกับอนาคตของสิงคโปร์ไว้ว่า “จะไม่สามารถมีสถานีที่ตั้งเด่นเป็นสง่าและเป็นความหวังสำหรับการพิทักษ์คุ้มครองและการปรับปรุงผลประโยชน์ของเราได้ดีกว่าสถานที่แห่งนี้ และย่อมเป็นไปไม่ได้ที่จะมีสถานที่ที่รวมประโยชน์มากกว่านี้ อันเป็นสะดือของประเทศมลายูต่าง ๆ เมืองท่าดี ๆ เพียงแห่งเดียวในทะเลย่านนี้ต้องทำลายอำนาจผูกขาดของฮอลันดาได้ในที่สุด”[40]

สิงคโปร์ไม่ได้ทำให้ราฟเฟิ้ลผิดหวัง ด้วยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมในการจอดเรือทำให้สิงคโปร์ประสบความสำเร็จในการค้าขายอย่างรวดเร็ว สิงคโปร์ได้กลายเป็นศูนย์รวมสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สินค้าที่ผลิตจากยุโรปและอินเดียถูกส่งมายังสิงคโปร์เพื่อจำหน่ายต่อไปยังจีน ประเทศต่าง ๆ ในอินโดจีนและอีสต์อินดีส และยังเป็นศูนย์สินค้าเครื่องเทศ และเกษตรกรรมที่รวบรวมมาจากคาบสมุทรมลายู อิสต์อินดีส รวมทั้งประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ก็ถูกส่งมารวบรวมไว้ที่สิงคโปร์ก่อนจะถูกส่งต่อไปยังอังกฤษและยุโรปต่อไป การเป็นศูนย์รวมสินค้าและการค้าขายของสิงคโปร์ทำให้ปริมาณและมูลค่าการค้าของสิงคโปร์เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าจากปี ค.ศ.1825 ซึ่งมีมูลค่าการซื้อขายรวมเพียง 2,610,000 เหรียญ เป็น 3,948,000 เหรียญในปี ค.ศ.1830[41] และเพิ่มมากขึ้นมากกว่า 10,000,000 เหรียญในปี ค.ศ.1859 ทั้งนี้ด้วยการค้าขายที่เกิดขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็วได้สร้างความเจริญในด้านต่าง ๆ ให้กับสิงคโปร์อย่างมากมาย

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งซึ่งส่งผลให้สิงคโปร์เป็นที่นิยมในหมู่พ่อค้าที่เดินทางมาค้าขายในภูมิภาคนี้นอกจากการบริหารเมือง และควบคุมความเรียบร้อยด้วยกฎหมายตามมาตรฐานอังกฤษแล้ว ก็คือนโยบายการค้าเสรีและปลอดภาษีของสิงคโปร์เอง เมื่อสิงคโปร์ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1819 ราฟเฟิ้ลได้วางรากฐานทั้งทางด้านการผังเมืองและกฎเกณฑ์ในการ

---

40 เอน เจ ไรอัน, หน้า 94

41 เรื่องเดียวกัน, หน้า 111

ทำการค้าเสรีให้กับสิงค์โปร์ และถึงแม้ว่าเมื่อราฟเฟิ้ลได้เดินทางกลับไปประเทศอังกฤษและได้เสียชีวิตที่ประเทศแม่ของตนในปี ค.ศ.1823 การค้าเสรีที่สิงคโปร์ก็ยังคงดำเนินต่อไปภายใต้การสนับสนุนจากครอฟอร์ด ผู้สำเร็จราชการเมืองขึ้นประจำอินเดียซึ่งสิงคโปร์อยู่ภายใต้การบังคับบัญชา นโยบายที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใคร่ค้า ค้า ใคร่ขาย ขาย เช่นนี้เป็นแม่เหล็กดึงดูดพ่อค้าชาวต่างชาติและชาวพื้นเมืองอย่างดี จึงไม่เป็นการแปลกที่สิงคโปร์จะคับคั่งไปด้วยพ่อค้าหลากหลายเชื้อชาติไม่เพียงแต่พ่อค้าจากชาติทางตะวันตกและจีนเท่านั้น แต่ยังรวมถึงพ่อค้ารายย่อยในภูมิภาคก็ยังเห็นผลกำไรมหาศาลในการเข้ามาค้าขายที่สิงคโปร์ และถึงแม้ว่าฮอลันดาที่มีอิทธิพลเหนือหมู่เกาะชวาและกาลิมันตัน ซึ่งต้องการรักษาการผูกขาดทางการค้าไว้กับตนเพียงชาติเดียว จะพยายามออกกฎระเบียบ เพื่อบังคับและป้องกันไม่ให้ชาวพื้นเมืองมาทำการค้าขายกับสิงคโปร์ก็ตาม แต่ก็ยังมีเรือของชาวพื้นเมืองนับเป็นร้อย ๆ ลำต่อปีเข้ามาทำการค้าขายและส่งสินค้าให้กับพ่อค้าจากชาติตะวันตกและจีนอย่างต่อเนื่อง

ด้วยปัจจัยเด่นในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างตะวันออกและตะวันตก สิงคโปร์จึงเป็นศูนย์กลางรวมรวบสินค้าทางการเกษตร ที่มีมากมายจากประเทศและดินแดนรอบ ๆ เกาะสิงคโปร์ เพื่อส่งเป็นวัตถุดิบให้อังกฤษและประเทศอื่น ๆ ในยุโรป ในทางกลับกันสิงคโปร์ก็เป็นศูนย์กลางการส่งสินค้าจากทางอังกฤษและประเทศอื่น ๆ ไปให้แก่ประเทศในภูมิภาค นอกจากปัจจัยสถานที่ตั้งแล้วสิงคโปร์ยังมีปัจจัยเสริมที่ได้รับจากธรรมชาติอันได้แก่ความเหมาะสมของสภาพทางกายภาพของเกาะเอง สภาพความลึกของน้ำที่รองรับการในจอดเรือและขนถ่ายสินค้าได้อย่างปลอดภัยจากการรบกวนของคลื่นลมทะเลภายนอก อังกฤษในฐานะผู้ปกครองสิงคโปร์ได้มีการพัฒนาสิงคโปร์ด้วยการวางผังเมืองและจัดระเบียบความเป็นอยู่ของประชากร และที่สำคัญคือการดำรงจุดมุ่งหรือวัตถุประสงค์ในการสร้างความเจริญของชาติตนด้วยการพาณิชย์ และความต้องการที่จะเข้ามาเป็นผู้กำหนดทิศทางในการดำเนินการค้าขายในภูมิภาคนี้ การดำเนินการดังกล่าวอังกฤษได้ออกนโยบายสำคัญทางการค้าที่เปิดโอกาสในพ่อค้าสามารถแข่งขันกันอย่างเสรีและละเว้นในการเก็บภาษีการค้าในสิงคโปร์ ถึงแม้ว่าในบางช่วงของการปกครองสิงคโปร์อังกฤษจะมีปัญหาในด้านงบประมาณในการบริหารสิงคโปร์อยู่บ้าง แต่ค่าตอบแทนที่อังกฤษได้รับจากสิงคโปร์ก็มีอย่างมากมายโดยเฉพาะการขยายการส่งออกสินค้าจากประเทศตนเองไปยังตลาดต่างประเทศทั้งในคาบสมุทรมาลายูและจีน อีกทั้งยังทำให้อังกฤษเป็นประเทศมหาอำนาจที่มีอิทธิพลเหนือภูมิภาคนี้จนกระทั่งเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

โมเมนตัมของการเริ่มต้นเป็นเมืองท่าเปิดของสิงคโปร์ในยุคนี้เองได้เป็นแรงกระตุ้นและแรงผลักดันให้สิงคโปร์ก้าวไปข้างหน้าในช่วงเวลาต่อมา ด้วยบทบาทในการเป็นเมืองท่าสำหรับสินค้าเกษตรของภูมิภาคและเป็นศูนย์รวมสินค้าจากยุโรปส่งออกไปยังประเทศอื่น ทำให้ตลาดซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าแห่งนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็วแม้ว่าอังกฤษจะได้มีการจัดตั้งเมืองท่าฮ่องกงขึ้นมาแข่งขันในปี 1892 แต่สิงคโปร์ก็ยังเป็นอาณานิคมทางเศรษฐกิจหลักทางตะวันออกของอังกฤษ และสถานะนี้ยิ่งโดดเด่นมากยิ่งขึ้นเมื่อมีการเปิดตัวคลองสุเอซในปี 1869 ซึ่งทำให้เรือจากยุโรปซึ่งก่อนหน้านี้ต้องเดินทางอ้อมอาฟริกามาทางใต้เกาะสุมาตราแล้วตัดเข้าช่องแคบซุนดา หันมาใช้เส้นทางลัดผ่านคลองสุเอซและช่องแคบมะละกา สิงคโปร์จึงกลายเป็นเมืองท่าการค้าระหว่างแหล่งผลิตในยุโรปและเอเชียตะวันออกไปสู่ตลาดผู้บริโภคในฝั่งตรงกันข้าม ทำให้

ปริมาณการค้าของสิงคโปร์เพิ่มสูงขึ้น มูลค่าการค้าขายทั้งการส่งออกและนำเข้า มีอัตราการเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าหกเท่าคือจาก 67,000,000 เหรียญ ในช่วงปี ค.ศ.1871-1873 เป็น 431,000,000 เหรียญ ในช่วงปี ค.ศ.1900-1902 และมีการขยายตัวอย่างมากอีกครั้งหลัง ค.ศ.1910 ถึงระหว่างปี ค.ศ.1925 ถึง 1927 ที่มูลค่าการค้าขายได้เพิ่มมากขึ้นอีกสี่เท่า โดยไปถึงจุดสูงสุดก่อนการเกิดสงครามโลกครั้งที่สอง ที่มูลค่า 1,832,000,000 เหรียญต่อปี[42]

สงครามโลกครั้งที่ 1 ในปี 1914 มิได้ส่งผลกระทบต่อสิงคโปร์มากนักในเชิงเศรษฐกิจ แต่ในทางการทหารแล้วสงครามครั้งนี้ทำให้อังกฤษได้ตระหนักถึงความน่ากลัวของกองทัพญี่ปุ่นที่รุ่งเรืองขึ้นเป็นลำดับในตะวันออกไกล ดังนั้นอังกฤษจึงได้ตัดสินใจสร้างฐานทัพเรือที่ยิ่งใหญ่ที่สุดที่สิงคโปร์เพื่อเป็นปราการหน้าในการป้องกันจักรวรรดิตะวันไม่ตกดินนี้ หากแต่ก็ไม่สามารถต้านทานการบุกของญี่ปุ่นในสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี 1942 ได้ ผลจากสงครามทำให้สิงคโปร์ต้องยอมจำนนต่อกองทัพญี่ปุ่น ชาวสิงคโปร์โดยเฉพาะชาวจีนที่ถูกสงสัยว่าอาจร่วมกับพรรคคอมมิวนิสต์ในจีนแผ่นดินใหญ่ต่อต้านญี่ปุ่นได้ถูกสังหารไปเป็นจำนวนมาก แม้กระทั่งภายหลังที่ฝ่ายสัมพันธมิตรได้รับชัยชนะและรับมอบสิงคโปร์คืนจากญี่ปุ่นแล้วแต่บ้านเมืองก็ได้ถูกทำลายไปอย่างยับเยิน ความเชื่อมั่นในจักรวรรดิอังกฤษที่จะปกป้องภัยให้แก่สิงคโปร์จึงได้สั่นคลอนไปด้วย ความถดถอยทางเศรษฐกิจอันเป็นผลจากสงครามทำให้อังกฤษจำเป็นต้องยอมให้เอกราชแก่สเตรทเซ็ตเทิลเมนต์และดินแดนอาณานิคมบริเวณนี้ อันได้แก่ มลายา สิงคโปร์ และบอร์เนียว ในปี 1962 และมีแผนจะถอนกำลังทหารออกจากสิงคโปร์และภูมิภาคในไม่ช้า สิงคโปร์จึงได้ตัดสินใจรวมกับมลายาเป็นสหพันธรัฐมาเลเซีย แต่ด้วยความขัดแย้งกันทางเชื้อชาติและอิทธิพลทางการเมือง ทำให้มาเลเซียขับสิงคโปร์ออกจากสหพันธรัฐมาเลเซียในปี 1965 ตลอดจนดำเนินการกีดกันทางการค้าและแสดงท่าทีคุกคามทางทหาร ในขณะเดียวกันอินโดนีเซียก็ได้ประกาศนโยบายเผชิญหน้ากับทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ ทำให้การค้าขายกับอินโดนีเซียต้องสะดุดลง ในขณะที่ภายในประเทศเองก็มีความวุ่นวายทางการเมือง พรรคคอมมิวนิสต์แห่งมลายา ซึ่งได้ต่อสู้ขับไล่ญี่ปุ่นในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองได้กลายเป็นวีรบุรุษของชาติและเป็นองค์กรทางการเมืองที่ทรงอิทธิพลในหมู่ชาวจีน จึงมีอิทธิพลสูงในสหภาพแรงงานชาวจีน เมื่อพรรคกิจประชาชนของนายกรัฐมนตรีลีกวนยูเข้าจัดตั้งรัฐบาลในปี 1959 จึงต้องเผชิญกับการประท้วงของแรงงานที่เข้มข้น

### 3.4 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของรัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยู

คงจะไม่เป็นการเกินเลยที่จะกล่าวว่า ในปี 1965 เมื่อสิงคโปร์แยกตัวออกจากสหพันธ์มาเลเซียนั้น สิงคโปร์กำลังจะประสบกับหายนะครั้งสำคัญที่อาจทำให้สิงคโปร์ต้องล่มสลายลงได้ ได้แก่ ปัญหาเศรษฐกิจเนื่องมาจากการว่างงานและกิจกรรมทางการค้าที่ลดลง ปัญหาความมั่นคงภายในจากความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติและคอมมิวนิสต์ ปัญหาความมั่นคงจากภัยคุกคามภายนอกทั้งจากมาเลเซียและอินโดนีเซีย ปัญหาทางสังคมอันเกิดจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นแต่ไร้ที่อยู่อาศัยและยากจน ปัญหาทั้ง 4 ประการนี้มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และจำเป็นต้องดำเนินการไปพร้อมกัน ซึ่งรัฐบาลลี

---

42 W.G. Huff, *The Economic Growth of Singapore: trade and development in the twentieth century*, London:Cambridge University Press, 1994, หน้า 11

ได้ดำเนินการเลือกนโยบายที่เหมาะสมอย่างถูกต้อง ทำให้สามารถวางรากฐานการสร้างสิงคโปร์ให้เป็นประเทศในโลกที่หนึ่งได้อย่างมั่นคง ทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคงภายใน ความมั่นคงภายนอก และความมั่นคงทางสังคม

<u>การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ</u> ปัญหาเศรษฐกิจเป็นหนึ่งในท่ามกลางปัญหาต่างๆ ที่รุมเร้า ซึ่งรวมถึงการว่างงานและการประท้วงของแรงงานมาตั้งแต่ก่อนเข้าร่วมกับมาเลเซียในปี 1962 สถานการณ์ยิ่งย่ำแย่ลงภายหลังจากที่ต้องเผชิญกับการต่อต้านจากทั้งมาเลเซียและอินโดนีเซียภายหลังจากที่แยกออกมาจากมาเลเซีย และปัญหาได้มาถึงจุดวิกฤติในปี 1968 เมื่ออังกฤษประกาศแผนจะถอนทหารออกจากสิงคโปร์ภายในปี 1971 ในท่ามกลางปัญหาต่างๆ เหล่านี้ สิงคโปร์มีปัจจัยที่มีจุดเด่นประการเดียวที่มองเห็นได้ชัดที่สุด คือปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ แต่มีจุดด้อยอีกมากมาย นายกรัฐมนตรีลี กวนยูก็ได้ศึกษาเข้าใจจุดเข้มแข็งและอ่อนแอของตน และได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาชาติ บนพื้นฐาน 4 ประการคือ การดำรงความเป็นเมืองท่าเสรี ตลาดร่วมสหพันธรัฐมาเลเซีย การสร้างฐานการผลิตภายในประเทศ และการให้บริการต่อเนื่อง ในการดำเนินยุทธศาสตร์นี้ ท่านได้แก้ไขและป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่มีอยู่ในทุกด้านไปพร้อมกัน ทั้งทางด้านความมั่นคงทางสังคมและการเมือง การฟื้นฟูความสัมพันธ์ด้านการต่างประเทศ การยกระดับฝีมือแรงงาน ด้วยวิสัยทัศน์และความจริงจังของรัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยู ประกอบกับความขยันขันแข็งของชาวสิงคโปร์ ทำให้รัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยูสามารถวางยุทธศาสตร์ทะเลอันเป็นพื้นฐานสำคัญในการเจริญเติบโตของสิงคโปร์มาจนถึงทุกวันนี้ได้สำเร็จ

<u>ดำรงความเป็นเมืองท่าเสรี</u> จากประวัติศาสตร์จะเห็นได้ว่า สิงคโปร์ได้เติบโตมาในท่ามกลางการเป็นเมืองท่าปลอดภาษี ซึ่งยุทธศาสตร์นี้ ได้ผลดีอย่างยิ่งโดยเฉพาะในระยะแรก รัฐบาลลีได้ตระหนักถึงข้อนี้เป็นอย่างดีว่า เหตุที่สิงคโปร์ดำรงอยู่ได้ก็เพราะนโยบายการเป็นเมืองท่าที่อำนวยความสะดวกต่อการค้าอันปลอดภาษี การที่สายการเดินเรือหลั่งไหลมาใช้บริการที่เมืองท่านี้ ก่อให้เกิดการค้าอันเป็นที่มาของรายได้ จึงได้วางรากฐานให้สิงคโปร์ดำรงการเป็นเมืองท่าปลอดภาษีต่อไป โดยนอกจากจะต้องงดการเรียกเก็บภาษีแล้ว ยังต้องพัฒนาเมืองท่าให้สะดวกต่อการขนส่งทางเรือสมัยใหม่ ซึ่งรวมไปถึงจำนวนท่าเรือที่เหมาะสม บริการโรงคลังสินค้า บริการริมท่าที่รวดเร็ว โดยในการนี้ สิงคโปร์ได้จัดตั้งการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ขึ้นมาเพื่อดูแลการท่าโดยเฉพาะ

อย่างไรก็ดี นโยบายเมืองท่าปลอดภาษีเพียงอย่างเดียวนั้นไม่พอที่จะเลี้ยงประชากรซึ่งเติบโตขึ้นทุกวันที่อัตรา 4% ต่อปี[43] ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการว่างงานเพิ่มมากขึ้น สิงคโปร์ในขณะนั้นมีรายได้จากการค้า การบริการทางการเงินที่เกี่ยวข้อง การขนส่ง และบริการอื่น ๆ ซึ่งสร้างรายได้ 70% ของ GNP[44] ในขณะที่อีก 30% มาจากการจ้างงานในฐานทัพเรืออังกฤษที่เซมบาวัง รัฐบาลของลีได้ตระหนักถึงข้อจำกัดของการพึ่งพาความเป็นเมืองท่าเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่สามารถขยายตัวเพื่อรองรับจำนวนแรงงานที่จะเพิ่มขึ้นได้

<u>ตลาดร่วมสหพันธรัฐมาเลเซีย</u> เพื่อรองรับปัญหาที่กำลังจะเกิดขึ้น สิงคโปร์ได้เริ่มดำเนินการเตรียมการในการสร้างสิงคโปร์ให้เป็นฐานการผลิต ดังนั้นในปี 1959 ได้ขอรับความช่วยเหลือในการประเมินศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจจาก

---

43 Hafiz Mirza, หน้า 29

44 Ibid.

ธนาคารโลก คณะกรรมการซึ่งนำโดย ดร.ไวเมียส ได้สรุปผลการสำรวจในปี 1961 ว่าในปี 1960 สิงคโปร์มีแรงงานที่ว่างงานจำนวน 37,000 คน และจะต้องสร้างงานใหม่จำนวน 214,00 ตำแหน่งภายในปี 1970 ซึ่งโครงสร้างทางเศรษฐกิจในขณะนั้นไม่สามารถรองรับได้ และพบว่าสิงคโปร์มีศักยภาพที่สำคัญ 3 ประการในการพัฒนา คือการพัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมการผลิต การประมง และการท่องเที่ยว คณะกรรมการนี้ยังแนะนำว่าสิงคโปร์จะต้องสร้างอุตสาหกรรมการผลิต และได้ให้คำแนะนำทางด้าน การตลาด แรงงาน เงินทุน และผู้ประกอบการ และโครงสร้างอุตสาหกรรมไว้ดังนี้

ด้านการตลาด มลายา อังกฤษ และอินโดนีเซีย เป็นตลาดใหญ่ที่สำคัญ แต่อินโดนีเซียเป็นตลาดนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงเร็ว ดังนั้นจึงควรพัฒนาอุตสาหกรรมสำหรับตลาดในมลายา อังกฤษและ เขตการค้าเสรีในยุโรป และควรพยายามขยายการส่งออกไปยังซาบาห์ ซาราวัก พม่า และไทย ในระยะแรกสิงคโปร์ได้ดำเนินการตามนี้ ด้วยการเข้าร่วมกับสหพันธรัฐแห่งมลายาเพื่อเป็นการเพิ่มขนาดของตลาดภายในอย่างมาก ดังนั้นยุทธศาสตร์ในระยะแรกจึงเป็นการผลิตเพื่อทดแทนสินค้านำเข้า แต่ก็ได้ยกเลิกนโยบายนี้ไปเพื่อดำเนินนโยบายส่งเสริมการส่งออกแทนในปี 1965 เมื่อต้องแยกออกมาจากมลายา[45] ในด้านแรงงานนั้น คณะกรรมการเชื่อว่าแรงงานสิงคโปร์มีคุณภาพสูง แต่สามารถพัฒนาเพิ่มเติมได้ ด้วยการอุดมศึกษา การอาชีวศึกษา และการดูงานต่างประเทศ ในขณะที่ปัญหาการประท้วงของแรงงาน ความสามารถในการผลิตที่ต่ำ และข้อเรียกร้องค่าจ้างที่ไม่สมเหตุผลเป็นอุปสรรคสำคัญที่ต้องควบคุม การประท้วงของแรงงานนี้มีความเกี่ยวข้องกับความวุ่นวายทางการเมืองในขณะนั้น คณะกรรมการนี้จึงแนะนำให้นายจ้างมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น สหภาพแรงงานยอมรับข้อตกลงระยะยาวที่ขึ้นกับความสามารถในการผลิต โดยมีรัฐบาลเป็นกรรมการชี้ขาดข้อพิพาท ซึ่งรัฐบาลลีก็ได้ทำตามคำแนะนำเหล่านี้ และได้มีมาตรการเพิ่มเติม ด้วยการสร้างความมั่นคงทางการเมืองและทางแรงงานด้วยการทำลายพรรคบาริซานโซเชียลลิสต์ ทำให้สหภาพแรงงานหมดอิทธิพลโดยสิ้นเชิงและสร้างสหภาพแรงงานใหม่ซึ่งนำโดยพรรคของนายลีกวนยู คือ National Trade Union Congress (NTUC)[46] ในด้านเงินทุนและผู้ประกอบการนั้น มีความจำเป็นต้องดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ เทคโนโลยี และทักษะ คณะกรรมการฯ จึงได้แนะนำให้รัฐบาลสิงคโปร์ดำเนินการ (1) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการลงทุน (ความสัมพันธ์แรงงาน โครงสร้างพื้นฐาน ข้อตกลงทางด้านภาษี ฯลฯ) (2) เพิ่มแรงจูงใจ (ระยะปลอดภาษี การลดภาษีนำเข้า เงินอุดหนุน) และ (3) จัดตั้งองค์กรเพื่อดูแลกระบวนการปฏิวัติอุตสาหกรรม

ในทางด้านการจัดองค์กร คณะกรรมการฯ ได้แนะนำให้จัดตั้งองค์กร 2 องค์กร หนึ่งนั้นคือธนาคารส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นแหล่งเงินกู้ในการลงทุนบางอย่าง ส่วนอีกองค์กรได้แก่ สำนักงานการพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อควบคุมดูแลการจัดตั้งบริษัทอุตสาหกรรม และประเมินหนทางปฏิบัติต่างๆ สำนักงานนี้จะประกอบด้วยแผนกต่างๆ โดยมีแผนกหนึ่งซึ่งทำหน้าที่ชักชวนการลงทุนในต่างประเทศให้มาลงทุนในสิงคโปร์ สำหรับอุตสาหกรรมที่เหมาะแก่แรงงานในสิงคโปร์นั้น คณะกรรมการฯ ได้เสนอแนะไว้ดังนี้คือ การต่อเรือและซ่อมทำเรือ การผลิตโลหะและผลิตภัณฑ์ทางวิศวกรรม อุปกรณ์และเครื่องใช้ไฟฟ้า และเคมี ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้ก็ยังคงความสำคัญในสิงคโปร์จนทุกวันนี้

---

45 Harfiz Mirza, หน้า 32

46 Ibid.

จากนั้นรัฐบาลลีจึงได้วางแผนดำเนินการไว้ 3 ประการคือ การสร้างนิคมอุตสาหกรรม การดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และยุทธศาสตร์ตลาดร่วมกับมาเลเซีย โดยได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจขึ้นมา เพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม เป็นผู้วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจตลอดจนเป็นหน่วยให้บริการจุดเดียวในการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ก็เพื่อผลิตสินค้า นอกจากนั้นยังดำเนินการเพื่อให้การเข้าร่วมกับสหพันธรัฐมาเลเซียที่กำลังจะจัดตั้งขึ้นใหม่ประสบผล ทั้งที่ก็เพื่อมุ่งหวังว่าจะได้ใช้วัตถุดิบจากฮินเตอร์แลนด์อย่างมาเลเซียและอินโดนีเซีย และใช้ตลาดร่วมนี้ในการระบายสินค้าที่ผลิตได้ อย่างไรก็ดีแผนของนายลีกวนยูก็ต้องประสบความล้มเหลว เมื่อความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติภายหลังจากรวมกับมาเลเซียแล้วไม่สามารถตกลงกันได้ จึงต้องแยกจากกันในปี 1965

<u>สร้างฐานการผลิต</u> ภายหลังจากการแยกออกมาจากมาเลเซียในปี 1965 สิงคโปร์ก็ตกอยู่ในฐานะลำบาก เนื่องจากมาเลเซียได้ดำเนินนโยบายตอบโต้ด้วยการไม่ให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่น ไม่ใช้ท่าเรือของสิงคโปร์ และเก็บภาษีสินค้าที่นำเข้าจากสิงคโปร์ในอัตราสูง ตลอดจนมีการขู่ว่าจะคุกคามทางทหาร ในขณะที่อินโดนีเซียก็ยังคงดำเนินนโยบายเผชิญหน้ากับทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ เนื่องจากไม่พอใจที่มาเลเซียได้ดินแดนในบอร์เนียวซึ่งอินโดนีเซียก็อ้างสิทธิครอบครอง ในการนี้อินโดนีเซียได้ส่งจารชนมาก่อการร้ายในสิงคโปร์ด้วยการวางระเบิดตามห้างร้านต่าง ๆ การค้าระหว่างกันที่หยุดชะงักและการต่อต้านจากฮินเตอร์แลนด์รอบข้างนี้ ทำให้สิงคโปร์ไม่สามารถอาศัยวัตถุดิบจากผืนแผ่นดินใหญ่ทั้งสองเพื่อป้อนกิจกรรมการค้าตัวกลางและการผลิตสินค้าสำเร็จได้อีกต่อไป และต้องอาศัยรายได้จากการจ้างงานในฐานทัพเรืออังกฤษ ที่คิดเป็นรายได้อย่างน้อย 20% ของ GNP สถานการณ์ที่เลวร้ายของสิงคโปร์มาถึงจุดวิกฤติในปี 1968 เมื่อรัฐบาลอังกฤษได้ประกาศว่าจะถอนทหารออกจากสิงคโปร์ สิ่งเหล่านี้ยิ่งทำให้สิงคโปร์ไม่มีทางเลือกอื่น นอกจากจะต้องสร้างฐานการผลิตด้วยตนเองเท่านั้น

อันที่จริงรัฐบาลลีได้ทราบดีถึงสภาพความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจมาอย่างน้อยตั้งแต่ในปี 1959 เมื่อพรรคกิจประชาชนของเขาชนะการเลือกตั้งและทำให้นายลีกวนยูขึ้นดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีคนแรก ทั้งนี้เนื่องจากใน 2 ทศวรรษหลังสงครามโลกสิงคโปร์ยังคงอยู่ในระหว่างฟื้นตัวจากสงคราม ด้วยพื้นฐานการเป็นเมืองท่าทำให้สิงคโปร์ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่สภาพเศรษฐกิจและสังคมภายหลังสงคราม เช่น ปัญหาการขยายตัวของพลเมืองกำลังก่อให้เกิดการว่างงาน ปัญหาการประท้วงของแรงงาน และปัญหาความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติโดยเฉพาะชาวจีนกับชาวมาเลย์ และปัญหาขบวนการอั้งยี่และพรรคคอมมิวนิสต์แห่งมลายู ต่างก็เป็นปัจจัยภายในที่บั่นทอนการเจริญเติบโตของสิงคโปร์ ประการสำคัญคือสิงคโปร์ได้พบว่า เศรษฐกิจบนรากฐานของการเป็นเมืองท่าที่เคยสร้างความมั่งคั่งมาแต่อดีตแต่เพียงอย่างเดียวนั้นได้มาถึงข้อจำกัดสำคัญเสียแล้วและไม่สามารถรองรับคนจำนวนมากบนเกาะเล็ก ๆ ที่ขาดทรัพยากรของตนเองแห่งนี้

รัฐบาลได้พยายามวางแผนการแก้ปัญหาในทุกมิติคู่ขนานกัน ด้วยการสร้างความมั่นคงทั้งภายในและภายนอก สร้างโครงสร้างพื้นฐานและ ดำเนินอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า ตลอดจนพยายามชะลอการถอนทหารของอังกฤษออกไปให้นานที่สุด ในด้านเศรษฐกิจนั้น ในระยะแรก ได้วางแผนจะสร้างงานด้วยอุตสาหกรรมที่ต้องการแรงงานสูง ระยะกลางจะสร้างฮินเตอร์แลนด์เทียมด้วยการชักจูงอุตสาหกรรมหนักมูลค่าสูงผลกระทบน้อยและให้ประโยชน์ระยะยาวให้เข้า

มาสร้างฐานการผลิต พร้อมปรับปรุงแรงงานมีฝีมือ วัฒนธรรมการทำงานเพื่อรองรับการจ้างงาน และในระยะยาวจะปรับปรุงวัฒนธรรมการดำรงชีวิตให้ทันสมัย แก้ปัญหาที่อยู่อาศัยระยะยาว หรือมองในมุมมองที่เทียบเท่ากันได้อีกว่าสิงคโปร์วางแผนที่จะสร้างเศรษฐกิจด้วยการ (1) ส่งเสริมการตลาดเสรี (2) ระดมทรัพยากรและสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ (3) ประสานการทำงานของเซ็กเตอร์ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ (4) ฝึกและให้การศึกษาแก่แรงงาน และ (5) สร้างเหตุผลแรงจูงใจให้ประชาชนยอมรับโดยดุษณีต่อการดำเนินการของรัฐบาลและกลุ่มผลประโยชน์อื่น[47]

ปัญหาเศรษฐกิจสำคัญในระยะแรกคือการว่างงาน ดังนั้นในระยะแรกรัฐบาลลีจึงมุ่งเน้นที่จะสร้างอุตสาหกรรมภายในประเทศที่มีการจ้างงานสูง ในการนี้รัฐบาลได้ลองผิดลองถูกอยู่หลายปี จนกระทั่งได้บทเรียนว่าโมเดลการสร้างงานด้วยบรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ของอเมริกานั้นเป็นแนวทางที่เหมาะกับปัญหาความเร่งด่วนของสิงคโปร์ในขณะนั้น[48] ในระยะลองผิดลองถูกนั้น สิงคโปร์ได้ทดลองผลิตด้วยแรงงานและเทคโนโลยีของตนเองประกอบกับมาตรการป้องกันทางภาษี เช่น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ วิทยุ โทรทัศน์ และเครื่องบันทึกเทป[49] และได้พบว่าสินค้าของสิงคโปร์ไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ดังนั้นในช่วงที่สองจึงได้เปลี่ยนแนวทางให้คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจเชื้อเชิญนักลงทุนตะวันตกมาลงทุน ซึ่งในเวลานั้น เศรษฐกิจโลกกำลังรุ่งเรือง บริษัทต่างๆ ในตะวันตกกำลังขยายกิจการในขณะที่ค่าแรงงานในการผลิตแพงขึ้น นักธุรกิจจึงพร้อมจะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศต่างๆ เช่น ในอเมริกาใต้ ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อฉกฉวยโอกาสสิงคโปร์จึงได้ตั้งสำนักงานส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ และได้ใช้โอกาสนี้แก้ปัญหาการว่างงาน ด้วยการเชื้อเชิญนักลงทุนเหล่านี้มาลงทุนในสิงคโปร์ โดยเน้นค่าจ้างแรงงานที่ต่ำแต่มีระดับการศึกษาที่ดีและมีวินัยในการทำงาน และเตรียมโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับเป็นจุดขาย ตลอดจนได้เตรียมมหายุทธศาสตร์ในการดึงดูดนักลงทุนไว้ดังนี้ (1) สร้างความมั่นคงทางแรงงานและการเมือง (2) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดียิ่งขึ้น (3) เพิ่มมาตรการจูงใจในอุตสาหกรรมที่ต้องการ (4) จัดตั้งคณะกรรมการและรัฐวิสาหกิจเพื่อควบคุมทิศทางเศรษฐกิจ และ (5) นอกจากสภาพแวดล้อมทางการลงทุนจะต้องดีแล้ว จะต้องทำให้นักลงทุนเห็นจริงว่าดีด้วย สิงคโปร์ได้วางแผนการส่งเสริมตนเองด้วยการประชาสัมพันธ์เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่าย โดยการจัดตั้งแผนกส่งเสริมการลงทุนซึ่งเต็มไปด้วยคนหนุ่มสาวที่มีความรู้ในการลงทุนในสิงคโปร์อย่างมืออาชีพ พร้อมทั้งตั้งสำนักงานส่งเสริมการลงทุนจำนวนมากในต่างประเทศ ในไม่ช้าทูตการค้าของเมืองท่าปลอดภาษีแห่งนี้ก็เริ่มออกทำงานไปทั่วทุกมุมโลก[50]

ในปี 1965 อังกฤษเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดเนื่องจากความเป็นอาณานิคมเก่า การลงทุนจากต่างประเทศนี้ในอุตสาหกรรม อาหาร เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์จากยางพารา และปิโตรเลียม โดยเชลซึ่งเป็นบริษัทร่วมระหว่างอังกฤษและเนเธอร์แลนด์ ญี่ปุ่นได้มาตั้งโรงงานเทคโนโลยีต่ำเพื่อผลิตสินค้าป้อนตลาดมาเลเซีย บรรษัทข้ามชาติของสหรัฐอเมริกาได้

---

47 Hafiz Mirza, หน้า 22

48 Lee Kuan Yew, หน้า 75

49 Lee Kuan Yew, หน้า 68

50 Harfiz Mirza, หน้า 36-37

เริ่มเข้ามาในปลายทศวรรษที่ 1960 ในอุตสาหกรรมปิโตรเลียมในทะเลและเครื่องจักรไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ หลังจากนั้น บริษัทจาก เยอรมันนี สวีเดน ฝรั่งเศส อิตาลี และสวิตเซอร์แลนด์ได้หลั่งไหลเข้ามา และเร็วๆ นี้เงินทุนจากสาธารณรัฐเกาหลี ไต้หวัน ฮ่องกง อินโดนีเซีย และอินเดีย ก็ได้เข้ามาในประเทศด้วยเช่นกัน[51] การลงทุนจากต่างประเทศส่วนมากจะลงทุนในภาคการผลิตเนื่องจากสิงคโปร์ได้เตรียมโครงสร้างพื้นฐานและมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่ไม่เป็นสองรองใครไว้รองรับ [52] ประเทศต่างๆ นำเงินมาลงทุนในเซ็กเตอร์ที่ตนเองมีความถนัดและได้เปรียบ เช่น สหรัฐฯ และญี่ปุ่นจะเน้นหนักด้าน เครื่องจักรไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มากกว่าอังกฤษ และแม้ว่าจะมีการลงทุนร่วมระหว่างสิงคโปร์และญี่ปุ่นด้วยการสร้างโรงงานผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมีซูมิโตโมขนาดใหญ่ แต่อุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่ก็ยังคงตกอยู่ในมือของบริษัทจากสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และเนเธอร์แลนด์ [53]

ในขณะที่รัฐบาลได้ส่งเสริมนักลงทุนเหล่านี้ด้วยมาตรการทางภาษี หรือแม้แต่ให้สัญชาติสิงคโปร์หากนักลงทุนนำเงินมาลงทุนตามเกณฑ์ที่กำหนด ในระยะที่สองนี้แม้จะสามารถสร้างงานได้จำนวนหนึ่ง แต่บางโรงงานก็ไม่ประสบความสำเร็จและไม่ได้สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับชาวสิงคโปร์มากนัก เมื่อเศรษฐกิจของสิงคโปร์เริ่มมีความมั่นคง รัฐบาลลีจึงเริ่มคัดเลือกอุตสาหกรรมที่จะมาลงทุน โดยเลือกเฉพาะอุตสาหกรรมที่จะสร้างรายได้หรือนำเทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์ต่อแรงงานสิงคโปร์ ซึ่งได้แก่บริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ทั้งจากอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น ในไม่ช้าสิงคโปร์ก็ได้พบกับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีความต้องการแรงงานจำนวนมาก ทำให้สิงคโปร์แก้ไขปัญหาแรงงานได้โดยเด็ดขาด จนทำให้เกิดภาวะแรงงานขาดตลาด ทำให้ต้องนำเข้าแรงงานจากต่างประเทศ

จากประสบการณ์นี้เอง สิงคโปร์ได้สร้างโมเดลในการสร้างฐานการผลิตที่ประสบความสำเร็จ นั่นคือการส่งเสริมให้บริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ (multinationals) นำทุนและเทคโนโลยีมาตั้งฐานการผลิตในสิงคโปร์ โดยสิงคโปร์เป็นผู้จัดหาแรงงานมีฝีมือให้ และให้บริการด้านการขนส่ง ส่วนการตลาดนั้นบริษัทข้ามชาติเหล่านี้มีตลาดที่มีกำลังซื้อทั้งภายในประเทศของตนเองและในตลาดโลกอยู่แล้ว สิงคโปร์จึงประสบความสำเร็จในการดำรงความเป็นเมืองท่าไว้ได้โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาฮินเตอร์แลนด์โดยรอบ แม้ว่าในเวลาเดียวกันสิงคโปร์จะประสบความสำเร็จในการฟื้นความสัมพันธ์กับมาเลเซียและอินโดนีเซียทำให้ได้ฮินเตอร์แลนด์ปกติกลับคืนมาก็ตาม นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังเริ่มส่งออกอาวุธอีกด้วย มาตรการส่งเสริมการลงทุนทำงานอย่างได้ผล และทำให้บรรษัทต่างๆ มาลงทุนในสิงคโปร์ ในภาคการผลิตส่วนแบ่ง GDP ได้เพิ่มขึ้นจาก 1.28% เป็น 20.5% ในปี 1970[54] และประมาณ 30% ในปัจจุบัน

<u>การให้บริการต่อเนื่องครบวงจร</u> สิงคโปร์ได้ใช้ความเป็นเมืองท่าปลอดภาษีในการจัดตั้งบริษัทให้บริการต่อเนื่องมาตั้งแต่ครั้งสร้างเมือง บริษัทต่าง ๆ หลายบริษัท เช่น Boustead and Co., Simon and Patterson และ Gutherine and

---

51 Ibid., หน้า 94

52 Harfiz Mirza, หน้า 14

53 Ibid.

54 Ibid., หน้า 37

Co. ต่างก็มีความสำเร็จและความเป็นมาสืบทอดมาตั้งแต่สมัยอาณานิคม ความเป็นเมืองท่าปลอดภาษีและมาตรการอันแยบยล ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นจุดจอดแวะของเรือสินค้าและนักธุรกิจ และเกิดกิจกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ มากมาย ซึ่งสิงคโปร์ก็ได้ฉวยโอกาสนี้หารายได้จากผลพลอยได้นี้ ตั้งแต่ การบริการทางการธนาคารและการเงิน สายการบินแห่งชาติเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักเดินทาง หอประชุมธุรกิจ ศูนย์สื่อสารและสารสนเทศ หรือแม้แต่การสันทนาการ เช่น การจับจ่ายซื้อสินค้าปลอดภาษี แหล่งท่องเที่ยว เกาะเซ็นโตซ่า นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างสถานบันเทิงครบวงจร โครงการมารีน่าเบย์ คอมเพล็กซ์ ซึ่งจะเป็นบ่อนกาสิโนพร้อมโรงแรม แหล่งจับจ่ายซื้อสินค้า และความบันเทิงครบวงจร

การบริการนี้มีความรุ่งเรืองมาตั้งแต่สมัยอาณานิคม บริษัทต่างชาติในยุโรปได้มาตั้งสำนักงานเพื่อบริการทางการเงินและการค้าในสิงคโปร์จำนวนหลายพันบริษัท นับแต่ต้นทศวรรษที่ 1970 สิงคโปร์ได้เติบโตและอยู่ในฐานะที่จะกระจายความเสี่ยงจากภาคการผลิตไปสู่ภาคบริการและการเงิน สิงคโปร์ได้จัดตั้ง องค์กรการเงินแห่งสิงคโปร์ (The Monetary Authority of Singapore) เพื่อเป็นก้าวแรกในการสร้างเกาะแห่งนี้ให้เป็นศูนย์การเงินนานาชาติ ในปี 1983 บริการการเงินและธุรกิจ ซึ่งให้บริการแก่บรรษัทข้ามชาติในสิงคโปร์และประเทศในเอเชียตะวันออกสร้างรายได้คิดเป็น 21.9% ของ GDP ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 11.7% ในปี 1960 และ 13.9% ในปี 1970 เมื่อเปรียบเทียบกับการค้าซึ่งคิดเป็นประมาณ 25% ของ GDP[55]

ในต้นทศวรรษที่ 1970 สิงคโปร์ได้เริ่มประกาศตนเป็นศูนย์การเงินออฟชอร์ ซึ่งให้บริการทางการเงินและบริการอื่นๆ อันเป็นที่สงสัยของผู้เชี่ยวชาญว่าจะประสบความสำเร็จหรือไม่ เนื่องจากภาคการผลิตของสิงคโปร์เพิ่งจะเริ่มต้น แต่แล้วทศวรรษที่ 1970 และ 1980 ก็พิสูจน์ว่าสิงคโปร์ได้ตัดสินใจถูกต้อง[56] ภาคการบริการที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกนี้สร้างรายได้จำนวนมาก สิงคโปร์เป็นประเทศที่นำเข้าสินค้ามากกว่าส่งออก ในปี 1970 ภาคบริการมีรายได้สำหรับชดเชยการขาดดุลในการนำเข้าสินค้าได้ถึงหนึ่งในสาม และในปี 1983 นั้นรายได้จากภาคบริการนี้ชดเชยการขาดดุลดังกล่าวได้เกือบทั้งหมด จึงไม่น่าแปลกใจที่รัฐบาลมีมาตรการดำรงการขยายตัวของการบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้านานาชาติ ซึ่งรวมถึงการเงิน การให้คำปรึกษา การบริการอากาศยาน การท่องเที่ยว การบริการสันทนาการ และการบริการสนับสนุนสำหรับกิจกรรมขุดเจาะน้ำมันและวิศวกรรมในภูมิภาค[57] ภาคการเงินของสิงคโปร์เติบโตอย่างรวดเร็วภายในหนึ่งทศวรรษ จำนวนธนาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้น 3 เท่า ระหว่าง 1970-1983 ในขณะที่ธนาคารเพื่อการค้า บริษัทประกันภัย และหน่วยเงินตราเอเชียเติบโตขึ้นมากยิ่งกว่า บริษัทส่วนมากจะเป็นของต่างชาติ และนายหน้าค้าเงินนานาชาติเกือบทั้งหมดเป็นสาขาของบริษัทแม่ในต่างประเทศ[58]

---

55 Harfiz Mirza, หน้า 37

56 Ibid., หน้า 120

57 Ibid., หน้า 121

58 Ibid., หน้า 126

แม้การลงทุนในสิงคโปร์จะมีความหลายหลายมากทั้งด้านเซ็กเตอร์และอุตสาหกรรม ในเร็ว ๆ นี้ ได้มีการย้ายมาที่ภาคการเงินและบริการมากขึ้นซึ่งสะท้อนนโยบายที่เปลี่ยนไปจากต้นทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา ทั้งนี้ประเทศอังกฤษจะลงทุนสูงในภาคบริการ เช่น ธนาคาร การประกันภัย การให้คำปรึกษา และการค้า โดยเชื่อกันว่าเป็นเพราะอังกฤษมีความได้เปรียบสัมพัทธ์ที่มองไม่เห็นในทางการค้า นอกจากนี้ยังมีบริษัทจากสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดาในภาคที่เกี่ยวข้องกับการบริการอีกด้วย[59] นอกจากนี้สิงคโปร์ยังมีนโยบายที่จะพยายามขยายภาคการเงินและบริการอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชั้นสูง และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เนื่องจากในกระแสเศรษฐกิจของโลกที่กระเพื่อมอยู่ตลอดเวลา ความขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาความภักดีของบรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่พร้อมจะย้ายฐานการผลิตไปสู่แหล่งที่ให้ผลตอบแทนมากกว่า ทำให้สิงคโปร์มีเหตุผลที่จะต้องกระจายการลงทุนในภาคต่างๆ นอกเหนือจากการผลิต[60]

<u>การแก้ปัญหาในมิติอื่น</u> ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ประเทศสิงคโปร์ในยุครัฐบาลลีนั้น มีปัญหาสำคัญ 4 ประการ คือ ปัญหาเศรษฐกิจ ความมั่นคงภายใน ความมั่นคงจากภัยคุกคามภายนอก และความมั่นคงทางสังคม ปัญหาทั้ง 4 ประการนี้มิได้แยกขาดจากกันและมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และรัฐบาลลีได้ดำเนินการจัดการกับปัญหาเหล่านี้ไปพร้อมกับการแก้ปัญหาการว่างงานอย่างชาญฉลาดและดำเนินการไปพร้อมกันแบบบูรณาการ อาจสรุปได้อย่างกว้างดังนี้

ปัญหาที่รัฐบาลลีให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นก็คือการวางรากฐานความมั่นคงเป็นอันดับแรก โดยเห็นว่าหากขาดความมั่นคงและความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติ การลงทุนก็ไม่เกิด สิงคโปร์ในขณะนั้นกำลังเผชิญภัยคุกคามจากทั้งมาเลเซียซึ่งแสดงท่าทีว่าอาจจะใช้กำลังรุกเข้ามาเมื่อใดก็ได้ และจากอินโดนีเซียซึ่งได้ประกาศเผชิญหน้าและได้ส่งจารชนเข้ามาก่อการร้ายในประเทศสิงคโปร์ จึงจำเป็นต้องขอร้องให้อังกฤษชะลอการถอนทหารออกจากฐานทัพเรือ อันเป็นแหล่งจ้างงานถึง 30% ไว้ก่อนให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ ด้วยสายสัมพันธ์กับนายกรัฐมนตรีอังกฤษในขณะนั้นเนายลีกวนยูจึงได้รับความร่วมมือให้ชะลอการถอนทหารออกไปจนถึงปี 1968 ซึ่งในภายหลังอังกฤษได้ยอมชะลอการถอนทหารออกไปจนถึงปี 1971 และนายลีกวนยูยังได้ใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวทำให้นายกรัฐมนตรีอังกฤษในขณะนั้นพยายามชะลอการถอนทหารจนถึงเดือนสุดท้ายของปีอีกด้วย[61] จากนั้นรัฐบาลลีได้ดำเนินนโยบายการป้องกันร่วมโดยให้ประชาชนทุกคนต้องเป็นทหารและป้องกันชาติ ตลอดจนขอรับการสนับสนุนในการสร้างกองทัพสมัยใหม่จากอิสราเอลซึ่งเป็นประเทศที่ตกอยู่ในวงล้อมของชาติที่เป็นปฏิปักษ์ในลักษณะเดียวกับที่สิงคโปร์กำลังเผชิญในขณะนั้น ในระหว่างที่สร้างความเข้มแข็งทางทหารนี้ รัฐบาลลีก็ได้ดำเนินการฟื้นความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านทั้งสองจนกระทั่งประสบความสำเร็จ เนื่องจากตระหนักดีว่าเมื่อขาดความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านโดยรอบฮินเตอร์แลนด์ที่เคยอุดมสมบูรณ์ก็เหือดแห้งไป ซึ่งไม่เป็นประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่าย สิงคโปร์ใช้เวลาหลายปีกว่าจะสานความสัมพันธ์กับอินโดนีเซียได้ ในระหว่างนั้น สิงคโปร์จึงขาดฮินเตอร์แลนด์ทั้งทาง

---

59 Harfiz Mirza, หน้า 14

60 Ibid., หน้า 16

61 Lee Kuan Yew, หน้า 60

ฝั่งแหลมมลายู และฝั่งอินโดนีเซีย ท่าทีอันเป็นศัตรูของทั้งมาเลเซียและอินโดนีเซียนี้ ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อยุทธศาสตร์ฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์ของสิงคโปร์

ในด้านความมั่นคงภายในจากการก่อความรุนแรงของสมาคมอั้งยี่และพรรคคอมมิวนิสต์ ตลอดจนเหตุการณ์รุนแรงระหว่างเชื้อชาติ ทำให้รัฐบาลลีต้องดำเนินการขอประชามติจากประชาชนในการเลือกตั้ง และออกกฎหมายความมั่นคงภายในซึ่งอนุญาตให้รัฐบาลสามารถจับกุมและกักขังผู้ที่เป็นภัยต่อความมั่นคงได้ไม่จำกัด รัฐบาลลีฉวยโอกาสที่ประชาชนได้ให้ฉันทานุมัติเนื่องจากกำลังเดือดร้อนจากปัญหาปากท้อง ทำการกำจัดศัตรูทางการเมืองด้วยการจับกุมคุมขังไม่มีกำหนด[62] กฎหมายนี้แม้จะได้รับการติติงจากนานาชาติ ว่ามีความรุนแรงและละเมิดสิทธิทางมนุษยชน แต่ก็เป็นกฎหมายสำคัญที่ทำให้สถานการณ์วิกฤติภายในสิงคโปร์ในขณะนั้นสงบลงได้อย่างสิ้นเชิง และกฎหมายนี้ก็ยังคงใช้อยู่ในสิงคโปร์จนถึงทุกวันนี้ สำหรับปัญหาแรงงานนั้น รัฐบาลได้ออกกฎหมาย The Employment Act of 1968 และ Industrial Relations Act ซึ่งยกเลิกสิทธิของแรงงานและสร้างเจ้าของผู้ประกอบการให้แข็งแกร่ง ทั้งด้านชั่วโมงการทำงาน การทำงานล่วงเวลา โบนัส วันหยุด การปรับตำแหน่งทำงาน การย้ายภายใน การเกษียณ การเลิกจ้าง และการแบ่งหน้าที่ หากมีข้อพิพาทจะชี้ขาดโดยศาลพิพาทแรงงานอุตสาหกรรม[63] นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งสภาค่าจ้างแรงงานแห่งชาติในปี 1972 เพื่อกำหนดอัตราค่าจ้างแรงงานประจำปี ทั้งหมดนี้ทำให้ปัญหาแรงงานลดลงอย่างรวดเร็วและเป็นส่วนหนึ่งที่ดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ[64] สำหรับปัญหาความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติ โดยเฉพาะชาวจีนกับชาวมาเลย์นั้น รัฐบาลลีได้ดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างแยบยล โดยการสร้างสัญลักษณ์ของความเป็นคนสิงคโปร์แทนที่จะเป็นคนเชื้อชาติใดโดยเฉพาะ ในด้านภาษานั้นรัฐบาลได้กำหนดให้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาราชการและภาษาเชื้อชาติทุกภาษาเป็นภาษาที่สอง การกำหนดเช่นนี้ทำให้ลดความขัดแย้งและเป็นการเตรียมชาวสิงคโปร์เข้าสู่ตลาดแรงงานในบรรษัทข้ามชาติอีกด้วย ในด้านความเหลื่อมล้ำทางสังคมนั้น รัฐบาลลีได้เล็งเห็นว่าด้วยลักษณะประจำเชื้อชาติของชาวมาเลย์ที่พึงพอใจชีวิตที่เรียบง่าย ในระยะยาวจะทำให้ชาวมาเลย์ขาดการแข่งขันและมีฐานะทางสังคมที่อ่อนด้อยกว่าชาวจีนและอินเดีย จึงได้มีมาตรการพิเศษเพื่อส่งเสริมฐานะของชาวมาเลย์ และแม้กระทั่งการที่สิงคโปร์เป็นเกาะเล็กทำให้มีจำนวนยีนส์จำกัด ด้วยจำนวนประชากรที่น้อยอันมีผลทางพันธุกรรมในระยะยาว รัฐบาลจึงได้ส่งเสริมให้มีการนำเข้าชาวต่างชาติเพื่อเป็นแหล่งสร้างประชากรที่มีคุณภาพและหลากหลายในอนาคต ด้วยการให้ทุนหรืองานแก่นักเรียนชั้นนำในโรงเรียนและมหาวิทยาลัยทั่วโลก ตลอดจนให้ได้สัญชาติแก่แพทย์ วิศวกร และบุคลากรในสาขาต่างๆ เพื่อให้เป็นประชากรของสิงคโปร์

สำหรับปัญหาสังคมนั้น รัฐบาลลีได้ใช้นโยบายควบคุมจำนวนประชากรโดยส่งเสริมให้มีบุตรไม่เกินครอบครัวละสองคน การรณรงค์นี้ได้ผลดีเกินกว่าเป้าหมายและเป็นสาเหตุให้ประชากรสิงคโปร์ลดลงจนกระทั่งปัจจุบัน ทำให้รัฐบาลเกรงว่าแรงงานจะไม่พอและสิงคโปร์จะกลายเป็นสังคมคนชราที่มีประชากรวัยทำงานจ่ายค่าเลี้ยงดูจำนวนน้อย จึงได้กลับ

---

62 Harfiz Mirza, หน้า 27

63 Ibid., หน้า 39

64 Ibid.

นโยบายประชากรโดยหันมาส่งเสริมการเพิ่มประชากร ทั้งโดยวิธีธรรมชาติ และโดยการนำเข้าบุคลากรที่มีความสามารถในสาขาที่ต้องการหรือมีความสามารถพิเศษ ในด้านปัญหาที่เกิดจากการขาดที่อยู่อาศัยนั้น รัฐบาลลีได้เล็งเห็นว่าจะต้องดำเนินการลดจำนวนประชากรลง และจัดสรรพื้นที่ใหม่ด้วยการสร้างกลุ่มอาคารชุดหลายชั้นด้านนอกเมืองพร้อมด้วยศูนย์การค้าเพื่อให้เป็นที่อยู่อาศัยครบวงจร และสร้างรถไฟฟ้าเป็นเส้นทางคมนาคมเพื่อให้สามารถเดินทางมาทำงานได้สะดวก แต่เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ไม่มีเงินที่จะซื้อที่พักเหล่านี้ รัฐบาลลีจึงได้ใช้กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งจัดตั้งมาตั้งแต่ปี 1955 เรียกเก็บเงินจากทั้งลูกจ้างและนายจ้างในอัตราที่สูง ในระยะแรกเพื่อที่จะใช้เลี้ยงดูแรงงานหลังเกษียณ เงินออมจากกองทุนนี้ นอกจากจะนำมาเป็นทุนในการพัฒนาประเทศแล้ว รัฐยังอนุญาตให้นำไปจ่ายค่าที่พักอาศัย[65]ได้อีกด้วย นอกจากนี้รัฐบาลลียังได้มองปัญหาที่จะเกิดขึ้นที่เกี่ยวเนื่องกัน คือ การกำหนดให้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาราชการ การควบคุมจำนวนประชากรที่ได้ผล หรือแม้แต่การส่งเสริมให้ชาวต่างชาติมาอาศัยในสิงคโปร์เพื่อแก้ไขปัญหาขาดแคลนยีนส์ที่ดีอันเนื่องจากจำนวนประชากรที่จำกัด เป็นต้น สิงคโปร์จึงเป็นตัวอย่างที่ดีของการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาสังคม ทั้งในเชิงแก้ไขและป้องกันที่ได้ผล

## 3.5 ขีดความสามารถของสิงคโปร์ในปัจจุบัน

<u>กิจการบริหารท่าเรือ</u> ด้วยความที่เป็นทางผ่านของสายการเดินเรือกว่า 200 สาย ทำให้สิงคโปร์สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรืออื่นกว่า 600 ท่าใน 123 ประเทศ จึงเหมาะที่จะเป็นเมืองฮับสำหรับการขนส่งคอนเทนเนอร์ โดยในปี 2008 ท่าเรือสิงคโปร์รองรับสินค้าจำนวน 29 ล้านทีอียู ท่าเรือสิงคโปร์มีความพร้อมสูงทั้งด้าน ความสามารถในการแข่งขัน และความน่าเชื่อถือ สามารถรองรับเรือตู้คอนเทนเนอร์ได้ขนาด 2000 ตู้ต่อลำและสามารถเริ่มรอบการบริการต่อไปได้ภายใน 12 ชั่วโมง ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือเปลี่ยนลำตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยมีปริมาณสินค้าเปลี่ยนผ่านถึงหนึ่งในห้าของโลก ให้บริการเครือข่ายสายการเดินเรือ 200 สาย ให้บริการเมืองท่า 600 เมืองท่าใน 123 ประเทศ ท่าเรือสิงคโปร์ได้พัฒนาระบบสารสนเทศได้ด้วยตนเอง เช่น ระบบปฏิบัติการท่าเรือรวมการ (CITOS), เครือข่ายสื่อสารท่าเรือ (Portnet) เป็นต้น

สิงคโปร์ไม่ได้มีกิจการท่าเรือเพียงในประเทศเท่านั้น แต่ได้ขยายกิจการครอบคลุมไปทั่วโลกโดยผ่านบริษัทพีเอสเอ อินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด แต่เดิมบริษัทนี้ถือกำเนิดมาจากการท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งจัดตั้งขึ้นในปี 1964 เพื่อทำหน้าที่ต่อจากคณะกรรมการท่าเรือสิงคโปร์ การท่าเรือสิงคโปร์ได้แปรรูปเป็นพีเอสเอคอร์ปอเรชั่นในปี 1997 และได้เปลี่ยนแปลงอีกครั้งในปี 2003 โดยให้ พีเอสเออินเตอร์เนชั่นแนลเป็นบริษัทโฮลดิ้งคัมปะนี ซึ่งได้เข้าประมูลเพื่อบริหารกิจการท่าเรือไปทั่วโลก รวมทั้งประมูลแข่งขันบริหารท่าเรือดูไบในปี 2006 แต่ต้องพ่ายแพ้ให้แก่อังกฤษ อย่างไรก็ตามได้ประสบความสำเร็จในการเจรจาซื้อกิจการท่าเรือในความดูแลของบริษัทฮัตชินสันวัมเปาจำนวน 20%

---

65 Harfiz Mirza, หน้า 54

ในปี 2002 ท่าเรือสิงคโปร์ได้รวมกับผู้ให้บริการท่าเรือขนาดใหญ่อีกรายหนึ่ง คือ เฮสนอร์ดนาติ (HNN) เป็นพีเอสเอเอ็ชเอ็นเอ็น (PSA HNN) ภายใต้กลุ่มบรรษัทพีเอสเอ เพื่อทำหน้าที่ลงทุนในกิจการท่าเรือนอกเขตเอเชีย รวมทั้งท่าเรือในแอนต์เวิร์ป บรูเกสซีบรุก และร็อตเตอร์ดัม ให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ รถยนต์ และสินค้าทั่วไป ในปี 2005 PSA HNN และ K-Line-Yang Ming-Hanjin (KYH) ได้ประกาศตั้งบริษัทร่วมทุนคือ Antwerp International Terminal NV เพื่อดำเนินกิจการในแอนต์เวิร์ปตั้งแต่ต้นปี 2006 เป็นต้นมา KYH นั้นเป็นลูกค้าขนาดใหญ่ของ PSA มาเป็นเวลานาน ความร่วมมือครั้งนี้จะทำให้แอนต์เวิร์ปเป็นฮับในยุโรปของ KYH เพื่อรองรับการค้าระหว่างยุโรป-ตะวันออกไกลที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว PSA HNN ยังมีแผนที่จะลงทุนอีก 500 ล้านยูโรในอีกห้าปีข้างหน้าเพื่อเพิ่มขนาดการบริการในแอนต์เวิร์ปเป็น 10 ล้านทีอียู

พีเอสเออินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือใหญ่ที่สุดเป็นลำดับสองของโลก โดยบริหารท่าเรือจำนวนทั้งสิ้น 28 ท่า ใน 16 ประเทศ ทั้งในเอเชีย ยุโรป และอเมริกา รวมทั้งใน อาร์เจนตินา เบลเยี่ยม จีน ฮ่องกง อินเดีย อิตาลี ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี เนเธอร์แลนด์ ปานามา ปากีสถาน โปรตุเกส สิงคโปร์ ตุรกี อังกฤษ เวียดนาม และไทย โดยมีปริมาณความสามารถในการจัดการตู้สินค้าจำนวน 111 ล้านทีอียู และมีความยาวท่ารวมกัน 66 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีบริษัทย่อยในการให้บริการทางทะเลที่เกี่ยวข้องในประเทศต่าง ๆ เช่น บริการนำร่อง บริการลากจูง เรือสนับสนุนการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมและก๊าซนอกชายฝั่ง บริการยกของหนัก บริการกำจัดคราบน้ำมัน และบริการกู้เรือ

<u>อุตสาหกรรมน้ำมัน</u> สิงคโปร์เป็นผู้กลั่นและซื้อขายน้ำมันรายใหญ่ที่สุดในภูมิภาคทั้งที่ไม่มีน้ำมันดิบเป็นของตนเองตลอดจนให้บริการเติมน้ำมันแก่เรือที่จอดแวะ กิจการที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันในสิงคโปร์นั้นมีที่มาตั้งแต่ปี 1892 เมื่อ มาร์คัส แซมมวลแอนด์คัมปะนีได้ขอใช้เกาะปูเลาบูกอมเป็นที่จัดเก็บน้ำมันก๊าด ซึ่งทำให้เกาะดังกล่าวกลายเป็นศูนย์กลางจัดเก็บน้ำมันตั้งแต่บัดนั้น ก่อนปี 1961 สิงคโปร์เป็นเพียงพื้นที่จัดเก็บ กระจาย และถ่ายลำน้ำมันเชื้อเพลง ปริมาณเรือที่ต้องการบริการเติมเชื้อเพลิงทำให้สิงคโปร์คิดตั้งโรงกลั่นเอง และได้เชื้อเชิญบริษัทระดับโลกอย่าง เชลล์ ในปี 1961[66] มาตั้งโรงกลั่นกำลังการผลิต 20,000 บาร์เรลต่อวัน เชลเป็นบริษัทร่วมระหว่างอังกฤษและเนเธอร์แลนด์ ความกล้าหาญของเชลในวันนั้นทำให้บริษัทอื่นทำตามและอุตสาหกรรมโรงกลั่นของสิงคโปร์จึงเติบโตเรื่อยมา ในภายหลังบริษัทอื่น เช่น เอสโซ่ โมบิล บริติชปิโตรเลียม เอ็กซอน บีพี โมบิล คาลเท็กซ์ และบริษัทสิงคโปร์ปิโตรเลียม ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นศูนย์การกลั่นน้ำมันที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก ด้วยกำลังการผลิตกว่า 1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี 1989 สิงคโปร์มีโรงกลั่นน้ำมันทั้งหมด 5 โรง โดยโรงกลั่นน้ำมันของสิงคโปร์ 3 โรงจากทั้งหมด 5 โรงตั้งอยู่บนเกาะนอกฝั่ง ปัจจุบันสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมัน โดยมีโรงเก็บจำนวน 2.1 ล้านลูกบาตรเมตร และในแต่ละวันจะมีเรือแท็งเกอร์จำนวนกว่า 20 ลำ เข้าออกเพื่อรับและส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ น้ำมันดิบที่ใช้ในการกลั่นนั้นจัดซื้อในราคาถูกจากแหล่งน้ำมันต่างๆ รอบโลก รวมทั้งจีน

---

66 Sharma Shankar, *Role of the Petroleum Industry in Singapore's Economy*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1989, หน้า 5

อินโดนีเซีย ประเทศต่างๆ ในตะวันออกกลาง สิงคโปร์ส่งออกน้ำมันที่กลั่นได้ 2/3 ส่วน[67] นอกจากนี้สิงคโปร์ยังสร้างนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบนเกาะจูรง และมีแผนว่าภายในปี 2010 จะจัดตั้งโรงแยกน้ำมันสายยาว (cracking plant) จำนวน 5 โรง และมีบริษัทที่เกี่ยวกับปิโตรเคมีจำนวน 150 บริษัท

การซ่อมและสร้างเรือ บริการซ่อมเรือและต่อเรือให้แก่เจ้าของเรือหรือสายการเดินเรือของสิงคโปร์นั้นมีมานานแล้ว และได้พัฒนาไปสู่บริการสร้างฐานขุดเจาะและสำรวจแหล่งปิโตรเลียมในทะเลอีกด้วย อุตสาหกรรมทางทะเลแขนงนี้ของสิงคโปร์มีที่มาตั้งแต่ครั้งก่อตั้งสิงคโปร์ในปี 1819 ยุทธศาสตร์เมืองท่าปลอดภาษี ซึ่งทำให้เรือต่างๆ พากันจอดแวะที่ท่าเคปเปล การค้าและการขนส่งทางทะเลเป็นสองเสาหลักของสิงคโปร์เมื่อเริ่มต่อตั้งอาณานิคมนี้ นโยบายเมืองท่าปลอดภาษีทำให้สิงคโปร์กลายเป็นเมืองแห่งการค้าที่คับคั่งที่สุดภายหลังการก่อตั้งไม่กี่เดือน เรือใบจากยุโรป อินเดีย อเมริกา และจีนตลอดจนเรือขนาดเล็กจากอินโดจีนต่างก็มาชุมนุมกันที่หน้าแม่น้ำสิงคโปร์ ตำแหน่งที่ตั้ง การบริหารที่เป็นระเบียบ และนโยบายปลอดภาษีทำให้สิงคโปร์ก้าวขึ้นมาแทนที่ริโอ และแซงหน้าปีนังและก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาค ความรุ่งเรืองเหล่านี้ทำให้อุตสาหกรรมที่สาม อันได้แก่การซ่อมและสร้างเรือถือกำเนิดขึ้นตามปากแม่น้ำต่างๆ เช่น แม่น้ำสิงคโปร์ แม่น้ำโรชอร์และกาลัง และที่สันทรายตันหยงรู ประวัติการซ่อมสร้างเรือครั้งแรกๆ เริ่มต้นในปี 1823 เมื่อมีการสร้างอู่ต่อเรือเล็กฮอลไพค์ที่ท่าเรือ โบ๊ตคีย์เพียง 4 ปีหลังจากเริ่มตั้งอาณานิคมนี้ เมื่อเวลาผ่านไปได้มีการสร้างท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการและซ่อมสร้างให้แก่เรือเหล่านี้

เมื่อถึงกลางทศวรรษที่ 50 จำนวนเรือที่คับคั่งทำให้ต้องย้ายมาที่ตันหยงปาการ์ และในอ่าวน้ำลึกและมีที่ป้องกันจากคลื่นลมนี้เองได้มีการสร้างอู่หมายเลข 1 (graving dock) ทางด้านเหนือของอ่าวจอดเรือในปี 1859 โดยกัปตันวิลเลียม คลาวตันซึ่งเดินเรือระหว่างอินเดียกับจีนเพื่อค้าฝิ่น อู่นี้เป็นอู่ต่อเรือแห่งแรกขึ้นเพื่อให้บริการแก่เรือกลจักรไอน้ำที่แวะเมืองท่าสิงคโปร์เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ภายในแปดปีต่อมา ก็ได้มีการสร้างอู่อีก 4 แห่งตามมา ได้แก่อู่หมายเลข 2 ตามด้วยอู่วิกตอเรีย และอู่อัลเบิร์ต ในปลายศตวรรษที่ 19 ความสงสัยว่าอู่เหล่านี้จะอยู่รอดได้หรือไม่จางหายและถูกแทนที่ด้วยความหวังเมื่อมีการเปิดคลองสุเอซในปี 1869 คลองสุเอซช่วยย่นระยะทางได้ถึง 6,436 กม. ซึ่งทำให้เป็นตัวเร่งการเปลี่ยนจากเรือใบมาเป็นเรือกลจักรไอน้ำและทำให้ความสำคัญของสิงคโปร์และช่องแคบมะละกาเพิ่มมากขึ้น การค้าที่ซบเซากระเตื้องขึ้นทันทีและถึงจุดสูงสุดในปี 1864 หลังจากที่เติบโตอย่างต่อเนื่องมาหลายปี ธุรกิจอันรุ่งเรืองที่ตามมาทำให้มีการจัดตั้งบริษัทนิวฮาร์เบอร์ด็อกขึ้นในปี 1899 ซึ่งได้รับสิทธิผูกขาดในการจัดการท่าเรือและการเดินเรือ ในปี 1913 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการอู่ตันหยงปาการ์ ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการอ่าวจอดเรือสิงคโปร์ ณ อู่แห่งใหม่ ธุรกิจยังคงการเจริญเติบโตแม้ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ในปี 1956 ได้มีการขยายโครงการโดยเพิ่มอู่ควีนส์ด็อก ยิ่งทำให้ประสบความสำเร็จเพิ่มมากขึ้น

---

67 Ibid., หน้า 1

หลังจากได้รับอิสรภาพในการปกครองตนเองในปี 1959 รัฐบาลสิงคโปร์ต้องเผชิญกับอัตราการเกิดในระดับสูงถึง 4% ต่อปี อัตราการว่างงานที่สูง ทำให้มีความจำเป็นต้องสร้างงานใหม่ประมาณ 214,000 อัตราระหว่างปี 1961 และ 1970 หากจะไม่ให้มีปัญหาว่างงานและปัญหาสังคมจากประชากรที่ไม่พึงพอใจตามมา การค้าเสรีที่เคยเป็นแหล่งงานที่สำคัญไม่สามารถที่จะขยายตัวรองรับได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นอุตสาหกรรมซ่อมสร้างเรือมีความสามารถจ้างงานได้หลายพันอัตรา ในเวลานั้นสิงคโปร์ยังล้าหลังกว่าฮ่องกงในด้านการพัฒนากิจการทางทะเล หลังจากการสร้างอู่ในระยะแรก ก็ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมมากนัก ไม่มีการใช้ที่ตั้งทางยุทศาสตร์นี้ให้เป็นประโยชน์อย่างเต็มที่ เมื่อได้รับการโอนอู่และสิ่งอำนวยความสะดวกในฐานทัพเรือเซ็มบาวังและอ่าวจอดเรือเคปเปลจากอังกฤษ ในปี 1963 สิงคโปร์ได้นำมาพัฒนาเพิ่มเติมโดยสร้างอู่แห่งใหม่ที่นิคมอุตสาหกรรมจูรงซึ่งสร้างขึ้นใหม่และตามชายฝั่งตันหยงรู จากนั้นได้มีโครงการฝึกฝีมือแรงงานทักษะหลักสำหรับฝึกหัดงานสำหรับแรงงานใหม่ซึ่งจะทำหน้าที่ผู้ควบคุมงานและผู้จัดการระดับกลาง อู่ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของชาวต่างชาตินี้ได้พัฒนาความชำนาญอย่างรวดเร็วในด้านการซ่อมสร้างเรือและการสร้างฐานขุดเจาะและสำรวจปิโตรเลียม ในทศวรรษที่ 1970 งานอู่เริ่มตกอยู่ในมือฝ่ายจัดการพื้นเมือง และทำให้กิจการอู่เรือเป็นของชาวสิงคโปร์โดยแท้จริงในทศวรรษที่ 1980 ความก้าวหน้าทางคอมพิวเตอร์ในทศวรรษนี้ทำให้กระบวนการทำงานเป็นไปอย่างมีระบบ ทำให้เพิ่มคุณภาพ ความสามารถในการผลิต และการส่งมอบที่ตรงเวลา ในกลางทศวรรษนี้ได้มีการย้ายอู่ที่ตันหยงรูมาที่พื้นที่จูรงติดตามด้วยอู่หลักอื่นๆ ซึ่งก็ย้ายตามมาพร้อมกับลงทุนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและปรับปรุงให้ทันสมัย

เมื่ออุตสาหกรรมก้าวเข้าสู่งานที่ซับซ้อนและมีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น การแปลงเรือและการสำรวจและผลิตนอกชายฝั่ง จึงจำเป็นต้องมีนักเจราทางธุรกิจที่มีทักษะเพิ่มขึ้นจึงได้มีโรงการพัฒนาบุคลากร ตลอดจนการฝึกด้านความลอดภัยเพิ่มเติมเข้ามา และเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและตอบสนองต่องานที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้นจึงได้มีโครงการปรับปรุงทักษะและทำงานหลายหน้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับผู้ควบคุมและวิศวกรได้ฝึกหัดทักษะใหม่ๆ เช่น การบริหารโครงการซึ่งเป็นระดับที่เพิ่มเติมจากทักษะการควบคุมงานพื้นฐาน ตลอดจนมีหลักสูตรฝึกอบรมผู้ควบคุมอุตสาหกรรมทางทะเลเพื่อเตรียมผู้ควบคุมสำหรับงานในอุตสาหกรรมทางทะเลในอนาคต อุตสาหกรรมนี้ยังคงให้ความสำคัญต่อการฝึกหัดและพัฒนาบุคลากรในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง

ในทศวรรษที่ 1960 กิจกรรมหลักในอุตสาหกรรมการซ่อมสร้างเรือ ได้แก่การต่อเรือลากจูงและเรือบาร์จ การซ่อมเรือขนาดกลางและขนาดเล็ก ในทศวรรษที่ 1970 จึงได้มีการซ่อมทำเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ ( VLCC) เป็นครั้งแรก ในทศวรรษนี้ยังเป็นจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมการสร้างแท่นสำรวจและผลิตนอกชายฝั่ง อุตสาหกรรมการแปลงเรือเริ่มขึ้นในภายหลังหลังจากอู่เรือได้เพิ่มเติมขีดความสามารถนอกเหนือไปจากการซ่อมเรือ สำหรับการต่อเรือนั้นได้มีการสร้างเรือชนิดต่างๆ เช่น เรือปั้นจั่น เรือเอนกประสงค์ เรือบรรทุกแอลพีจี เรือคอนเทนเนอร์ และเรือขุดแร่ดีบุก ในด้านการสำรวจและผลิตนอกชายฝั่งนั้น ความเชี่ยวชาญจากการสร้างแท่นขุดเจาะชนิดต่าง ๆ ที่ซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นและมีขนาดใหญ่ขึ้นทำให้สิงคโปร์กลายเป็นผู้สร้างแท่นขุดเจาะแบบแจ็กอัพอันดับหนึ่งของโลกในปัจจุบัน

ในทศวรรษที่ 1970 และ 1980 งานหลักของอู่ได้แก่การซ่อมเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC) โดยเพิ่มความซับซ้อนมากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้งานมีทั้งการขยายขนาดเรือ การซ่อมแซมความเสียหายขนาดใหญ่ และการซ่อมคืนสภาพเพื่อยืดอายุการใช้งาน ชนิดของเรือที่เข้ารับบริการก็มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่ เรือบรรทุกก๊าซ สารเคมี และแอลพีจี ไปจนถึงเรือโดยสารประจำเส้นทาง นอกจากนี้ยังมีงานซ่อมและสร้างเรือรบซึ่งต้องใช้และพัฒนาทักษะพิเศษ ในทศวรรษที่ 1980 ยังมีงานแปลงเรือบรรทุกน้ำมันเป็นเรือผลิตจัดเก็บและขนถ่ายปิโตรเลียมกลางทะเล (FPSO) เมื่อเวลาผ่านไปทั้งขนาดและความซับซ้อนของเรือดังกล่าวนี้ได้เพิ่มมากขึ้น แต่อู่ของสิงคโปร์ก็ได้ตอบสนองต่อตลาดได้เป็นอย่างดีและกลายเป็นผู้นำของโลกในด้านนี้ในปัจจุบัน

รัฐบาลสิงคโปร์ได้ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมทางทะเลมาอย่างยาวนาน เริ่มตั้งแต่การสร้างอู่ซ่อมเรือพาณิชย์ครั้งแรกระหว่างปี 1963 และ 1972 นอกจากอู่ขนาดใหญ่เหล่านี้แล้วยังมีอู่ขนาดเล็กอีกจำนวนมากซึ่งเป็นของเอกชน ความเจริญเติบโตในกิจการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในภูมิภาคนี้ได้ทำให้สิงคโปร์เข้าสู่ธุรกิจการสร้างฐานขุดเจาะปิโตรเลียมในปลายทศวรรษที่ 1960 ซึ่งสิงคโปร์ได้เก็บเกี่ยวประสบการณ์และสั่งสมเทคโนโลยีและทักษะจนกระทั่งกลายเป็นผู้นำในการสร้างฐานขุดเจาะปิโตรเลียมในทศวรรษที่ 1980 บริษัทเอกชนอื่นๆ เริ่มสนับสนุนอู่เหล่านี้ด้วยบริการที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมเรืออย่างครบวงจร ทำให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการซ่อมสร้างเรือชั้นนำอย่างสมบูรณ์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันกับประเทศใหม่ที่เข้าสู่ธุรกิจ บริษัทเหล่านี้ได้ควบรวมกิจการกันและย้ายที่ตั้งตามแผนการใช้พื้นที่ของรัฐบาล และได้ขยายการดำเนินการให้รวมถึงการแปลงเรือและเรือปฏิบัติการนอกชายฝั่ง จะกระทั่งเป็นผู้นำในการแปลงเรือผลิตจัดเก็บและขนถ่ายปิโตรเลียมด้วยสัดส่วนตลาดที่สูงกว่า 70%

ปัจจุบันอุตสาหกรรมนี้ได้มุ่งไปสู่การลงทุนที่สูงและใช้เทคโนโลยีสูง อู่ซ่อมสร้างเรือเหล่านี้ให้บริการครบวงจรตั้งแต่การออกแบบเฉพาะ ไปจนถึงผลิตภัณฑ์ที่เป็นที่หนึ่งของโลก อุตสาหกรรมซ่อมสร้างเรือได้พิสูจน์ตัวว่ามีความอ่อนตัวในการเผชิญกับวงจรเศรษฐกิจ และสามารถอยู่รอดแต่ละวงจรด้วยรายได้ที่สูงขึ้น อุตสาหกรรมานี้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้ให้กับสิงคโปร์ ตลอดจนเป็นแหล่งสร้างแรงงานที่มีทักษะและทักษะการจัดการงานวิศวกรรม จึงนับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ได้เติบโตจนบรรลุนิติภาวะแล้ว โดยมีอู่ซ่อมสร้างเรือที่ทันสมัยที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ผลพลอยได้จากการเป็นเมืองท่า ทำให้อุตสาหกรรมสิงคโปร์ยังเป็นศูนย์กลางการกลั่นน้ำมันและปิโตรเคมีที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก มีส่วนแบ่งตลาดการสร้างฐานขุดเจาะปิโตรเลียมประมาณ 70% และมีส่วนแบ่งตลาดในการแปลงเรือผลิตจัดเก็บและขนถ่ายปิโตรเลียมนอกชายฝั่งกว่า 65% [68]

ในอนาคต อุตสาหกรรมทางทะเลจะยังคงดำรงความสามารถในด้านการซ่อมและสร้างเรือ สิ่งก่อสร้างนอกชายฝั่งและเรือพิเศษ โดยใช้ความได้เปรียบจากโครงสร้างพื้นฐานที่ดีเลิศของสิงคโปร์และผู้ให้บริการที่มีอยู่แล้วเป็นจำนวนมากเพื่อ

[68] http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/maritime_singapore.page, accessed 13 July 2009

ทำให้สิงคโปร์ยังคงเป็นผู้นำของโลกในด้านนี้ต่อไป การลงทุนด้านทรัพยากรมนุษย์และอาคารเครื่องมือที่ทันสมัยจะทำให้อุตสาหกรรมนี้ทะยานขึ้นสู่ระดับที่แข่งขันได้ดีในทศวรรษหน้า

อุตสาหกรรมเดินเรือ[69] อุตสาหกรรมการเดินเรือของสิงคโปร์ ดำเนินการโดยสายการเดินเรือเนปจูนโอเรียนต์ไลน์ (Neptune Orient Line) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลถือหุ้นใหญ่ โดยในปี 2006 รัฐบาลถือหุ้นผ่านบริษัท Temasek Holdings จำนวน 68% รายงานผลประกอบการประจำปี 2008 NOL มีรายได้รวม 9.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นกำไร 83 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ลดลง 84% จากปีก่อน ปัจจุบันการขนส่งทางเรือกระทำโดยสายการเดินเรืออเมริกันเพรสซิเด้นท์ไลน์ มีพนักงานกว่า 11,000 คนทั่วโลกและขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต กว่า 2 ล้านตู้ (FEU) ต่อปี

เนปจูนโอเรียนต์ไลน์ถือกำเนิดในปี 1968 เพื่อพัฒนาและสนับสนุนการสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการเป็นรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลเมื่อเป็นที่แน่ชัดว่าการขนส่งในอนาคตจะอยู่ในรูปคอนเทนเนอร์ โดยในระยะแรกมีเรือเพียง 5 ลำ และต้องเผชิญกับการแข่งขันอย่างหนักจากสายการเดินเรือขนาดใหญ่ในขณะนั้น เช่น อังกฤษ ยุโรป ซึ่งเป็นผู้ประกอบการหลักในเส้นทางนี้มาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1820 แต่ NOL ก็ก้าวอย่างระมัดระวังโดยไม่ผูกติดกับการเป็นกองเรือขนาดใหญ่ ในปี 1973 สายการเดินเรือนี้ได้เจริญเติบโตและขยายตัว จำนวนเรือเพิ่มขึ้นเป็น 20 ลำ และเมื่อถึงกลางทศวรรษที่ 1970 จึงเริ่มมีกำไร ในทศวรรษเดียวกันนี้ เมื่อโลกหันมาใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งทางเรือ เนปจูนจึงได้สร้างเรือใหม่และขยายเส้นทางเอเชีย-ยุโรป โดยดำเนินการเป็นพันธมิตรกับสายการเดินเรือ OOCL และ K Line และเปิดเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกโดยลำพัง ในปี 1981 เนปจูนได้เสนอหุ้นทุนต่อสาธารณชนและประสบความสำเร็จในการระดมทุนจำนวน 155 ล้านเหรียญสิงคโปร์ เมื่อถึงต้นทศวรรษที่ 1990 เนปจูนได้ขยายธุรกิจจากการเดินเรือประจำเส้นทาง เป็นเรือขนถ่ายขนาดเล็กสำหรับเรือแท็งเกอร์บรรทุกน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ต่อมาในปี 1997 เนปจูนต์โอเรียนต์ไลน์ได้ซื้อกิจการสายการเดินเรืออเมริกันเพรสซิเด้นท์ไลน์ หรือ APL ขนส่ง 2.47 ล้าน FEU (40-foot Equivalent Unit) มีรายได้ 8 พันล้านเหรียญ โดยก่อนที่จะควบรวมกับเนปจูนนั้น APL มีชื่อเสียงในด้านการให้บริการขนส่งต่อเนื่องแบบครบวงจร ทั้งทางเรือ รถไฟ และรถบรรทุก ทั้งในอเมริกา เอเชีย และยุโรป การรวมกันของสายการเดินเรือทั้งสองในปี 1997 ทำให้ความสามารถในการแข่งขันระดับโลกเพิ่มขึ้นอย่างสำคัญ และทำให้ NOL มีท่าเรือขนถ่ายทั้งในเอเชียและอเมริกาเหนือ รวมทั้งได้รับประโยชน์จากการขนส่งต่อเนื่องแบบครบวงจรในเครือข่ายในสหรัฐอเมริกาอันประเมินค่ามิได้

ปัจจุบันบริษัทในกลุ่ม NOL Group, APL และ APL Logistics เป็นผู้นำในการขนส่งคอนเทนเนอร์ มีพนักงานกว่า 10,000 คน และมีสาขาให้บริการใน 115 ประเทศ ทำการเดินเรือกว่า 25,000 จุดใน 140 ประเทศทั่วโลก รวมทั้งเส้นทาง เอเชีย-ยุโรป ออสเตรเลีย เอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป-อเมริกาเหนือ อเมริกา ใต้ และเอเชีย-อเมริกาเหนือ กองเรือคอนเทนเนอร์ APL ซึ่งติดสิบอันดับแรกของโลก ซึ่งมีทั้งเรือฟีดเดอร์และเรือประจำเส้นทาง นอกจากนี้ยังร่วมมือกับ

[69] http://www.nol.com.sg/about/history.html, accessed 13 July 2009

สายการเดินเรือพันธมิตรทำให้มีความอ่อนตัวในการให้บริการ ทำให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและฉกฉวยโอกาสใหม่ได้อย่างรวดเร็ว

ศูนย์รวมแห่งความบันเทิง ในความพยายามจะขยายภาคการบริการล่าสุดนั้น สิงคโปร์ยังมีโครงการสร้างสถานบันเทิงครบวงจร[70] ซึ่งเป็นทั้งโรงแรม ศูนย์ประชุม ศูนย์การค้า และกาสิโนขนาดใหญ่ เพื่อรองรับทุกกิจกรรมของผู้ที่มาทำธุรกิจหรือแวะผ่านมาที่สิงคโปร์ สิงคโปร์กำลังทุ่มเทเงินทองนับหมื่นล้านดอลลาร์ เพื่อยกระดับย่านการเงินแห่งใหม่ให้กลายเป็นวอลล์สตรีทแห่งเอเชีย ซึ่งมีกลิ่นอายของลาสเวกัสผสมผสาน ถึงแม้เศรษฐกิจของประเทศกำลังถดถอยอย่างรุนแรง มารินาเบย์คอมเพล็กซ์นี้ จะตั้งอยู่ในบริเวณที่ดินที่เกิดจากการถมทะเล แสดงให้เห็นถึงความใฝ่ฝันของสิงคโปร์ที่จะขยายภาคการเงินของตนเองออกไป รวมทั้งต้องการจะดึงดูดทั้งนักท่องเที่ยวและนักลงทุนให้เข้ามาที่นี่มากขึ้น รัฐบาลและบริษัทเอกชนสิงคโปร์ ได้ร่วมกันลงทุนเป็นเงินถึง 14,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อทำให้พื้นที่ขนาด 2,250 ไร่ แห่งนี้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการเงินในภูมิภาคนี้ในระยะเวลาอันสั้น มารินาเบย์ เป็นโครงการสร้างเขตใหม่ของเมืองที่รัฐบาลสิงคโปร์ฝันเอาไว้มานาน แผนการนั้นเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 1969 เมื่อเริ่มมีการก่อสร้างเพื่อรองรับการขยายย่านการเงินเก่า ซึ่งอยู่ในเขตของเจ้าอาณานิคมอังกฤษแต่เดิม หนึ่งในบรรดาโครงการสำคัญๆ ของ มารินาเบย์ ได้แก่ กาสิโนคอมเพล็กซ์ ที่ได้รับความสนับสนุนทางการเงินถึง 7,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จาก เชลดอน อะเดลสัน มหาเศรษฐีผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจการพนัน ซึ่งเป็นเจ้าของลาสเวกัส แซนด์ส มารินาเบย์แซนด์ส จะเป็นกาสิโนรีสอร์ตซึ่งคาดหมายว่าจะเปิดบริการได้ภายในสิ้นปีนี้ ในโครงการนอกจากสถานกาสิโนแล้ว จะประกอบด้วยโรงแรมขนาด 2,600 ห้อง ห้างสรรพสินค้าหลายแห่ง รวมทั้งสถานที่จัดแสดงนิทรรศการ ย่านธุรกิจใหม่นี้ยังสามารถดึงดูดความสนใจของลีกาชิง บุคคลผู้ร่ำรวยที่สุดในฮ่องกง โดยเขาเป็นหนึ่งในสามผู้ร่วมลงทุนในโครงการ มารินา เบย์ ไฟแนนเชียล เซ็นเตอร์ โดยผ่าน บริษัทเฉิงคง โฮลดิงส์ ของเขา มารินาเบย์ไฟแนนเชียลเซ็นเตอร์ จะสร้างเสร็จและเปิดดำเนินการได้ในปี 2012 โดยจะให้บริการเช่าออฟฟิศ “เกรดเอ” ในสามช่วงตึกที่ขนานไปกับชายน้ำ รวมทั้งมีอพาร์ตเมนต์หรูหราอีก 649 ห้อง ซึ่งออกแบบโดยวางพื้นฐานจากแนวคิด “ทำงาน-ใช้ชีวิต-รื่นรมย์” ภายในกลางปีหน้า ทางเดินเท้าที่เชื่อมระหว่างจุดน่าสนใจต่างๆ รอบอ่าวมารีนาก็จะเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งจะทำให้เขตนี้ดึงดูดผู้คนมากขึ้น ในขณะนี้มีโครงการไม่น้อยที่เริ่มผุดขึ้นรอบอ่าว รวมทั้งคอนโดมิเนียมอาคารคู่สูง 70 ชั้นที่ใช้ชื่อว่า “เซล แอต มารินา เบย์” ทางด้านธุรกิจบันเทิงและสันทนาการต่างๆ ก็เริ่มให้บริการได้แล้ว เช่น สิงคโปร์ฟลายเออร์ ที่กล่าวกันว่าเป็นชิงช้าสวรรค์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยเมื่อขึ้นไปแล้วก็จะเห็นย่านใจกลางเมืองทั้งหมด ในขณะที่ศูนย์การแสดงเอสพลานาดจะมีการแสดงทั้งระดับโลก ระดับเอเชียและในประเทศผลัดเปลี่ยนกันมาตลอดทั้งปี สำหรับผู้ที่ชอบธรรมชาติ สามารถไปยัง การ์เด้นส์บายเดอะเบย์ ซึ่งเป็นสวนสาธารณะสามแห่งที่มีอาณาเขตเชื่อมต่อกัน โดยมีเนื้อที่รวมกันทั้งหมดถึง 101 เฮกตาร์ และจะเปิดให้บริการได้ในช่วงสิ้นปี 2011

---

70 http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9520000055115, accessed 12 Aug 09

เทมาเส็กโฮลดิ้งคัมปะนี[71]เทมาเส็กโฮลดิ้งคัมปะนีเป็นบริษัทลงทุนของรัฐบาลสิงคโปร์ มีพนักงานจำนวน 350 คน และมีพอร์ตการลงทุนประมาณ 185 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ หรือมากกว่า 127 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยการลงทุนส่วนมากอยู่ในเอเชีย พอร์ตการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทเช่น การเงินและการธนาคาร อสังหาริมทรัพย์ การขนส่งและลอจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน โทรคมนาคมและสื่อสารมวลชน วิทยาศาสตร์ชีวภาพและสาธารณสุข การศึกษา สินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าฟุ่มเฟือย วิศวกรรมและเทคโนโลยี และพลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ บริษัทนี้เป็นหนึ่งในไม่กี่บริษัทที่ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือสูงในระดับ AAA/Aaa จากมูดีส์อินเวสเตอร์เซอร์วิส และแสตนดาร์ดแอนด์พัวร์ ตามลำดับ

เทมาเส็กมีที่มาตั้งแต่ในทศวรรษที่ 1960 เมื่อรัฐบาลได้ลงทุนในบริษัทต่าง ๆ เช่น การผลิตและการต่อเรือ ก่อนจัดตั้งเทมาเส็กโฮลดิ้งในปี 1974 นั้น รัฐบาลถือหุ้นการลงทุนเหล่านี้ผ่านกระทรวงการคลังโดยมีเงินลงทุนเริ่มต้นเพียง 100 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในเดือนมกราคม 2008 นิตยสารดิอีโคโนมิสต์ รายงานว่ามอร์แกนสแตนลีย์ได้ประมาณการณ์ว่ากองทุนนี้มีทรัพย์สินรวมที่ 159.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

จากข้อมูลที่เปิดเผยในปี 2004 เทมาเส็กได้เข้าลงทุนในบริษัทขนาดใหญ่จำนวนมาก ซึ่งรวมถึง Standard Chartered, Bank of America, Merrill Lynch, China Construction Bank, Global Crossing, และบริษัทขนาดใหญ่ของสิงคโปร์เอง เช่น สิงค์เทล ธนาคารดีบีเอส สายการบินแห่งชาติสิงคโปร์แอร์ไลน์ การท่าเรือสิงคโปร์ บริษัทรถไฟฟ้าจำกัด บริษัทผลิตไฟฟ้าจำกัด และสายการเดินเรือเนปจูนโอเรียนต์ไลน์ นอกจากนี้ยังลงทุนในบริษัทเอกชน เช่น โรงแรมราฟเฟิ้ล และสวนสัตว์สิงคโปร์ บริษัทการพนันสิงคโปร์พูล เงินลงทุนมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นการลงทุนนอกสิงคโปร์ในระดับโลก เช่น การถือหุ้นในบริษัทโทรคมนาคมออปตัสของออสเตรเลียผ่าน สิงค์เทล และสายการบินเวอร์จินแอตแลนติกผ่านสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ เป็นต้น แม้ว่าเงินลงทุนจำนวน 75% จะอยู่ในกิจการภายในสิงคโปร์ แต่เทมาเส็กได้เปิดเผยว่ามีแผนจะลดการลงทุนภายในเหลือเพียงหนึ่งในสาม อีกหนึ่งในสามจะลงทุนในตลาดเกิดใหม่ และอีกหนึ่งในสามจะลงทุนในประเทศพัฒนาแล้ว

ในปี 2004 เทมาเส็กเปิดเผยว่ามีเงินลงทุนจำนวน S$90 พันล้านเหรียญ ในปี 2008 เทมาเส็กมีผลกำไรจำนวน S$22.474 พันล้านเหรียญ หรือประมาณ 15 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2009 เทมาเส็กโฮลดิ้ง มีผลประกอบการขาดทุนจำนวน 4.6 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ โดยขาดทุนจากการลงทุนจำนวน 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯในธนาคาร Bank of America ซึ่งเป็นการขาดทุนของกองทุนประเทศที่ใหญ่ที่สุด โดยเทมาเส็กจะนำเงินที่ได้ไปลงทุนในตลาดเกิดใหม่ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2009 เทมาเส็ก ประกาศว่ามีสินทรัพย์ลดลง 31% หรือคิดเป็น 39 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากปีก่อน และในเดือนมิถุนายน 2009 บริษัทได้ขายเงินลงทุนในบริษัทบาร์เคลย์ของอังกฤษ ทำให้มีผลขาดทุนประมาณ 1 พันล้านดอลลาร์สิงคโปร์ อย่างไรก็ดี บริษัทเทมาเส็กโฮลดิ้งคัมปะนี มีผลประกอบการกำไรเฉลี่ย 18% ทบต้นตลอดการจัดตั้ง 30 ปีที่ผ่านมา

---

71 http://en.wikipedia.org/wiki/Temasek_Holdings, accessed 13 Aug 2009

### 3.6 ทิศทางยุทธศาสตร์ในอนาคต

ในหนังสือ Singapore: The Next Lap ของนายโก๊ะจ๊กตง นายกรัฐมนตรีสิงคโปร์ เขาได้เผยให้เห็นวิสัยทัศน์ในการสร้างสิงคโปร์ต่อไปในอนาคต “สิงคโปร์จะต้องเป็นหนึ่งเดียวกับ คุณภาพ ความเชื่อถือได้ และความเป็นเลิศ เราจะเป็นฮับหรือศูนย์ธุรกิจแห่งเอเชียแปซิฟิก” ฮับคือทิศทางของสิงคโปร์ต่อจากนี้ไป จากบทเรียนแห่งการเป็นฮับการค้าทางทะเลที่ประสบความสำเร็จอย่างท่วมท้นมาก่อน ทำให้สิงคโปร์ได้เรียนรู้ว่าความห่างไกลจากตลาดและการขาดทรัพยากรนั้นสามารถชดเชยได้ด้วยสายการเดินเรือและความเป็นฮับแห่งการค้า ซึ่งทำให้สิงคโปร์สามารถระดมทรัพยากรจากที่ห่างไกลได้และสามารถเชื่อมต่อกับตลาดของโลกได้อย่างง่ายดาย จากประสบการณ์นี้สิงคโปร์จึงได้ตระหนักว่าสามารถจะเป็นฮับอื่น ๆ ได้ หากมีเทคโนโลยีหรือวิธีการสมัยใหม่ที่จะเชื่อมโยงสิงคโปร์เข้ากับโลก นายโก๊ะจกตงได้ให้ความหมายของฮับไว้ว่า “สิงคโปร์เป็นเมืองท่าแห่งการแลกเปลี่ยนสินค้ามาตลอด แต่การเป็นเมืองฮับนั้นมากกว่าการเป็นเมืองท่าแลกเปลี่ยน เนื่องจากฮับนั้นจะต้องนำเสนอสินค้าและบริการชั้นหนึ่ง ” โดยสิงคโปร์ได้กำหนดไว้ดังนี้

ศูนย์แห่งการขนส่งทางเรือ สิงคโปร์ได้วางแผนที่จะเป็นเมืองฮับของโลกในทุกแบบที่เกาะเล็กๆ แห่งนี้จะสามารถทำได้ ด้วยการต่อยอดบนพื้นฐานการเป็นเมืองท่าเสรีโดยอาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่ ซึ่งรวมทั้ง ศูนย์แห่งการขนส่งทางเรือ คอนเทนเนอร์ พร้อมอุปกรณ์อำนวยด้านการท่า ระบบการคลังสินค้าอัตโนมัติ ภายใต้แนวคิด “เวลาคือเงิน” โดยจะใช้ประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันกับเมืองท่าอื่นในช่องแคบมะละกาที่กำลังฟื้นตัว โดยเฉพาะมะละกาของมาเลเซียที่ได้แย่งลูกค้าไปจำนวนหนึ่ง และกระแสการสร้างโครงการใหม่ เช่น แลนด์บริดจ์ของมาเลเซียและไทย และการตัดคลองกระของไทย เมื่อประกอบกับการดำรงฐานการผลิตภายในประเทศ การคัดเลือกบริษัทที่จะมาลงทุนในประเทศโดยเน้นเทคโนโลยีสูงผลกระทบทางมลภาวะน้อย แต่มีมูลค่าเพิ่มสูง ทั้งทางด้านการแพทย์ นาโนเทคโนโลยี เทคโนโลยีชีวะ และด้านการป้องกันประเทศ เช่น เทคโนโลยีการตรวจการ คอมพิวเตอร์ ชิป อาวุธฯลฯ และมาตรการหาฮินเตอร์แลนด์และตลาดภายนอกประเทศสำหรับวัตถุดิบและการกระจายสินค้า ด้วยการสร้างข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับชาติต่างๆ ทั้งในภูมิภาค และกับผู้เล่นสำคัญ อย่างเช่น สหรัฐอเมริกา และตลาดเปิดใหม่ เช่น แอฟริกา จะทำให้สิงคโปร์ยังคงเป็นศูนย์การขนส่งทางเรือในภูมิภาค **เช่นเดียวกับที่ รอตเตอร์ดัมรับใช้ยุโรป โยโกฮามารับใช้ญี่ปุ่น ฮ่องกงรับใช้จีน และสิงคโปร์รับใช้ภูมิภาคจากอินเดียถึงไต้หวันและพื้นที่ห่างไกลออกไป**

ศูนย์การขนส่งทางอากาศ สิงคโปร์จะเป็นศูนย์การขนส่งทางอากาศ ด้วยการใช้สายการบินแห่งชาติสิงคโปร์และเครือข่ายพันธมิตร ร่วมกับสนามบินชางยีแอร์พอร์ตซึ่งเกิดจากการถมทะเล เพื่อเชื่อมโยงกับโลกทั้งใบ ด้วยภาพลักษณ์ขององค์กรที่ดีเด่นด้านบริการในราคาที่แข่งขันได้ และด้วยพนักงานบริการที่คัดสรรค์เป็นอย่างดีทั้งทางด้านรูปลักษณ์และคุณภาพ โดยเสนอจุดขายของการเป็นเป็นประตูสู่เอเชียสำหรับนักท่องเที่ยวและการเดินทางในภูมิภาค

ศูนย์ธุรกิจและการเงินโลก สิงคโปร์จะยังคงเป็นศูนย์ธุรกิจและการเงินโลก โดยรับการส่งต่อการดำเนินการธุรกรรมทางการเงินจากฮับทั่วโลก จาก ซูริก ลอนดอน นิวยอร์ค โตเกียว ฮ่องกง และสิงคโปร์ ตามลำดับการเปิดทำการ

เพื่อให้บริการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า การเดินเรือ การประกันวินาศภัยทางเรือ และธุรกรรมการเงินต่าง ๆ ทั้งนี้ สิงคโปร์มีจุดแข็งเป็นที่น่าเชื่อ ด้วยกฎระเบียบทางการเงินที่เสรีและไม่ผ่อนปรน ซึ่งสามารถสร้างความเชื่อมั่นอันวางใจให้แก่นักธุรกิจโดยเฉพาะในภาวะวิกฤติเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่ผ่านมา ซึ่งสิงคโปร์ยังคงอนุญาตให้ขนย้ายเงินออกนอกประเทศได้ตามปกติโดยไม่จำกัด ปัจจุบันสิงคโปร์เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่และสำนักงานย่อยขององค์กรทางทะเล เช่น ตลาดหลักทรัพย์การขนส่งทางเรือบอลติก สมาคมเจ้าของเรือเอเชีย สมาคมอุตสาหกรรมน้ำมันเรือสากล สมาคมเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันอิสระ และสภาทะเลระหว่างประเทศ

ศูนย์อุตสาหกรรมทางทะเล อุตสาหกรรมทางทะเลของสิงคโปร์ ได้แก่ อุตสาหกรรมซ่อมสร้างเรือ ดัดแปลงเรือ การสำรวจและผลิตนอกชายฝั่ง และการเดินเรือ อุตสาหกรรมนี้ประกอบด้วยบริษัทกว่า 5,000 บริษัท ซึ่งจ้างงานกว่า 100,000 คน และสร้างรายได้ประมาณ 7% ของ GDP สิงคโปร์เป็นที่ตั้งสำนักงานของกลุ่มเดินเรือทั่วโลกกว่า 100 กลุ่ม และมีผลิตภัณฑ์และบริการทางทะเลที่หลากหลายบริบูรณ์ จึงเหมาะที่จะเป็นสถานที่ดำเนินการของผู้นำโลกในด้าน บริการการเงินเพื่อการขนส่งทางเรือ นายหน้าจัดหาเรือ การประกันภัยและป้องกันความเสี่ยงทางทะเล อาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมเพียงจำนวนน้อยที่เป็นของชาวสิงคโปร์โดยแท้จริง ดังเช่นที่รัฐมนตรีกระทรวงแรงงานลีย็อคซวนได้กล่าวไว้ว่า "สามารถกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมทางทะเลนี้เป็นของพื้นเมืองเป็นส่วนมาก โดยมีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเป็นต่างชาติส่วนหนึ่ง ส่วนมากเป็นบริษัทญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ชาวสิงคโปร์มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกขั้นตอน ทั้งการจัดการและการควบคุม เป็นแรงงานหลักโดยเฉพาะในสาขาที่ต้องการฝีมือ ปัจจุบันอุตสาหกรรมทางทะเลของสิงคโปร์ให้บริการทุกด้าน มีอู่ซ่อมสร้างเรือและฐานขุดเจาะนอกชายฝั่งมากกว่า 40 อู่ และทำให้สถาบันจัดอันดับทางเรือนานาชาติ บริษัทวิศวกรรมและผู้ผลิตและจัดเก็บอะไหล่อุปกรณ์ มาตั้งสำนักงานเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้สิงคโปร์ยังได้รับความนิยมในการเป็นที่ตกลงและชี้ขาดคดีความทางทะเล เป็นศูนย์การโทรคมนาคมสารสนเทศ ศูนย์ปิโตรเคมี ศูนย์การประชุม ศูนย์การจับจ่ายสินค้า และศูนย์รวมความบันเทิงระดับโลก ศูนย์ในระดับยุทธศาสตร์เหล่านี้ต่างก็ดึงดูดธุรกิจจากฮินเตอร์แลนด์ที่ห่างไกลออกไป และสร้างความมั่งคั่งที่เป็นสัดส่วนเกินกว่าขนาดของเศรษฐกิจในประเทศ แต่ละฮับจะรับใช้ภูมิภาคและเชื่อมโยงภูมิภาคเข้ากับโลก แต่ละฮับสร้างฐานะของตนมาด้วยการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ การวางแผนไปข้างหน้า ประสานงานกันในลักษณะทีมงานระดับโลก และดำรงความก้าวหน้าล้ำคู่แข่งเสมอ

### 3.7 ผลกระทบจากการพัฒนา

ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้ส่งผลกระทบในรูปมลพิษทางน้ำและอากาศที่เพิ่มขึ้น เพื่อจัดการกับปัญหานี้ รัฐบาลสิงคโปร์ได้จัดตั้งหน่วยควบคุมมลพิษ ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรีขึ้นในปี 1970 และจัดตั้งกระทรวงสิ่งแวดล้อมในปี 1972 แล้วรวมทั้งสองหน่วยงานเข้าด้วยกันในปี 1983 เพื่อให้ทำงานไปในแนวทางเดียวกันภายใต้ชื่อใหม่ว่า กรมควบคุมมลพิษ มีหน้าที่ในการควบคุมมลพิษทางน้ำและอากาศ สารวัตถุอันตราย และขยะพิษ โดยได้เข้าทำ

การควบคุมมลพิษทางอากาศเป็นลำดับแรกด้วยการเฝ้าตรวจโรงกลั่นน้ำมันและโรงงานปิโตรเคมี และกำหนดระดับซัลเฟอร์ในน้ำมันเชื้อเพลงที่ใช้ในโรงผลิตไฟฟ้า โรงงาน และรถยนต์ เนื่องจากรถยนต์เป็นแหล่งสร้างมลพิษทางอากาศที่สำคัญ รัฐบาลจึงได้กำหนดระดับไอเสียและลดสารตะกั่วในน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนควบคุมจำนวนรถยนต์ในมือเอกชนด้วยภาษีนำเข้าที่สูงถึง 175 เปอร์เซ็นต์ ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนประจำปี และค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์ในย่านธุรกิจที่มีการจราจรหนาแน่น[72]

ระหว่างปี 1977 ถึง 1987 กระทรวงสิ่งแวดล้อมได้รณรงค์ในการทำความสะอาดแม่น้ำและสายน้ำด้วยการปรับปรุงระบบน้ำเสีย ควบคุมน้ำทิ้งจากอุตสาหกรรมขนาดเล็ก และย้ายฟาร์มสุกรและเป็ดไปไว้ในพื้นที่ใหม่ซึ่งควบคุมการปล่อยของเสียได้ ความสำเร็จของโครงการนี้ทำให้ประชากรปลาและสัตว์น้ำในแม่น้ำสิงคโปร์และแม่น้ำกะลังกลับคืนมา สิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศผู้กลั่นน้ำมันที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก ยังมีมาตรการป้องกันมลพิษตามชายฝั่งจากน้ำมันรั่วหรือทิ้งจากเรือบรรทุกน้ำมันที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา การท่าเรือแห่งสิงคโปร์ได้ทำการติดตั้งทุ่นกักกันน้ำมันและอุปกรณ์อื่นเพื่อช่วยในการกำจัดน้ำมันรั่ว และได้วางแผนความร่วมมือในการกำจัดคราบน้ำมันระหว่างบริษัทน้ำมันและกองทัพสิงคโปร์

โครงการจัดการสิ่งแวดล้อมนี้มีจุดประสงค์หลักเพื่อสาธารณสุขที่ดีและกำจัดอันตรายจากสารพิษ สิงคโปร์จัดลำดับการป้องกันสภาพแวดล้อมเพื่อสิ่งแวดล้อมเองไว้ต่ำ และไม่ตอบสนองต่อข้อเรียกร้องขององค์กรรักษาสิ่งแวดล้อมเอกชนให้รักษาป่าดิบชื้นและป่าหนองน้ำโกงกางเอาไว้ กฎหมายควบคุมมลพิษให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการจัดการกับผู้ฝ่าฝืน แต่โทษในการละเมิดนั้นไม่สูงนักตลอดปี 1970 และ 1980 การบังคับใช้กฎหมายปกติจะคำนึงถึงประโยชน์ที่ได้จากอุตสาหกรรมที่ปล่อยมลพิษนั้น และให้เวลาแก่ผู้ปล่อยมลพิษในการหาทางลดหรือกำจัดของเสียเหล่านั้น

อย่างไรก็ดีนับว่าสิงคโปร์ได้รับผลกระทบจากมลพิษน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอุตสาหกรรมอื่น ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลสิงคโปร์คำนึงถึงผลกระทบนี้มาตั้งแต่ต้น และได้ออกมาตรการลดผลกระทบ ไม่ว่าจะเป็นการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่ให้ประโยชน์มากกว่าผลเสีย โรงงานที่ได้รับอนุญาตให้มาตั้งโรงงานจะต้องแสดงแผนการควบคุมมลพิษประกอบด้วย และมีการติดตั้งอุปกรณ์ในการตรวจวัดมลพิษทั้งในน้ำและอากาศเพื่อการควบคุมที่ได้ผล[73]

## 3.8 สรุป

จากการศึกษาประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นทำให้ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า สิงคโปร์มีความได้เปรียบในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เมื่อประกอบกับนโยบายเมืองท่าเสรีของอังกฤษทำให้สิงคโปร์มีความเจริญก้าวหน้าในด้านการเป็นศูนย์กลางการค้าขาย อย่างไรก็ดียังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และช่วยส่งเสริมให้เกิดความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องให้แก่สิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็น การลงทุนจากต่างประเทศ การบริหารจัดการของรัฐในด้านต่าง ๆ เช่น สถาบันการเงิน การลงทุน และการ

---

72 *Environment and the City:Sharing Singapore's Experience and Future Challenges*,ed. Ooi Giok Ling, Singapore: The Institute of Policy Studies, 1995, หน้า 180

73 *Environment and the City*, หน้า 17-18

ประกันภัย การอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับการค้าขายทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการสร้างระบบสาธารณูปโภค และปรับปรุงท่าเรือ และระบบขนถ่ายสินค้าอย่างต่อเนื่อง และที่สำคัญคือ บทบาทของพ่อค้าวาณิชย์ที่กลายมาเป็นพลเมืองของสิงคโปร์เอง

***ยุทธศาสตร์ชาติของสิงคโปร์นั้นก็คือยุทธศาสตร์ทะเล*** สิงคโปร์ในปัจจุบันยังคงสร้างชาติบนพื้นฐานของสมุททานุภาพ โดยพยายามดำรงจุดเด่นทางภูมิศาสตร์ แต่ได้ย้ายจากภาคการธุรกิจระดับต่ำ คือภาคการเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมไปสู่สินค้าที่มีเทคโนโลยีสูง มูลค่าเพิ่มสูงและมีผลกระทบต่อมลภาวะน้อย ตลอดจนพยายามสร้างภาคบริการที่ทันสมัยครบวงจร ทั้งที่เกี่ยวข้องและต่อยอดจากยุทธศาสตร์ฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์โดยตรง และที่เป็นการสร้างฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์ทางด้านอื่นโดยอาศัยความก้าวหน้าทางการสื่อสารและสารสนเทศมาเป็นตัวเชื่อมโยงโลกเข้ากับสิงคโปร์ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์สิงคโปร์ยังพยายามลดผลกระทบจากการพึ่งพาการส่งออกและกระแสธุรกิจโลกจากการขนส่ง ด้วยการเพิ่มการลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะด้านความมั่นคงทางอาหารและการเกษตร เพื่อรองรับว่าวันหนึ่งข้างหน้า ยุทธศาสตร์ฟรีพอร์ตอันเป็นพื้นฐานที่สิงคโปร์ตั้งอยู่นั้น อาจต้องมีอันพังคลืนลงมา หากว่าชาติเพื่อนบ้านเช่นมาเลเซียและไทยได้ดำเนินโครงการที่ทำให้ช่องแคบมะละกาต้องสูญเสียความสำคัญในการขนส่งทางเรือลง

**เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ**


Environment and the City:Sharing Singapore's Experience and Future Challenges, ed. Ooi Giok Ling, Singapore: The Institute of Policy Studies, 1995

Harding, Richard., Seapower and Naval Warfare 1650-1830, London:UCL Press, 1999

Huff, W.G., The Economic Growth of Singapore: trade and development in the twentieth century, London:Cambridge University Press, 1994

Lee Kuan Yew, *From Third World to First*, Singapore: The Straits Times Press, 1998

Mirza, Hafiz. *Multinationals and the Growth of the Singapore Economy*, Surry Hills: Croom Helm Ltd., 1986

Shankar, Sharma. *Role of the Petroleum Industry in Singapore's Economy*, ASEAN Economic Research Unit, Research Notes and Discussions Paper No.67, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1989

*Singapore a country study*, ed. Babara Leitch Lepoer, 2nd ed., Washington DC: Library of Congress, 1991


**เอกสารอ้างอิงภาษาไทย**


ธนู แก้วโอภาส, *ประวัติศาสตร์ยุโรป*, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุขภาพใจ, 2549

ภูวดล ทรงประเสริฐ, *อินโดนีเซีย : อดีตและปัจจุบัน*, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539

เอน เจ ไรอัน, *การสร้างชาติมาเลเซียและสิงคโปร์*, แปล. ม.ร.ว.ประกายทอง สิริสุข, กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2526

**เว็ปไซต์**

http://en.wikipedia.org/wiki/Temasek_Holdings, accessed 13 Aug 2009

http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9520000055115, accessed 12 Aug 09

http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/maritime_singapore.page, accessed 13 July 2009

http://www.nol.com.sg/about/history.html, accessed 13 July 2009

# บทที่ 4 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

นาวาโทจเร โฉมเฉลา
นาวาโท กรจักร์ ยศธสาร

## 4.1 บทนำ: สาธารณรัฐเกาหลี...รุ่งอรุณแห่งความสงบ

ภาพยอดเขาแปกตูซานที่ขาวตลอดกาลและปกคลุมไปด้วยเมฆหมอกสีขาวคงจะเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้มาเยือนได้สร้างจินตนาการของวันเวลาแห่งความสงบอันไม่เคยเปลี่ยนแปลง แต่ประวัติศาสตร์อันยาวนานของคาบสมุทรเกาหลีนั้นจะบ่งบอกว่าสงครามและความยากแค้นเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนนี้มาโดยตลอด คาบสมุทรเกาหลีตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของต่างชาติมาตลอดประวัติศาสตร์หลายพันปี หลังจากอาณาจักรชิลลาได้กลืนอาณาจักรเพื่อนบ้านอีกสองอาณาจักรคือ กอกูริโย และแปกเช เข้าไว้ในความปกครองของตนและทำให้คาบสมุทรเกาหลีเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในศตวรรษที่ 7 เกาหลีก็ปกครองด้วยรัฐบาลเดียวมาเกือบ 13 ศตวรรษ หลังจากตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของจีนอยู่หลายศตวรรษคาบสมุทรเกาหลีก็กลายมาเป็นดินแดนในปกครองของญี่ปุ่นจนกระทั่งสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง ผลจากการเล่นเกมอำนาจในสงครามเย็นภายหลังสงครามทำให้มหาอำนาจแบ่งดินแดนนี้ออกเป็น 2 ส่วนด้วยเส้นเขตแดนทางยุทธศาตร์ คือเกาหลีเหนือและสาธารณรัฐเกาหลี อันเป็นประสบการณ์อันน่าเศร้าของชาวเกาหลีทั้งมวลซึ่งดำรงภาษา วัฒนธรรม และความเป็นชาติและแผ่นดินอันเป็นปึกแผ่นเดียวกันมาช้านาน บาดแผลจากสงครามสามปีระหว่างพี่น้องผู้เคยร่วมชาติยังความพินาศให้แก่ทั้งสองฝ่ายอย่างล้ำลึกและเจ็บปวด ในที่สุดด้วยแรงบีบบังคับแห่งความคับแค้นจากภัยคุกคามแห่งสงครามและความขาดแคลน ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีต้องหาทางออกให้กับตนเอง ด้วยการสร้างตนเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่เน้นการผลิตสินค้าเทคโนโลยีโดยมีเสาหลักของการขนส่งทางทะเลพยุงไว้ ความมุ่งมั่นเด็ดเดี่ยวของชนในชาติผู้มองโลกในแง่ดีและกรำงานหนัก ประกอบกับการมีรัฐบาลที่มีความซื่อสัตย์และมีเป้าหมายอันชัดเจน ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีพุ่งทะยานจากประเทศที่ยากจนอย่างแสนสาหัสมาเป็นยักษ์เศรษฐกิจอันดับต้นของโลกได้ในเวลาเพียงสามทศวรรษ

## 4.2 ปัจจัยพื้นฐานของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

**ลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์** ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีตั้งอยู่ในแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นคาบสมุทรที่ยื่นออกไปในทะเลลงไปทางทิศใต้ วัดระยะทางจากเหนือจรดใต้ยาว 1,000 กม. ทิศเหนือติดกับแมนจูเรีย โดยมีแม่น้ำยาลูและแม่น้ำทูเมนเป็นเขตแดน อาณาเขตประกอบด้วยคาบสมุทรที่ทอดตัวยาวจากเหนือลงใต้และเกาะน้อยใหญ่อีก 4,198 เกาะ มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 222,209 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นที่ของเกาหลีเหนือ 122,762 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่ของสาธารณรัฐเกาหลี 99,447 ตารางกิโลเมตร โดยเป็นส่วนของพื้นที่ที่เป็นเกาะทั้งสิ้น 5,975 ตารางกิโลเมตร มีระยะทางยาวจากเหนือจรดใต้ 1,145 กิโลเมตร (รวมทั้งหมู่เกาะด้วย) ส่วนกว้างที่สุดจากตะวันออกจรดตะวันตก 645 กิโลเมตร อยู่ระหว่างประเทศจีนรัสเซียและญี่ปุ่น มีพรมแดนทางบกติดกับประเทศจีนและรัสเซียด้านเหนือ โดยมีแม่น้ำอัมน็อค (ยาลู) และแม่น้ำทูมาน (ทู

เมน) เป็นเส้นแบ่งเขต ส่วนทางด้านตะวันออก ตะวันตกและทางด้านใต้ ล้อมรอบด้วยทะเล นับแต่ปีคริสต์ศักราชที่ 1948 คาบสมุทรเกาหลีได้ถูกแบ่งออกเป็นสองส่วน ด้านเหนือเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี และด้านใต้เป็นสาธารณรัฐเกาหลี[74]

**รูป 9 แผนที่ประเทศเกาหลี**

ที่มา South Korea Map Guide and Travel Information, http://maps-guide.org/south-korea/map.htm

คาบสมุทรเกาหลีมีสภาพภูมิประเทศมากมายหลายลักษณะ มีแม่น้ำและภูเขาที่งดงามราวกับฉากละครอยู่มากมาย ชาวเกาหลีจึงเรียกว่า “ ดินแดนที่อลังการด้วยลวดลายปักสีทอง ”[75] ยอดเขาที่สูงที่สุดคือภูเขาแปกตูซานหรือภูเขา

74 *South Korea: a country study*, ed. Andrea Matles Savada and William Shaw, 4th ed., Washington DC: Library of Congress, 1993, หน้า 70-71

ที่ขาวตลอดกาล สูง 2,744 เมตร ตั้งอยู่ ณ บริเวณพรมแดนด้านเหนือหันเข้าหาแมนจูเรีย ภูเขาไฟที่ดับแล้วนี้มีทะเลสาบปากปล่องชื่อ ชอนจิ หรือบึงสวรรค์อยู่บนยอด ถูกห่อหุ้มด้วยกลิ่นอายแห่งเทพตำนานในฐานะที่เป็นที่ตั้งของอาณาจักรแห่งแรกในประวัติศาสตร์ของเกาหลีเมื่อประมาณ 5,000 ปีล่วงมาแล้ว ภูเขาลูกนี้นับเป็นแหล่งอุดมไปด้วยสัตว์ป่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเทือกเขา ประมาณ 70% ของอาณาเขตทั้งหมด เหลือพื้นที่ที่เป็นที่ราบใช้ทำการเพาะปลูกได้เพียง 30% อยู่สูงเหนือระดับน้ำทะเลเฉลี่ยประมาณ 440 เมตร ภูเขาสูง ๆ จะอยู่ทางเหนือและภาคตะวันออกของประเทศ มีเทือกเขายาวหลายลูกที่ทอดจากทางเหนือลงไปยังด้านใต้ มีภูเขาสูงเกิน 2,000 เมตร จากระดับน้ำทะเลอยู่นับร้อยลูก เทือกเขาส่วนใหญ่ของเกาหลีจะเป็นหินอัคนีและหินปูน

เกาหลีมีแม่น้ำและทะเลสาบจำนวนมาก ได้สัดส่วนกับขนาดพื้นที่ของประเทศ น้ำในแม่น้ำก็มีปริมาณมาก ใสและคุณภาพสูง แม่น้ำเกือบทุกสาย มีต้นกำเนิดจากภูเขาและไหลลงสู่ทะเลกลายเป็นแหล่งทรัพยากรและเส้นทางการขนส่งทางน้ำ ที่สำคัญเมื่อเทียบกับขนาดของดินแดนแล้ว เกาหลีนับว่ามีแม่น้ำลำธารจำนวนมาก สายน้ำเหล่านี้มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและวิถีชีวิต แม่น้ำสายที่ยาวที่สุดสองสายได้แก่ แม่น้ำ อัมนอกกังหรือยาลู ยาว 790 กม. และแม่น้ำตูมานกัง รือตูเมน ยาว 521 กม. มีต้นกำเนิดที่ภูเขาแปกตูซานแล้วไหลลงมาทางทิศตะวันตกสายหนึ่ง ทิศตะวันออกอีกสายหนึ่งตามลำดับ ทำให้เกิดแนวพรมแดนด้านเหนือของคาบสมุทร ในสาธารณรัฐเกาหลีแม่น้ำ นักตงกัง ยาว 525 กม. และแม่น้ำฮันกัง ยาว 514 กม. เป็นแม่น้ำสำคัญสองสายที่เป็นประโยชน์แก่การอุตสาหกรรม การชลประทานและการประปา แม่น้ำฮันกังไหลผ่านกรุงโซลเมืองหลวงของสาธารณรัฐ และทำหน้าที่เป็นเส้นเลือดหล่อเลี้ยงประชาชนซึ่งมีเป็นจำนวนมากในภาคกลาง รวมถึงชาวกรุงโซลทั้ง 10 ล้านคน แม่น้ำนี้ยังเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาอารยะธรรมโบราณของเกาหลีด้วย พื้นที่ของสาธารณรัฐเกาหลียังเต็มไปด้วยทะเลสาบขนาดต่าง ๆ อีกมากมาย

นอกจากนี้สาธารณรัฐเกาหลียังมี ที่ราบ หุบเหว หุบเขา ชายฝั่งทะเล และที่ราบสูง ซึ่งเกิดขึ้นจากการเคลื่อนตัวของพื้นโลก การสึกกร่อน และการตกตะกอนทางธรณีวิทยาที่ยาวนาน นอกจากนี้ยังมีที่ราบสูงอยู่ 3 แห่งที่สำคัญทางภูมิภาคตอนเหนือ ส่วนที่ราบลุ่มนั้น นับว่ามีอยู่น้อยเมื่อเทียบกับขนาดอาณาเขตทั้งหมดของประเทศ ส่วนมากจะอยู่บริเวณพื้นที่ต่ำเหนือระดับน้ำทะเลไม่ถึง 100 เมตร ภูมิภาคที่มีที่ราบลุ่มได้แก่ภาคใต้และภาคตะวันตก ส่วนชายฝั่งด้านตะวันออกมีเพียงที่ราบลุ่มแคบ ๆ ที่ทอดยาวไปตามลุ่มแม่น้ำ ดินเกาหลีมีหลายลักษณะหลายแบบ สามารถแยกแยะได้ถึง 10 แบบ บนภูเขาสูงดินที่ปกคลุมพื้นที่เป็นแบบ “ดินทุ่งหญ้าภูเขา” พืชที่ขึ้นเป็นพันธุ์ที่สามารถต้านลมแรงและทนทานต่อสภาพความแห้งแล้งได้ดี เบื้องล่างดินทุ่งหญ้าภูเขาลงไป เป็นดินอีกชนิดหนึ่งเรียกว่า “ดินภูเขา” ซึ่งมีป่าไม้จำพวกต้นสนขึ้นหนาแน่น เพราะสภาพภูมิอากาศเย็นและบรรยากาศชุ่มชื้น พื้นที่บางแห่งจะมีลักษณะดินเป็นดินปูนภูเขา ป่าสนหรือป่าไม้ใบเข็ม และไม้ใบแผ่นจะขึ้นหนาแน่น ดินตามแนวแม่น้ำสายใหญ่ ๆ จะมีลักษณะเป็นดินปนทรายหรือดินทราย ซึ่งเหมาะแก่การเพาะปลูก ส่วนดินดำที่เกิดจากการทับถมของอินทรีย์สารในหนองบึง หรือดินเลน มีอยู่น้อยแห่งในเกาหลี แต่ดินงอกริมตลิ่งและดิน

---

75 *ความจริงเกี่ยวกับเกาหลี*, สำนักงานสารนิเทศภาคโพ้นทะเล สาธารณรัฐเกาหลีร่วมกับคณะอักษรศาสตร์ กทม:.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2536, หน้า 8

งอกริมชายฝั่งมีมากมายจนกลายเป็นเรื่องธรรมดา โดยจะมีเป็นแนวยาวตลอดฝั่งทะเลด้านตะวันตก ด้านใต้และบางส่วนของชายฝั่งทะเลตะวันออก ดินท้องนาก็มีพื้นที่กว้างพอสมควรในเกาหลี ดินชนิดนี้กล่าวได้ว่าเกิดจากฝีมือมนุษย์ในยุคหลังมา ที่ปรับปรุงพื้นดินธรรมชาติให้มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การปลูกข้าว

ในด้านลักษณะของทะเลและชายฝั่งนั้น เกาหลีเป็นประเทศที่มีทะเลล้อมรอบถึงสามด้าน ได้แก่ทะเลตะวันออกแห่งเกาหลี ทะเลตะวันตกแห่งเกาหลี และทะเลใต้แห่งเกาหลี ทะเลเกาหลีทั้งหมดมีน่านน้ำติดต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิกทั้งสิ้น ไหล่ทวีปกินพื้นที่ราว 50 % ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลทั้งหมด 37 % ของอาณาเขตเกาหลีส่วนที่เป็นน่านน้ำนั้น มีความลึกเฉลี่ย 1,000 เมตร โดยแยกเฉลี่ยได้ดังนี้ ทะเลตะวันออกลึกเฉลี่ย 1,668.2 เมตร ทะเลตะวันตกลึกเฉลี่ย 39.3 เมตร และทะเลใต้ลึกเฉลี่ย 442 เมตร จุดลึกที่สุดเป็นสะดือทะเลเกาหลี อยู่ในทะเลตะวันออก ลึก 3,699 เมตร เกาหลีมีเกาะใหญ่น้อยมากมายหลายขนาด แนวชายฝั่งก็เว้าแหว่งเป็นคาบสมุทรขนาดเล็ก แหลมและอ่าวจำนวนมาก ชายฝั่งด้านตะวันตกและด้านใต้เว้าแหว่งมากเป็นพิเศษ จนมีชื่อเสียงก้องโลกในเรื่องความเว้าแหว่งและเกาะแก่งที่มีหลากหลายลักษณะ ตามแนวชายฝั่งตะวันตกมีเกาะ หมู่เกาะ แหลม และคาบสมุทรขนาดเล็กถึง 2,513 แห่ง เกาะและคาบสมุทรทุกแห่งมีหน้าผาหิน ปกคลุมด้วยต้นสนบนยอด มีกระแสคลื่นซัดสาดอยู่ตลอดเวลา ในทะเลใต้แห่งเกาหลีมีเกาะและหมู่เกาะจำนวน 1,418 แห่ง ในจำนวนนี้ 500 แห่ง มีคนอาศัยอยู่ได้ เกาะเหล่านี้เว้าแหว่งเป็นชายฝั่งทะเล 1,812.92 กิโลเมตร หรือยาวกว่าชายฝั่งที่ทอดตรงถึง 6.35 เท่า แควของกระแสน้ำแห่งมหาสมุทรแปซิฟิก ส่วนที่อยู่เหนือศูนย์สูตรไหลลงสู่ทะเลเกาหลีช่วยให้อุณหภูมิสูงขึ้น เหมาะสำหรับการเจริญเติบโตของพวกแพลงตอน จุดที่ซึ่งกระแสน้ำอุ่นจากทางทิศใต้ไหลไปบรรจบกับกระแสน้ำเย็นจากทางทิศเหนือ มีสัตว์น้ำและปลาชุกชุมมาก ในทะเลตะวันออกสำรวจพบปลาถึง 600 ชนิด ส่วนในทะเลตะวันตกพบ 220 ชนิด ทะเลตะวันตกของเกาหลี กระแสน้ำเชี่ยวลูกคลื่นสูงมาก บางแห่งยอดคลื่นสูงถึง 11 เมตร เพราะอิทธิพลของกระแสน้ำจากมหาสมุทรแปซิฟิก ทะเลตะวันออกของเกาหลี มีอาณาเขตกว้างใหญ่และมีระดับน้ำลึก ได้รับผลกระทบจากน้ำที่ไหลลงมาจากแผ่นดินน้อย น้ำจึงใสและเค็มจัดกว่าทะเลอื่น ๆ ขณะที่ทะเลด้านตะวันตกซึ่งตื้น ได้รับผลกระทบจากน้ำที่ไหลลงจากแผ่นดินสูง ดังนั้นระดับความเค็มจะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล อุณหภูมิของน้ำก็อุ่นหรือเย็นตามฤดูกาลด้วย ตามแนวชายฝั่งทะเลตะวันตกและใต้มีพื้นที่อันเกิดจากการเปลี่ยนของกระแสน้ำขึ้นและกระแสน้ำลง หรือ “ไทด์แลนด์” กว้างใหญ่ไพศาลถึง 700,000 เฮคเตอร์ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตเกลือ แร่ธาตุ และทรัพยากรอื่น ๆ อีกมากมาย

**<u>สภาพภูมิอากาศ</u>** สำหรับสภาพภูมิอากาศ เกาหลีมี 4 ฤดู และมีภูมิอากาศหลายแบบด้วยเหตุที่ตั้งอยู่ในแนวมรสุมเอเชียตะวันออก จึงมีลักษณะอากาศซึ่งเปลี่ยนตามฤดูกาลเฉพาะตัว โดยมีอากาศร้อนและชื้นในฤดูร้อน และหนาวและแห้งในฤดูหนาวอันยาวนาน ส่วนฤดูใบไม้ผลิและฤดูใบไม้ร่วงมีช่วงค่อนข้างสั้นแต่ก็สบายด้วยอากาศที่สดชื่นและมีวันแดดจ้าหลายวัน ช่วงอุณหภูมิจะต่ำถึง -15° C ในฤดูหนาว และสูงถึง 34.7° C อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีอยู่ระหว่าง 8 องศา ถึง 12 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยประมาณปีละ 1,120 มิลลิเมตร เทียบกับปริมาณน้ำฝนซึ่งเฉลี่ยต่อปีทั่วโลก 800 มิลลิเมตร ฤดูร้อนเป็นฤดูที่มีฝนตกหนักที่สุดเนื่องจากลมใต้และลมตะวันออกเฉียงใต้พัดพาเอาความอบอุ่นและชุ่มชื้นมาจากทะเล จึงมีฝนตกตลอดหน้าร้อนซึ่งกินเวลานานประมาณ 3 เดือน มีระยะตั้งแต่เดือน มิถุนายน

กรกฎาคม และสิงหาคม โดยปกติเดือนกรกฎาคมเป็นเดือนที่ชื้นแฉะที่สุด การเพาะปลูกพืชพันธุ์ธัญญาหารและข้าวจะกระทำในฤดูนี้ ในฤดูหนาวอากาศจะหนาวเย็นยะเยือกและแห้งแล้งแต่แจ่มใส อันเนื่องมาจากอิทธิพลของลมเหนือและลมตะวันตกเฉียงเหนือ ฤดูใบไม้ร่วงเป็นฤดูที่สวยสดใสด้วยท้องฟ้าสีครามและอากาศที่สดชื่นเนื่องจากได้รับอิทธิพลของภาคพื้นทวีปและมหาสมุทร ลักษณะลมที่พัดกรรโชกแรง ภูมิอากาศจึงอบอุ่นและสดใส มีฝนตกเพียงเล็กน้อย ชนบทจะถูกย้อมด้วยสีของผลไม้สุกชนิดต่าง ๆ ช่วงนี้เป็นหน้าเก็บเกี่ยวจึงเป็นช่วงเวลาแห่งการขอบคุณพระเจ้า ฤดูใบไม้ร่วงในเกาหลีเป็นฤดูที่น่ารื่นรมย์ โดยมีจุดเด่นอยู่ที่งานรื่นเริงพื้นเมืองมากมาย อันมีรากฐานมาจากประเพณีสังคมเกษตรโบราณ ฤดูหนาวเริ่มที่ปลายเดือนพฤศจิกายน และสิ้นสุดต้นเดือนมีนาคม เป็นระยะที่อยู่ใต้อิทธิพลของความกดอากาศสูงอันเนื่องมาจากมวลอากาศเย็นที่พัดมาเป็นระลอกจากไซบีเรีย มีปริมาณฝนน้อยและโดยปกติแล้วท้องฟ้าโปร่ง ฤดูหนาวในสาธารณรัฐเกาหลีไม่ค่อยหนาวจัดเท่าเกาหลีเหนือ ฤดูใบไม้ผลิได้รับอิทธิพลจากภาคพื้นทวีปและมหาสมุทรเช่นเดียวกับฤดูใบไม้ร่วง อากาศในช่วงต้นฤดูใบไม้ผลิมักจะมีฝนตกชุ่ลงมาโดยคาดล่วงหน้าไม่ได้ และลมที่กรรโชกจะนำฝุ่นสีเหลืองมาจากจีนตอนเหนือ ช่วงกลางเดือนเมษายนอากาศสดชื่น ภูเขาและท้องทุ่งดารดาษไปด้วยดอกไม้ป่าสีสดใส ชาวนาจะเตรียมพื้นที่ดินเป็นแปลงไว้สำหรับปลูกข้าวประจำปีในช่วงนี้ [76]

แม้สาธารณรัฐเกาหลีจะมีสี่ฤดูและมีอุณหภูมิที่ไม่จัดนัก และมีปริมาณฝนเพียงพอกับการเพาะปลูก โดยส่วนมากจะมีปริมาณน้ำฝนมากกว่า 100 ซม. อย่างไรก็ดีปริมาณน้ำฝนนี้จะแปรเปลี่ยนไปในแต่ละปีและมีภาวะฝนแล้งทุกแปดปี โดยเฉพาะในเขตเพราะปลูกข้าวทางตอนตะวันตกเฉียงใต้ ประเทศเกาหลีดั้งเดิมนั้นขาดแคลนอาหารเนื่องจากมีที่ดินจำนวนน้อยที่เป็นข้อจำกัดในการผลิตอาหาร ถ้าไม่รวมประเทศที่มีดินแดนน้อยกว่าสองพันตารางกิโลเมตร เช่น สิงคโปร์ แล้ว สาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่มีประชากรหนาแน่นสูงที่สุดเป็นอันดับสามของโลก ผลของการปฏิรูปที่ดินหลังสงครามโลกครั้งที่สองทำให้ชาวนาส่วนมากได้เป็นเจ้าของที่ดินเอง แต่ก็ไม่ได้แก้ปัญหาการขาดแคลนที่ดินโดยทั่วไป ในทศวรรษที่ 1960 ด้วยระดับเทคโนโลยีที่ใช้อยู่และข้อจำกัดของการชลประทานทำให้การผลิตข้าวไม่เพียงพอต่อการเลี้ยงประชากร คนเกาหลีไม่สามารถหาพืชเกษตรอย่างอื่นจากทุ่งนาป่าเขามาเสริมได้โดยง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูหนาว จนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1960 ครอบครัวชาวนาจำนวนมากในประเทศเกาหลีประสบความทุกข์ยากจากการขาดแคลนอาหารในฤดูใบไม้ผลิ เพราะว่าก่อนที่ชาวนาจะเก็บเกี่ยวข้าวบาร์เลย์ซึ่งเป็นธัญพืชในฤดูหนาว ข้าวซึ่งเก็บเกี่ยวในฤดูใบไม้ร่วงของปีที่แล้วมักจะหมดลงเสียก่อน ครั้งหนึ่งมีคำว่า ชุงกัง ซึ่งแปลว่าทุพภิกขภัยในฤดูใบไม้ผลิ ซึ่งบรรยายสถานการณ์เช่นนั้น ในปี 1960 กระทรวงเกษตรและป่าไม้ได้ประกาศว่ามีครอบครัวชาวนาจำนวน 950,000 ครอบครัวที่ประสบความทุกข์ยากจากชุงกัง อาหารเริ่มจะมีพอเพียงขึ้นมาบ้างด้วยการเพิ่มการผลิตและความหนาวเย็นที่ขมขื่นในฤดูหนาวได้รับการแก้ไขด้วยการนำเข้าน้ำมัน [77]

---

76 *ความจริงเกี่ยวกับเกาหลี*, หน้า 9-11

77 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, *ชาติและการเติบโตทางเศรษฐกิจเกาหลีและไทย*, แปล. ดร.สุกัญญา นิธังกร และอนงค์ โรจน์วณิชย์, กทม.ฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546, หน้า 10-11

จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ได้กล่าวมาในข้างต้น ได้ส่งผลให้สังคมของชนชาวเกาหลีตั้งแต่ยุคโบราณเป็นต้นมาจนกระทั่งถึงประมาณทศวรรษที่ 14 เป็นสังคมเกษตรกรรม ซึ่งสามารถทำการเพาะปลูกได้เพียงปีละครั้งและด้วยพื้นที่เพาะปลูกอันจำกัด จึงสามารถสร้างผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ได้แทบไม่เพียงพอจะเลี้ยงตนเอง จึงไม่มีเหลือมากเพียงพอที่จะแลกเปลี่ยนค้าขายกับชนชาติอื่น ๆ ได้

ทรัพยากรธรรมชาติ คาบสมุทรเกาหลีนั้นมีทรัพยากรธรรมชาติพอประมาณเท่านั้นและส่วนมากจะอยู่ในเกาหลีเหนือ ในระหว่างภายใต้การปกครองของญี่ปุ่น (1910-45) อุตสาหกรรมและการทำเหมืองแร่มีศูนย์กลางอยู่ในเกาหลีเหนือ ส่วนสาธารณรัฐเกาหลีนั้นเป็นแหล่งผลิตข้าวเนื่องจากปริมาณน้ำฝนและอากาศที่อบอุ่นกว่า และมีพื้นที่เพาะปลูกมากกว่าอยู่บ้าง อย่างไรก็ดีการผลิตแร่ธาตุในสาธารณรัฐเกาหลีนั้นไม่เพียงพอที่จะป้อนโรงงานอุตสาหกรรม พลังงานที่จำเป็นนั้นได้จากการนำเข้าถ่านหินและน้ำมันดิบ ในปี 1987 สามารถผลิตถ่านหินได้เองประมาณ 23.4 ล้านตัน ทังสเตนประมาณ 4,000 ตัน แร่เหล็กประมาณ 565,000 ตัน และประมาณ 47,000 ตัน นอกจากนี้ยังมีทองแดง ตะกั่ว โมลิบดินั่ม ทอง เงิน คาโอลิน และฟลูออไรต์ได้อีกจำนวนหนึ่ง ปัจจุบันรัฐเป็นผู้ผลิตพลังงานเป็นหลักแม้ว่าจะบริษัทเอกชนที่ผลิตถ่านหินและโรงกลั่นน้ำมันอยู่บ้าง ในปี 1990 สาธารณรัฐเกาหลียังคงไม่พบแหล่งน้ำมันดิบแม้จะได้สำรวจความเป็นไปได้ในทะเลเหลืองและไหล่ทวีประหว่างเกาหลีและญี่ปุ่น แต่ทั้งสองประเทศก็ยังคงความพยายามต่อไป ถ่านหินของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นทั้งมีปริมาณน้อยและคุณภาพต่ำ แหล่งพลังงานน้ำก็มีจำกัดและเปลี่ยนแปลงอย่างมากไปตามฤดูกาลและสภาพอากาศ ดังนั้นโซลจึงต้องหันมาพึ่งพลังงานนิวเคลียร์เป็นสำคัญ

กำเนิดชาวเกาหลี ชาวเกาหลีนั้นถือว่าเป็นชาติพันธ์ที่เฉพาะซึ่งมีเอกลักษณ์ทั้งทางเชื้อชาติ ภาษา และประเพณี ที่รวมกลุ่มกันอยู่ในคาบสมุทรเกาหลีอย่างเข้มข้น เป็นการยากที่จะระบุเวลาแน่นอนที่มนุษย์เริ่มเข้ามาตั้งถิ่นฐานในบริเวณคาบสมุทรเกาหลี แต่จากหลักฐานทางโบราณคดีที่ขุดพบและจากการพิสูจน์หลักฐานโครงกระดูกมนุษย์ สัตว์และเครื่องมือเครื่องใช้ ทำให้ทราบว่ามนุษย์เริ่มอาศัยอยู่บนคาบสมุทรนี้มาตั้งแต่ปลายยุคหินเก่าต่อกับยุคหินกลาง หรือไม่น้อยกว่า 30,000 ปีมาแล้ว โดยดำรงชีวิตด้วยการหาอาหารและการล่าสัตว์ อยู่อาศัยทั้งในที่โล่งและในถ้ำตามธรรมชาติ ส่วนหลักฐานที่พบมากที่สุดบริเวณคาบสมุทรเกาหลี คือ หลักฐานที่มีอายุในช่วงประมาณ 2,000-3,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ซึ่งตรงกับยุคหินใหม่ ทำให้แน่ใจได้มากขึ้นว่าเป็นบรรพบุรุษชนชาติเกาหลีในปัจจุบัน นอกจากหัวธนูและมีดที่ทำจากหินแล้ว ยังมีการค้นพบเครื่องมือเครื่องใช้อื่น ๆ ของยุคหินใหม่ตามบริเวณชายฝั่งทะเล เช่น ฉมวกปลา และตาข่ายดักปลา แสดงให้เห็นว่ามีการหาเลี้ยงชีพด้วยการประมง นอกเหนือจากการหาอาหารและการล่าสัตว์แบบดั้งเดิม และจากหลักฐานที่พบในสมัยต่อมาคือคันไถ เคียว หินบด และอานสัตว์ ก็แสดงให้เห็นถึงการริเริ่มทางด้านเกษตรกรรม พัฒนาการของมนุษย์ที่อาศัยทางแถบนี้ในยุคหินใหม่ช่วงต้นได้หาเลี้ยงชีพด้วยการตกปลาและการล่าสัตว์ โดยอาศัยอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล จากนั้นจึงเริ่มทำการเกษตรควบคู่กันไป ส่วนที่อยู่อาศัยนั้น สันนิษฐานว่าอาศัยอยู่ในถ้ำที่ขุดไว้ตามเนินเขา ในช่วงปลายของยุคนี้ เริ่มมีการขยายถิ่นฐานเข้ามาในแผ่นดินตามแนวลุ่มน้ำมากขึ้น แต่ก็ยังใช้ถ้ำเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยเหมือนเดิม นอกจากนี้ยังมีการพบเข็มที่

ทำจากกระดูกสัตว์ และวงล้อปั่นด้าย แสดงถึงการใช้หนังสัตว์เป็นเครื่องนุ่งห่ม และมีการพบเครื่องประดับที่ทำจากหอยและพลอยต่าง ๆ

ความรุ่งเรืองของอาณาจักรโชซอน ประวัติศาสตร์ของเกาหลีมักจะถือว่าเริ่มขึ้นในปี 2333 ก่อนคริสต์ศักราช อาณาจักรแรกได้แก่อาณาจักร โชซอน ซึ่งแปลตามตัวอักษรว่า “ดินแดนแห่งความสงบยามเช้า” ซึ่งต่อมาได้แตกออกเป็นนครรัฐสามอาณาจักรได้แก่ โกกุริยอ แปกเช และซิลลา ซึ่งเป็นกลุ่มชนหลายเผ่าแต่มีเชื้อสายชาติพันธุ์ใกล้เคียงกันเหล่านั้นมีการผสมผสานทางชาติพันธุ์และวัฒนธรรมระหว่างกันรวมทั้งระหว่างตนเองกับกลุ่มผู้อพยพเข้ามาใหม่บางส่วน ทั้งในช่วงก่อนและหลังก่อตั้ง “อาณาจักร” ที่ปกครองโดยกลุ่ม ”ราชวงศ์” ต่าง ๆ หลายแห่งภายในดินแดนคาบเกี่ยวกันระหว่างคาบสมุทรเกาหลีกับบางส่วนของจีนและแมนจูเรียในปัจจุบัน หลักฐานทางโบราณคดียังแสดงให้เห็นว่าการอยู่รวมกันเป็นสังคมในยุคดั้งเดิมนั้น แรก ๆ จะอาศัยการอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มครอบครัวแบบง่าย ๆ จากนั้นจึงพัฒนาเป็นสายตระกูลครอบครัว และอาศัยแยกกันไปตามสายตระกูลครอบครัว โดยมีบุรุษที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้าและมีอำนาจปกครองสายตระกูล อำนาจและหน้าที่ของผู้ปกครองนั้นแตกต่าง กันออกไปในแต่ละกลุ่มสายตระกูล

ชาติที่มีอิทธิพลต่อเกาหลีเสมอมาได้แก่จีนซึ่งเป็นเพื่อนบ้านขนาดใหญ่ ในระยะก่อตั้งอาณาจักรซิลลานั้นซิลลาต้องร่วมมือกับราชวงศ์ถังเข้ายึดครองโกกุริยอและแปเช แต่จีนนั้นเป็นพันธมิตรที่อันตราย ซิลลาจึงต้องจับอาวุธเข้าต่อต้านเมื่อจีนแสดงความทะเยอะทะยานที่จะผนวกดินแดนโกกุริยอและแปกเชเข้าเป็นของตน การขับไล่จีนออกไปได้นั้น ทำให้ซิลลาตั้งตนได้สำเร็จ จากนั้นไม่นานชาวโกกุริยอทางใต้ก็ได้ขับไล่จีนและแมนจูออกไปแล้วตั้งอาณาจักรปาร์แฮ ทำให้ในปี 698 เรียกกันว่าสมัยอาณาจักรเหนือและอาณาจักรใต้ ทั้งสองเป็นศัตรูกันบ้างและร่วมมือกันต้านจีนบ้าง ซิลลาสงบและรุ่งเรืองอยู่สองร้อยห้าสิบปี

ท้ายที่สุดอาณาจักรซิลลาประสบความสำเร็จสามารถรวบรวมอาณาจักรทั้งสามเข้าเป็นหนึ่งเดียวกันได้ในปี 668 และสามารถทำนุบำรุงด้านวัฒนธรรม พร้อมทั้งขับไล่ข้าศึก เช่น พวกคีตาน มองโกล แมนจู และญี่ปุ่น ออกไปได้ พระพุทธศาสนาได้เจริญในเหล่าขุนนางและราชสำนัก และมีอิทธิพลต่อกิจการของรัฐ ซิลลารุ่งเรืองที่สุดในกลางศตวรรษที่แปดก่อนที่จะเสื่อมลงเนื่องจากความขัดแย้งของเหล่าขุนนาง ในปี 93 กษัตริย์แห่งซิลลาจึงได้ยกอำนาจการปกครองรัฐให้แก่ราชสำนักของอาณาจักรกอริโยซึ่งเกิดขึ้นใหม่โดยเจ้าชายแห่งอาณาจักรซิลลา ราชสำนักกอริโยนับถือศาสนาพุทธ ทำให้เกิดการสร้างวัด การแกะสลักพระพุทธรูปและวาดรูปพระพุทธ ในศตวรรษที่ 10 ราชสำนักกอริโยรับระบบสอบข้าราชการแบบจีนมาใช้ในการคัดเลือกคนโดยใช้คุณสมบัติทางด้านวิชาการเป็นหลัก แต่จีนรับคนเข้าราชการจากคนทุกชั้นในขณะที่เกาหลีจะผูกขาดเฉพาะครอบครัวข้างราชการตำแหน่งสูงเท่านั้น พระพุทธศาสนาก็มีส่วนทำให้กอริโยอ่อนแอลงเพราะพระมีอำนาจมากเกินไป ในช่วงปลายอาณาจักรเริ่มมีความขัดแย้งกันระหว่างเหล่าขุนนางกับทหาร และระหว่างผู้นับถือพระพุทธศาสนาและผู้นับถือลัทธิขงจื้อ ในเวลานั้นมองโกลได้เข้ารุกรานในปี 1231 และยึดครองเกาหลีไว้นานกว่า 20 ปี ศตวรรษที่ 14 เริ่มขึ้นพร้อมกับราชวงศ์โชซอน ในระยะนี้ลัทธิขงจื้อเริ่มแพร่หลายในเกาหลี และกลายเป็นเครื่องมือที่มีอำนาจในการปรับปรุงรัฐและสังคม และในการจัดระเบียบวินัยใหม่ในวิถีชีวิตทางปัญญา ราชวงศ์โชซอนหรือราชวงศ์ยี่

สำหรับชาวตะวันตกสนับสนุนลัทธิขงจื้อ และรับจริยธรรมแบบขงจื้อมาครอบงำโครงสร้างทางสังคมและพฤติกรรมของชาติต่อมาหลายศตวรรษ

นอกจากนี้ อาณาจักรต่าง ๆ ในคาบสมุทรเกาหลียังเป็นที่รู้จักและมีความสัมพันธ์ทั้งในยามสันติและยามสงครามกับญี่ปุ่น และอาณาจักรข้างเคียงมาก่อนคริสตกาล ก่อนที่ชาวยุโรปคนแรกจะก้าวเท้าลงบนชายฝั่งทะเลของเกาหลี อย่างไรก็ดีปลายศตวรรษที่ 16 นั้น ราชวงศ์โชซอนของเกาหลีเริ่มประสบกับวิบากกรรมและความถดถอยของอำนาจครั้งสำคัญระหว่างปี ค.ศ. 1592- 1598 เกาหลีได้รับความเจ็บปวดจากการทำสงครามเจ็ดปีกับญี่ปุ่น เนื่องจากโชซอนปฏิเสธคำขอของโทโยโทมิ ฮิเดโยชิแม่ทัพญี่ปุ่นให้เปิดเส้นทางเดินทัพผ่านไปตีจีน ผลจากสงครามทำให้เกาหลีต้องหายนะ ช่างฝีมือและผู้ชำนาญการจำนวนมากถูกกวาดต้อนไปญี่ปุ่น นักรบชาวนาและกองทัพพระสงฆ์อาสาสมัครได้เข้าต่อสู้กับข้าศึกอย่างกล้าหาญ ญี่ปุ่นเริ่มถอยเมื่อฮิเดโยชิเสียชีวิต ในที่สุดสงครามก็สงบลงในปี 1598 ทิ้งความหายนะไว้ให้แก่เกาหลีและจีนในยุคหมิง

หลังจากนั้นกองทัพแมนจูเรียก็ยกพลเข้าบุกรุกดินแดนของราชวงศ์โชซอนในปี ค.ศ. 1627 และ 1636 วัดวาอารามต่างๆ ถูกทุบเผาทำลายขณะที่ช่างฝีมือจำนวนหนึ่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่างปั้นและเคลือบภาชนะดินเผาถูกควบคุมตัวไปญี่ปุ่นเพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนางานหัตกรรมเครื่องปั้นดินเผาของของญี่ปุ่น การเรืองอำนาจของกองทัพแมนจูจนกระทั่งสามารถล้มล้างอำนาจราชวงศ์หมิงแล้วก่อตั้งราชวงศ์ชิงขึ้นปกครองดินแดนจีนเมื่อยึดกรุงปักกิ่งได้ในปี ค.ศ. 1644 ทำให้ผู้นำราชวงศ์โชซอนต้องค่อยๆ ปรับตัวหันมายอมรับอำนาจของราชวงศ์ใหม่ในจีน แม้ว่าก่อนหน้านั้นจะเกิดการปะทะทำสงครามกันในช่วงปลายยุคหมิง อิทธิพลของจีนนั้นเปรียบเสมือนปลาวาฬตัวใหญ่ที่เห็นเกาหลีเป็นกุ้งเหยื่อ ประเทศเกาหลีประสบการรุกรานจากจีนหลายครั้งจึงจำเป็นต้องเป็นรัฐบริวารเพื่อเอาตัวรอด และทำให้ชาวเกาหลีมีทัศนะว่าอะไรที่เป็นของชาวจีน ไม่ว่าประเพณี หรือวัฒนธรรม ถือว่าเป็นสิ่งที่เหนือกว่า เพื่อความอยู่รอดเกาหลีจึงเรียนรู้เกี่ยวกับจีนทั้งด้าน ปรัชญาการเมือง กฎหมาย ศาสนา ศิลปะ ฯลฯ ตลอดจนนำการปกครอง ศาสนาพุทธและวัฒนธรรมถังเข้ามารวมเป็นส่วนหนึ่งของเกาหลี และต่อมาได้นำลัทธิขงจื้อมาแทนศาสนาพุทธ

<u>ความยุ่งยากจากตะวันตก</u> ชาวยุโรปเริ่มปรากฏตัวบนคาบสมุทรเกาหลีในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 16 ประวัติศาสตร์โลกบันทึกไว้ว่าชาวยุโรปคนแรกที่เดินทางมาที่คาบสมุทรเกาหลีคือ บาทหลวง เกรกอริโอ เดอ เซสเปเดส นักบวชนิกายเจซูอิดชาวสเปนที่เดินทางมาถึงดินแดนของอาณาโชซอนระหว่างช่วงปี ค.ศ. 1594-1595 หลังจากนั้นชาวดัตช์ 39 คนพลัดหลงเรือแตกเข้าไปติดฝั่งทะเลเกาหลี 2 ระลอกในปี ค.ศ. 1628 (3 คน) และ ค.ศ. 1653 (36 คน) หนึ่งในบรรดาชาวดัตช์เหล่านี้ชื่อ เฮนดริก ฮาเมล ซึ่งหลบหนีจากการควบคุมตัวจากชาวเกาหลีได้ในปี ค.ศ. 1666 และเขียนบันทึกเรื่อง “An account of the Shipwreck of a Dutch on the Coast of the Isle of Duelpart, together with the Description of the Kingdom of Korea” (บันทึกกรณีเรือดัตช์อับปางที่ฝั่งทะเลของเกาะเดวลพาร์ทและบันทึกเกี่ยวกับอาณาจักรโคเรีย) ได้รับการตีพิมพ์ในปี ค.ศ.1688 ถือกันว่าเป็น “บันทึกเปิดตา” ให้นักอ่านชาวยุโรปได้รู้จักเกาหลีอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นครั้งแรก

ระหว่างต้นคริสต์ศตวรรษที่ 17 คณะทูตเกาหลีที่เดินทางไปกรุงปักกิ่งได้รับอิทธิพลทางความคิดจาก “การเรียนรู้แบบตะวันตก” ได้แก่ ความคิดในศาสนาคริสต์และศาสตร์แบบตะวันตกผ่านทางคณะผู้เผยแพร่นิกายเจซูอิตชาวยุโรปในปักกิ่ง ตัวอย่างบันทึกความคิดทางศาสนาและความรู้เชิงศาสตร์ของชาวยุโรปที่เขียนโดยนักบวชเจซูอิต เช่น มัตชิโอ ริชชี ชาวอิตาลีที่ตั้งสำนักอยู่ในปักกิ่งถูกนำกลับมาศึกษาค้นคว้าโดยคณะทูตเกาหลีตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ.1608 เมื่อถึงปี ค.ศ.1620 ข่าวสารข้อมูลและความคิดต่างๆ เกี่ยวกับยุโรปและอารยธรรมของโลกตะวันตกก็ถูกถ่ายทอดเผยแพร่เข้าไปในภาษาเกาหลี โดยเริ่มมีสมาชิกราชวงศ์โชซอน กรณีสำคัญรายหนึ่งคือ เจ้าชายโชยอน สนใจผูกมิตรกับชาวยุโรป เช่น บาทหลวงนักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมันชื่อ อดัม เชล วอนเบล ในนครปักกิ่ง เจ้าชายองค์นี้นำตำรับตำราจำนวนมากเกี่ยวกับศาสตร์ของชาวยุโรปกลับไปศึกษาเผยแพร่ในเกาหลีตั้งแต่ปี ค.ศ.1644 โดยเป็นส่วนหนึ่งของกระแสการศึกษาเรียนรู้อารยธรรมตะวันตกที่เริ่มดึงดูดความสนใจจากปัญญาชนในกลุ่ม “ยังบัน” ในอาณาจักรโชซอน ในปี ค.ศ. 1738 ชาวเกาหลีผู้กระตือรือร้นสนใจศึกษาอารยธรรมตะวันตกคนหนึ่งชื่อ ยี ซังฮัน เดินทางไปปักกิ่งและรับการแบ๊บไทซ์เข้ารีตเป็นคาธอลิกโดยบาทหลวงชาวฝรั่งเศสชื่อ Lovis de Grammont หลังจากนั้นในปี 1784 กระบวนการเคลื่อนไหวเพื่อเผยแพร่คริสตศาสนาในเกาหลีก็ก่อตัวดำเนินการกันอย่างจริงจังเมื่อ ยี ซังฮัน และสหายคาธอลิกของเขารวมตัวกันจัดตั้งโบสถ์คาธอลิกแห่งแรกขึ้นในกรุงโซล

หลังจากพวกยังบันหันมาเข้ารีตนับถือศาสนาคริสต์ไม่นานนัก ศาสนาดังกล่าวก็เริ่มเป็นที่นิยมแพร่หลายในกลุ่มสามัญชนและชนชั้นต่ำมากขึ้นหลังจากคณะนักบวชคริสต์ชาวจีนเดินทางเข้าไปสนับสนุนการเผยแพร่คริสต์ศาสนาในเกาหลีตั้งแต่ปี ค.ศ.1794 ตลอดช่วงเวลาเหล่านั้น คาบสมุทรเกาหลียังคงถูกพิจารณาว่าเป็น “อาณาจักรจำศีล” ในความสัมพันธ์ทางการเมืองกับต่างชาติ การติดต่อกับชาวต่างชาติยังคงถูกควบคุมให้อยู่ในขอบเขตจำกัดระหว่างช่วงทศวรรษที่ 1850 ถึง 1860 ขณะที่กองเรือของชาวฝรั่งเศส อังกฤษ รัสเซีย และอเมริกันทยอยกันเดินทางเข้าสู่น่านน้ำเกาหลี ท่ามกลางความพยายามเหล่านั้นปรากฏว่ากองเรือบางส่วนของชาวตะวันตกเริ่มเดินทางรุกล้ำเข้าไปในเขตน่านน้ำภายในคาบสมุทรเกาหลีโดยพลการและมีการปะทะขัดแย้งกันกับผู้ปกครองเกาหลีเช่น เรือสินค้าสัญชาติอเมริกัน ชื่อ “General Sherman” เดินทางโดยพลการเข้าไปในแม่น้ำ เลียว แล้วถูกตอบโต้จากทางการเกาหลีด้วยการควบคุมและเผาทำลายในปี ค.ศ. 1866 กรณีกองเรือยุทธการของฝรั่งเศสบุกยึดเกาะคังวา เพื่อเป็นการตอบโต้ผู้ปกครองเกาหลีที่สั่งลงโทษคณะผู้สอนศาสนาชาวฝรั่งเศส ก็ถูกชาวฝรั่งเศสยกประเด็นมาขยายความขัดแย้งระหว่างเกาหลีและชาวตะวันตกในช่วงดังกล่าว เกาหลีพยายามดำเนินนโยบายโดดเดี่ยวจากความสัมพันธ์กับชาวตะวันตก รวมทั้งต้านทานความพยายามของชาวตะวันตกในการเปิดคาบสมุทรเกาหลีสำหรับการค้าเสรีของชาวยุโรป หลังจากนั้นญี่ปุ่นเป็นชาติแรกที่เข้าทำสัญญาขอเปิดท่าเรือเกาหลีสำหรับทำการค้าของญี่ปุ่นได้สำเร็จคือ “สนธิสัญญากังฮวา” ในปี ค.ศ. 1876 นับเป็นสนธิสัญญานำร่องให้ชาวตะวันตกทยอยเข้าทำสนธิสัญญาคล้ายๆ กันต่อมาคือ สนธิสัญญากับสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 1882 สนธิสัญญากับอังกฤษในปีค.ศ. 1884 รวมทั้งสนธิสัญญากับมหาอำนาจยุโรปชาติอื่นๆ

แม้ว่าประวัติศาสตร์ของเกาหลีจะยาวนานนับพันปี แต่การเกี่ยวข้องกับต่างประเทศก็เพิ่งจะเริ่มต้นไม่นานนัก การติดต่อกับภายนอกจำกัดอยู่กับเพื่อนบ้านที่ติดกันเช่น จีนและญี่ปุ่น นาน ๆ จึงจะติดต่อกับอินเดีย เปอร์เซีย และรัสเซียบ้างเป็นครั้งคราว จนเมื่อปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 “อาณาจักรฤาษี” แห่งนี้จึงได้เริ่มเปิดประตูสู่โลกภายนอกอย่างเป็นทางการ นานนับหลายศตวรรษที่เกาหลีคงความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับจีน และได้รับอิทธิพลจากจีนอย่างมากทั้งด้านวัฒนธรรมและการเมือง แต่ก็ยังคงรักษาเอกราชและลักษณะพิเศษของตนไว้ได้ การติดต่อกับญี่ปุ่นไม่อบอุ่นเท่าเนื่องจากญี่ปุ่นพยายามล่วงล้ำและรุกรานเข้ามาในคาบสมุทรเกาหลี ตลอด 25 ปีสุดท้ายของศตวรรษที่ 19 ญี่ปุ่นถูกจีนและรัสเซียคานอำนาจเนื่องจากมหาอำนาจทั้งสามต่างพยายามเข้าครอบครองเกาหลี แต่ดุลอำนาจดังกล่าวสลายลงเนื่องจากสงครามระหว่าง จีน-ญี่ปุ่น และรัสเซีย-ญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ญี่ปุ่นผนวกเกาหลีได้ในปี 1910 การที่เกาหลีต้องเสียเอกราชเป็นครั้งแรกในศตวรรษที่ 19 นี้เป็นเพราะเกาหลียังคงเป็น “อาณาจักรจำศีล” ซึ่งต่อต้านความต้องการของชาวตะวันตกที่พยายามจะเปิดสัมพันธ์ทางการทูตและการค้า และยังเกาะติดอยู่กับพันธมิตรใหญ่คือจีนซึ่งกำลังติดพันจากการรุกของตะวันตกเพื่อรักษาตนเองและไม่อาจมาช่วยเกาหลีได้ ความอ่อนแอทางการเมืองของอาณาจักรโชซอนและการแทรกแซงเศรษฐกิจการเมืองจากต่างชาติปรากฏค่อนข้างเข้มข้นชัดเจนในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ภายหลังการทำ “สนธิสัญญาไม่เท่าเทียม” ระหว่างเกาหลีกับญี่ปุ่นและชาติตะวันตก นโยบายการเปิดประเทศภายใต้อำนาจของกษัตริย์โคจอนและราชินีมินตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1880 ได้สร้างความรู้สึกกระด้างกระเดื่องภายใน และก่อให้เกิดการจลาจลทางทหารครั้งรุนแรงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1882 โดยความพยายามของกลุ่มนายทหารที่สนับสนุนการคืนสู่อำนาจของ แทวอน กัน ได้สำเร็จในระยะเวลาสั้นๆ แต่ราชวงศ์ชิงได้ส่งกองทัพเข้าแทรกแซงโดยบุกเข้าควบคุมการจัดระเบียบอำนาจการปกครองในกรุงโซลและดำเนินการปราบปรามการจลาจลรวมทั้งจับกุมตัว แทวอน กัน ไปควบคุมในดินแดนจีน ผู้ปกครองจีนบังคับให้มีการทำข้อตกลงการค้าแบบไม่เท่าเทียมกันระหว่างจีนและเกาหลี รวมทั้งใช้อำนาจแต่งตั้ง “ที่ปรึกษากิจการระหว่างประเทศ” ให้แก่กษัตริย์เกาหลีโดยมีกองกำลังชาวจีนที่แข็งแกร่ง 3,000 คน จัดตั้งศูนย์บัญชาการอยู่ในกรุงโซล

การปฏิรูปทางการเมืองในคาบสมุทรเกาหลีหลังจากนั้นดำเนินไปท่ามกลางความผันผวนของดุลอำนาจการแข่งขันกันขยายอำนาจซึ่งกันและกัน ระหว่างมหาอำนาจต่างชาติที่พยายามขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การเมืองและวัฒนธรรมของตนเข้ามาในเอเชียตะวันออก ในปี ค.ศ. 1884 คณะนักการเมืองเกาหลีจำนวนหนึ่งพยายามก่อการรัฐประหารขึ้น (เรียกการรัฐประหารครั้งนี้ว่า “Kapsin Coup”) โดยได้รับการสัญญาจากคณะทูตญี่ปุ่นในกรุงโซลว่าจะให้การสนับสนุนแก่คณะผู้ก่อการ ความพยายามดังกล่าวประสบความล้มเหลวภายใน 3 วัน และส่งผลให้รัฐบาลจีนดำเนินการผูกมัดควบคุมเกาหลีมากขึ้นโดยการส่งตัวแทนชื่อ หยวน ซีไค เข้ามาพำนักในกรุงโซลเพื่อดูแลทั้งกิจการภายในและภายนอกของเกาหลี ดุลอำนาจการเมืองในคาบสมุทรเกาหลีผันผวนอย่างรุนแรงอีกครั้งหนึ่งในปี ค.ศ. 1894 เมื่อเกิดการก่อจลาจลครั้งใหญ่โดยชาวนา และถูกรัฐบาลญี่ปุ่นใช้เป็นสถานการณ์ข้ออ้างในการส่งกองทัพญี่ปุ่นเข้าไปแทรกแซงการเมืองภายในของเกาหลี การแทรกแซงของกองทัพญี่ปุ่นทำให้เกิดประเด็นความขัดแย้งกับรัฐบาลจีนจนกระทั่งนำไปสู่การทำสงครามครั้งใหญ่ระหว่างกันในช่วงปี ค.ศ. 1890-1895 สงครามครั้งนั้นเป็นจุดหักเหทางประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญเมื่อจีนประสบความพ่ายแพ้และ

ส่งผลลึกซึ้งทำให้ “ระเบียบทางการเมืองแบบจีน” ที่เคยมีอิทธิพลทางวัฒนธรรมครอบคลุมบรรยากาศทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์เกาหลีมาอย่างยาวนานในอดีตต้องสั่นคลอนเสื่อมสลายนัยสำคัญลงตามลำดับ ญี่ปุ่นจึงฉวยโอกาสผงาดขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางอุตสาหกรรมใหม่ และสามารถผนวกเกาหลีได้ในที่สุด ราชินีมินซึ่งฝักใฝ่สนับสนุนรัสเซียและสหรัฐฯ ถูกฆาตกรรมในเดือนตุลาคม ค.ศ. 1895 ถัดจากนั้นในเดือนกุมภาพันธ์ 1896 กษัตริย์โคจองได้ลี้ภัยการเมืองจากวังที่ควบคุมโดยทหารญี่ปุ่นไปพำนักในสถานทูตรัสเซีย ในปี ค.ศ.1904 กองทัพญี่ปุ่นก่อสงครามกับรัสเซียเพื่อเป้าหมายในการควบคุมคาบสมุทรเกาหลีอย่างเบ็ดเสร็จ ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 1905 รัฐบาลญี่ปุ่นประกาศสนธิสัญญาคุ้มครองรัฐบาลเกาหลีและไม่มีการต้านทานใดๆ ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ชัยชนะเหนือกองทัพรัสเซีย ทั้งนี้ในการรบภาคพื้นดินและการสงครามทางทะเล รัฐบาลสหรัฐอเมริกาและอังกฤษสนับสนุนนโยบายของญี่ปุ่นในเกาหลีโดยการทำข้อตกลงลับระหว่างอังกฤษกับญี่ปุ่นในเดือนกุมภาพันธ์ 1905 กลุ่มผู้รักชาติเกาหลีจำนวนหนึ่งรวมตัวกันต่อต้านการยึดครองอำนาจของกองทัพญี่ปุ่นบนคาบสมุทรเกาหลี กองกำลังของกลุ่มผู้ต่อต้านกองทัพญี่ปุ่นดังกล่าวประมาณ 20,000 คนเสียชีวิตในปฏิบัติการหลายครั้งที่พยายามต่อสู้กับกองทัพญี่ปุ่นในเกาหลีระหว่างช่วงปี ค.ศ. 1905-1912 ความพยายามต่อต้านเหล่านั้นไม่ประสบความสำเร็จในการฟื้นฟูชะตากรรมราชวงศ์โชซอนให้สามารถหวนคืนสู่อำนาจในระบอบราชวงศ์ได้อีกต่อไป

ราชวงศ์โชซอนซึ่งเป็นราชวงศ์สุดท้ายของชาวกาหลีจึงล่มสลายลงในปี 1910 ท่ามกลางความผันผวนของการเมืองโลกที่จะย่างก้าวเข้าสู่ภาวะสงครามโลกครั้งแรกของศตวรรษที่ 20 ต่อไป ถึงกระนั้นก็ตาม ดินแดนและประชาชนในคาบสมุทรเกาหลียังคงถูกพิจารณาจากทัศนะของชาวตะวันตกว่าเป็น “อาณาจักรฤาษี” หรือ “อาณาจักรจำศีล” ที่พยายามแยกตัวโดดเดี่ยวออกจากความสัมพันธ์ข้ามชาติจนกระทั่งถึงช่วงต้นคริสต์ศตวรรษ 20 ที่คาบสมุทรเกาหลีตกอยู่ท่ามกลางความผันผวนกดดันทางเศรษฐกิจการเมืองของโลกที่มีอิทธิพลของชาติตะวันตก จีน รัสเซีย และญี่ปุ่นให้ตกเป็นอาณานิคมและสูญสิ้นราชวงศ์สุดท้ายของตนในที่สุด

<u>ภายใต้จักรวรรดิญี่ปุ่น</u> ภายใต้การปกครองของญี่ปุ่นในปี 1910 สาธารณรัฐเกาหลีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก รัฐบาลญี่ปุ่นปฏิบัติต่อชาวเกาหลีในฐานะผู้ถูกปกครอง ไม่ได้รับอนุญาตให้มีหนังสือพิมพ์ของตนเองหรือจัดตั้งองค์กรทางการเมืองจนกระทั่งถึงปี 1921 ในปี 1919 เหล่านักศึกษาได้ก่อการประท้วงญี่ปุ่น ทำให้ญี่ปุ่นต้องปล่อยชาวเกาหลีเป็นอิสระมากขึ้น และในช่วงทศวรรษที่ 1920 นี้เองที่มีการก่อตั้งสหภาพแรงงานและองค์กรทางเศรษฐกิจและสังคมอื่น ๆ เศรษฐกิจของเกาหลีภายใต้ญี่ปุ่นก็พัฒนาไปมาก ญี่ปุ่นนั้นหวังจะใช้เกาหลีเป็นแหล่งผลิตข้าว และได้สร้างอุตสาหกรรมขึ้นในทศวรรษที่ 1930 เพื่อสร้างความพอเพียงในการทำสงครามกับจีน โดยอุตสาหกรรมสำคัญได้แก่ การเกษตร การประมง และการป่าไม้ ซึ่งคิดเป็น 49.6 % และเพิ่มเป็น 84.6 % ในช่วงระหว่างปี 1910-1912 หากแต่ชาวเกาหลีไม่ได้ประโยชน์จากอุตสาหกรรมเหล่านี้มากนักเนื่องจากเจ้าของกิจการเป็นชาวญี่ปุ่นเกือบทั้งหมด นอกจากนี้ญี่ปุ่นยังกีดกันชาวเกาหลีมิให้ได้รับการศึกษาอีกด้วย และพยายามกลืนชาติโดยบังคับใช้ชาวเกาหลีพูดภาษาญี่ปุ่น และให้สอนหนังสือในโรงเรียนเป็นภาษาญี่ปุ่นอีกด้วย

ภายในร่มเงาของยักษ์ใหญ่อย่างจีนนั้น สาธารณรัฐเกาหลีตกเป็นเพียงเมืองประเทศราษฎร์ที่ไม่สำคัญอะไร นายใหม่อย่างญี่ปุ่นนั้นแม้จะเอารัดเอาเปรียบและพยายามที่จะกลืนชาติ แต่ก็ได้ทิ้งมรดกที่สำคัญก็คือ การแนะนำความเจริญของโลกอุตสาหกรรมและการบริหารจัดการบริษัทสมัยใหม่ให้ชาวเกาหลีได้เห็น อันเป็นรากฐานและต้นแบบสำคัญที่ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีประสบความสำเร็จในเวลาต่อมา ภายใต้การปกครองของนายใหม่อย่างญี่ปุ่น อิทธิพลของจีนที่มีต่อเกาหลีได้ลดลงอย่างรวดเร็วหลังจากที่ญี่ปุ่นสามารถเอาชนะจีนได้ในสงครามจีน-ญี่ปุ่น ในปี 1894-1895 หลังจากที่ญี่ปุ่นได้ชัยชนะเหนือรัสเซียในปี 1904 ญี่ปุ่นก็ได้สถาปนาตนเป็นอภิมหาอำนาจเหนือคาบสมุทรเกาหลี และได้ผนวกเกาหลีเข้าไว้เป็นดินแดนของตน ประเทศเกาหลีตกอยู่ภายใต้การปกครองของจีนเป็นเวลา 35 ปี และได้เริ่มโครงการหลายอย่างที่ทำให้ประเทศนี้ทันสมัย เมื่อสิ้นสุดการปกครองของญี่ปุ่น เกาหลีไม่ได้เป็นราชอาณาจักรจำศีล ดังเช่นที่เคยเป็นปลายสมัยราชวงศ์ยิ แต่เป็นชาติที่กำลังพัฒนามากกว่า มีเด็กในเกณฑ์เข้าเรียนได้รับการศึกษาระดับประถมศึกษา มีนักศึกษาเกือบหมื่นคนเรียนอยู่ในการศึกษาระดับสูง ในจำนวนนี้สามร้อยคนกำลังศึกษาด้านการแพทย์ วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และกฎหมายที่มหาวิทยาลัยพระจักรพรรดิเกจิซึ่งมีมาตรฐานเทียบได้กับมหาวิทยาลัยพระจักรพรรดิที่ดีในญี่ปุ่น เกาหลีในขณะนั้นมีทางรถไฟยาว 6,000 กม. ซึ่งครอบคลุมเป็นอันดับสองในภูมิภาครองจากญี่ปุ่น มีเครือข่ายถนนที่ปรับปรุงแล้ว 50,000 กม. มีสิ่งก่อสร้างทางอุตสาหกรรม เช่น โรงงานหัตถกรรมสิ่งทอ โรงงานที่ใช้ไฟฟ้าจากพลังน้ำ โรงถลุงแร่ โรงกลั่นน้ำมัน และอู่ต่อเรือ ภายหลังจากญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงครามในเดือนสิงหาคม ปี 1945 ก็ถอนตัวออกจากเกาหลี แต่อิทธิพลของญี่ปุ่นก็ยังคงอยู่ในวัฒนธรรมและสถาบันต่าง ๆ ที่เกาหลียังคงถือญี่ปุ่นเป็นแบบอย่างทั้งด้านวัฒนธรรมและสถาบัน ทั้งนี้เพราะทั้งสองชาติมีประเพณีตะวันออกหลายอย่างร่วมกัน และเกาหลีไม่ต้องการจะโยนประเพณีบางอย่างทิ้งไป เช่น การนับถือเจ้าหน้าที่ การจัดลำดับชั้นทางสังคม การให้ความสำคัญต่อกลุ่มเหนือตัวบุคคล ฯลฯ ผลก็คือ เกาหลีได้ใช้ญี่ปุ่นเป็นแม่แบบในหลายด้าน รวมทั้งนโยบายอุตสาหกรรม รูปแบบกลุ่มธุรกิจแชโบลขนาดใหญ่ ความเชื่อในภาษิตชี้นำพฤติกรรมประชาชนในเรื่องชาตินิยมและการรับใช้ชาติ ดังเช่นที่ปรากฏในคติพจน์ของบริษัทต่าง ๆ เช่น ที่ว่า “รับใช้ชาติโดยผ่านทางธุรกิจ” ของซัมซุง และคำขวัญที่ว่า “ทำให้ชาติร่ำรวยและกองทัพแข็งแกร่ง” ของประธานาธิบดีปักจุงฮี เป็นต้น[78]

การปกครองแบบอาณานิคมของญี่ปุ่นสิ้นสุดลงในปี 1945 หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ญี่ปุ่นได้พ่ายแพ้สงครามและต้องส่งมอบสาธารณรัฐเกาหลีกับฝ่ายสัมพันธมิตร และแบ่งประเทศเกาหลีออกเป็นสองส่วน คือสาธารณรัฐเกาหลีและเกาหลีเหนือ อันเป็นต้นเหตุให้เกิดสงครามระหว่างสองเกาหลีในปี 1950-1953 ซึ่งระงับลงด้วยการสงบศึก นับตั้งแต่บัดนั้นสาธารณรัฐเกาหลีก็ตกอยู่ภายใต้ความหวาดกลัวจากภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือ ในความเป็นจริงแล้ว หลังปี 1953 เกาหลีเหนือและสาธารณรัฐเกาหลียังคงถือว่ากำลังทำสงครามต่อกันเพราะไม่มีสนธิสัญญาสันติภาพต่อกัน สงครามอาจปะทุขึ้นได้ทุกเวลา ดังนั้นชาวสาธารณรัฐเกาหลีจึงต้องเตรียมพร้อมสำหรับการต่อสู้ที่อาจจะเกิดขึ้นอีก ประธานาธิบดีรี ได้เตรียมกำลังทหารไว้มากถึง 600,000 นาย และติดอาวุธที่ทันสมัยเพื่อรองรับสถานการณ์จากเกาหลีเหนือ แม้กระนั้นก็ยังไม่อาจหยุดยั้ง

---

78 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 179-180

ความพยายามของฝ่ายตรงข้ามไว้ได้ ดังเช่นในปี 1968 เมื่อเวียดนามเหนือประสบความสำเร็จ ทำให้เกาหลีเหนือมีกำลังใจและรุกเข้าทำลายล้างสาธารณรัฐเกาหลี มีหน่วยจู่โจมของเกาหลีเหนือเข้าโจมตีทำเนียบน้ำเงินของประธานาธิบดีกลางกรุงโซล และในปีนั้นเองก็ได้มีการแทรกซึมของสมาชิกโจรคอมมิวนิสต์เข้ามาตามแนวฝั่งทะเลด้านตะวันออกถึงสองครั้ง ในปี 1978 ได้มีการค้นพบอุโมงค์สามแห่งภายใต้เขตปลอดทหารใกล้เมืองปันมุนจอม ซึ่งมีขนาดใหญ่พอสำหรับกองทัพติดอาวุธถึง 30,000 คนพร้อมอาวุธปืนหนักและเครื่องอุปกรณ์ เชื่อกันว่าทหาร 70% ของเกาหลีเหนือกระจุกตัวอยู่ตามแนวเขตปลอดทหารซึ่งสามารถเข้าถึงกรุงโซลได้ภายในไม่กี่ชั่วโมง เพื่อยับยั้งกองกำลังของเกาหลีเหนือจากความพยายามในการรุกรานอีกครั้ง สาธารณรัฐเกาหลีได้รักษากองกำลังไว้ราว 600,000 คน และจัดสรรรายได้ประชาชาติ 5% เพื่อฝึกอบรมทางทหารและเตรียมความพร้อมของกองทัพ เกาหลีเหนือได้แสดงให้เห็นในหลายวาระว่ายังคงมีความพยายามที่จะใช้กำลังเข้าผนวกสาธารณรัฐเกาหลีตลอดมาจนถึงทุกวันนี้

จากประวัติศาสตร์แห่งความยากลำบากและการกดขี่อันยาวนาน ทำให้คนเกาหลีเป็นนักต่อสู้ พวกเขามีความอุตสาหะพากเพียรในการทำงานและการศึกษา สิ่งนี้สะท้อนภาพให้เห็นได้ดีที่สุดจากสุภาษิตของคนเกาหลีที่ว่า เหนือภูเขายังมีภูเขา ซึ่งหมายความว่าตามความเป็นจริงแล้ว ชีวิตคือการเอาชนะความยากลำบากครั้งแล้วครั้งเล่า นักวิจารณ์สังคมเกาหลียีเกียวแต ได้กล่าวว่าชาวเกาหลีได้ยอมรับความยากลำบากว่าเป็นเหมือนดั่งชะตากรรมของพวกเขา สำหรับคนเกาหลี โลกนี้คือความเจ็บปวด พวกเขาไม่พยายามที่จะหลบหนีจากมัน ตรงกันข้าม เขาจะยอมรับมันว่าเป็นชะตากรรมของเขา และสามารถที่จะทนรับความยากลำบากด้วยความเต็มใจจนถึงขั้นว่า สามารถจะได้รับความพอใจจากความเจ็บปวดนั้น[79] นอกจากนี้ วัฒนธรรมของคนเกาหลีที่ให้ความสำคัญกับการศึกษาหาความรู้มาก มีสุภาษิตเกาหลีที่กล่าวว่า “ความรู้คืออำนาจ” ซึ่งไม่กี่ปีมานี้ได้กลายเป็นคำพูดที่ติดปากคนไปทั่วโลก แต่คนเกาหลีรู้จักคำนี้มาหลายศตวรรษแล้ว ความรู้ได้เป็นอำนาจเพราะตำแหน่งสูงในราชการได้ตกไปอยู่ในมือของผู้มีการศึกษามาตั้งแต่อดีตตั้งแต่มีการสอบจอหงวน ในสามทศวรรษที่ผ่านมาเมื่อภาคธุรกิจขยายตัว ผู้มีการศึกษาก็ยังคงถูกบรรจุลงในตำแหน่งบริหารที่สำคัญ นอกจากนี้ชาวเกาหลียังเห็นว่าความรู้เป็นสิ่งที่มีค่าในตัวเองไม่ใช่เพราะมันเป็นเครื่องมือของการแสวงหาความมั่งคั่งและอำนาจเท่านั้น ผู้ที่มีความรู้จะเป็นผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในสังคม ตัวอย่างเช่น ในช่วงราชวงศ์ยิ มีคนจำนวนมากในชนบทที่พยายามหาความรู้เพื่อพัฒนาตนเอง ลัทธิขงจื้อสอนว่าคนเราสามารถจะปรับปรุงตนเองให้ดีขึ้นได้โดยการหาความรู้เกี่ยวกับเรื่องราวสมัยโบราณ ความรู้ซึ่งบรรจุในหนังสือคลาสสิก อย่างเช่น หนังสือสี่เล่ม และหนังสือคลาสสิกทั้งห้า ในสมัยปัจจุบันถึงแม้ว่าแหล่งที่ให้ความรู้จะเปลี่ยนไปแล้ว แต่ประเพณีการพัฒนาตนเองของชาวเกาหลีโดยการอ่านก็ยังคงอยู่[80]

สิ่งเหล่านี้ทำให้แรงงานเกาหลีมีการศึกษาดีและมีความพร้อมที่จะตามผู้นำของเขาไปในทิศทางที่เสี่ยงต่อความล้มเหลวสูง โดยการเข้าสู่ตลาดแรงงานเมื่อประเทศเข้าสู่การปฏิวัติอุตสาหกรรมในต้นปีทศวรรษที่ 1960

---

[79] โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 140-141

[80] เรื่องเดียวกัน, หน้า 132

4.3 พัฒนาการยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

**<u>สาธารณรัฐเกาหลีภายใต้ซากปรักหักพังแห่งสงคราม</u>** เศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลีก่อนที่ญี่ปุ่นจะเข้ามาครอบครองนั้นเป็นสังคมกสิกรรม ระหว่างปี 1910-1945 ซึ่งเป็นช่วงที่เกาหลีอยู่ภายใต้การปกครองของญี่ปุ่นนั้น ญี่ปุ่นมีนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจเกาหลีโดยแบ่งเป็นภาคเหนือ (เกาหลีเหนือ) ให้เป็นเขตอุตสาหกรรม และภาคใต้ (สาธารณรัฐเกาหลี) ให้เป็นเขตเกษตรกรรม ทำให้โรงงานส่วนใหญ่จะอยู่ในเกาหลีเหนือ หลังสงครามโลกครั้งที่สองในปี 1945 เกาหลีได้ถูกแบ่งออกเป็น 2 เขตการปกครอง คือภาคเหนืออยู่ในความดูแลของสหภาพโซเวียต ในขณะที่ภาคใต้อยู่ในความดูแลของกองทัพสหรัฐอเมริกา โดยทั้ง 2 เขตปฏิเสธที่จะร่วมมือกันในการพัฒนาเศรษฐกิจ ทำให้แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจแยกออกเป็น 2 แนวที่เป็นอิสระต่อกัน เมื่อเกาหลีเหนือแยกตัวไป สาธารณรัฐเกาหลีจึงตกอยู่ในสภาพขาดโรงงาน ระหว่างปี 1945-1950 ได้มีการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งส่วนมากเป็นอุตสาหกรรมเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วน และการผลิตจากวัตถุดิบ สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปอยู่ในสถานะย่ำแย่ สภาพสังคมเต็มไปด้วยความขัดแย้งและการประท้วงของแรงงาน ในระยะนี้รัฐบาลพยายามที่จะดำเนินมาตรการที่สำคัญสองประการคือ การศึกษาภาคบังคับและการปฏิรูปที่ดิน นโยบายที่บังคับให้เยาวชนต้องผ่านการศึกษาระดับประถมทำให้ประชากรของเกาหลีมีการศึกษาที่ดีและพร้อมจะเป็นแรงงานเมื่อการปฏิวัติอุตสาหกรรมมาถึงในภายหลัง ส่วนการปฏิรูปที่ดินในปี 1947 และ 1949 ทำให้ที่ดินกระจายอยู่ในมือของประชาชนทั่วไป ในปี 1948 เกาหลีภาคใต้ได้จัดให้มีการเลือกตั้งทั่วไปเป็นครั้งแรกและได้สถาปนาขึ้นเป็นสาธารณรัฐเกาหลี (Republic of Korea) โดยภาคเหนือที่อยู่ในความควบคุมของกองทัพโซเวียตปฏิเสธที่จะเข้าร่วมการเลือกตั้งทั่วไปดังกล่าว พร้อมทั้งสถาปนาภาคเหนือขึ้นเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี (People Democratic Republic of Korea) หรือเกาหลีเหนือ ประธานาธิบดีคนแรกของสาธารณรัฐเกาหลีคือ ซิงมันรี ได้ผลักดันนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทุนนิยมสวัสดิการ โดยเปิดโอกาสภาคเอกชนให้มีบทบาทภายในขอบเขตจำกัด ภายใต้แนวทางสนับสนุนทดแทนการนำเข้า (Import Substitution) ซึ่งเป็นที่นิยมในหมู่ประเทศด้อยพัฒนาในยุคนั้น โดยการใช้มาตรการสำคัญ เช่น การใช้อัตราแลกเปลี่ยนหลายอัตรา (Multiple Exchange Rate System) การให้สิทธิจูงใจการส่งออก เป็นต้น แต่ความพยายามที่จะสร้างโครงสร้างทางสถานบันต้องสะดุดลงเป็นเวลาสามปีเมื่อสงครามเกาหลีอุบัติขึ้น[81]

สงครามเกาหลี (1950 – 1953) ได้ทิ้งซากปรักหักพังและความทุกข์ยากไว้ข้างหลัง และทำลายประเทศลงอย่างย่อยยับ การพัฒนาเศรษฐกิจได้หยุดชะงักลงเมื่อพื้นฐานในการพัฒนาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมได้ถูกทำลายจนสิ้นเชิง ประเทศตกอยู่ในสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและภาวะเงินเฟ้อสูง ผู้คนว่างงาน การที่โรงงานส่วนใหญ่เป็นของเกาหลีเหนือนั้นนอกจากทำให้สาธารณรัฐเกาหลีเสียเปรียบแล้ว ยังหมายถึงความอยู่รอดของชาติอีกด้วยเนื่องจากศักย์ในการสร้างอาวุธสงครามของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นเสียเปรียบมากทีเดียว นี่เป็นปัจจัยประการหนึ่งที่ผลักดันให้สาธารณรัฐเกาหลีต้องรีบ

---

81 *Korea as a Knowledge Economy*, Ed. Joonghae Suh and Derek H. C. Chen, Washington DC: The World Bank, 2007, หน้า 18-19

ปฏิวัติตนเองขนานใหญ่ ในช่วงหลังสงครามการพัฒนาเศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีจึงมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรมและทางสังคมภายใต้เงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาและองค์การสหประชาชาติหลังสงคราม อย่างไรก็ดีมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน อาคารบ้านเรือน และโรงงาน เพียงเล็กน้อยเท่านั้นเนื่องจากข้อจำกัดทางงบประมาณและทรัพยากร รัฐบาลต้องพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาอย่างมากกว่า 40% ของงบประมาณ ในช่วงนี้รัฐบาลพยายามดำเนินนโยบายประหยัดเงินตราด้วยการส่งเสริมอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า ซึ่งพยายามจำกัดสินค้านำเข้าด้วยกำแพงภาษีและจำกัดจำนวนการนำเข้าเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายใน และพยายามผลิตสินค้าประจำวันใช้เองภายในประเทศ จากสภาพการณ์ดังกล่าวจะพบว่าการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงนี้จึงเป็นช่วงเน้นการฟื้นฟูพื้นฐานทางอุตสาหกรรมและการอุดหนุนการนำเข้า ประเด็นการออมภายในประเทศ รายได้จากการส่งออกหรือการแก้ปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างมหาศาลจึงมิใช่เป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจ ในการนำเข้านั้นรัฐบาลได้มีนโยบายการควบคุมสินค้านำเข้า โดยอนุญาตให้นำเข้าเฉพาะสินค้าในรายการที่กำหนด ซึ่งมีอยู่ประมาณ 100 รายการ นอกจากนั้นยังควบคุมการนำเข้าโดยใช้ระบบกำแพงภาษี ในระยะนี้อัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 25 – 30% และการระบบการควบคุมปริมาณการนำเข้า (Quantitative Restrictions) เนื่องจากประเทศขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ การนำเข้าจึงต้องพึ่งพิงเงินตราต่างประเทศจากเงินช่วยเหลือ ผลของนโยบายการทดแทนการนำเข้าและอำนาจซื้อของประชาชนมีไม่มากพอ ได้ก่อให้เกิดปัญหาการผลิตล้นเกินในสินค้าหลายประเภท สินค้าขายไม่ออกล้นโกดัง ในขณะที่อัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นและอัตราเงินเฟ้อสูง ในด้านต่างประเทศได้ส่งผลให้ประเทศอยู่ในภาวะขาดดุลการค้า และในระดับมวลรวมได้ส่งผลให้ประเทศอยู่ในสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ นอกจากนี้อัตราแลกเปลี่ยนเงินวอนที่สูงเกินจริงแม้จะสามารถช่วยอุตสาหกรรมภายในเป็นอย่างดี แต่ก็มีผลทำให้ปริมาณสินค้าส่งออกลดลงจนถึงปี 1960

อย่างไรก็ดี ในระหว่างทศวรรษที่ 1950 นั้น รัฐบาลเกาหลีในช่วงนี้ได้เน้นความมั่นคงทางการเมืองมากกว่าที่จะมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ ข่าวความร่วมมือระหว่างข้าราชการและนักธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีผลประโยชน์แลกเปลี่ยนกันเป็นไปอย่างแพร่หลาย ในขณะที่เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีกำลังย่ำแย่นั้น ประเทศทางด้านเหนือกำลังประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจ ซึ่งทำให้ภัยคุกคามจากทางเหนือทั้งทางทหารและทางค่านิยมในการเมืองการปกครองต่อสาธารณรัฐเกาหลีเข้มข้นยิ่งขึ้น และมีแนวโน้มจะเข้าสู่ระดับอันตรายเมื่อสหรัฐอเมริกามีนโยบายที่จะลดเงินช่วยเหลือในเวลาต่อมา

### 4.4 มหัศจรรย์แห่งลุ่มแม่น้ำฮัน: การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้รัฐบาลปักจุงฮี

ซากปรักหักพังแห่งสงครามสงครามโลกครั้งที่สองและสงครามเกาหลีได้สร้างความบอบช้ำให้แก่สาธารณรัฐเกาหลีอย่างมหาศาล โชคดีที่วิกฤติได้สร้างผู้นำที่มีความตั้งใจอย่างแน่วแน่ที่จะกอบกู้ชาติบ้านเมืองมาช่วยไว้ได้ ในปี 1961 กองทัพที่นำโดยพลเอกปักจุงฮี ได้ทำการปฏิวัติโค่นล้มรัฐบาลชางเมียน รัฐบาลใหม่ได้ปรับเปลี่ยนนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจากสังคมเกษตรกรรมมาเน้นเศรษฐกิจที่ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ซึ่งประสบผลสำเร็จ

อย่างรวดเร็ว และผลักดันชาติที่กำลังจะล้มละลายชาติหนึ่ง ให้พุ่งทะยานขึ้นในฐานะดาวเด่นในเวทีโลกด้วยเวลาเพียงสองทศวรรษ ในปรากฏการณ์ที่ขนานนามกันว่า “ความมหัศจรรย์แห่งลุ่มแม่น้ำฮัน” จึงอาจกล่าวได้ว่าประธานาธิบดีปักจุงฮีเป็นบุคคลสำคัญที่สุดคนหนึ่งของสาธารณรัฐเกาหลี ผู้ซึ่งได้วางยุทธศาสตร์ชาติ และยุทธศาสตร์ทะเลอันเป็นพื้นฐานสำคัญในการเจริญเติบโตของเกาหลีนับแต่นั้นเป็นต้นมา

ในปี 1961 เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีหลังสงครามโลกครั้งที่สองก่อนที่นายพลปักจุงฮีจะเข้ายึดอำนาจจากรัฐบาลชางเมียน และสถาปนาตนเองขึ้นเป็นประธานาธิบดีนั้นนั้นอาจเรียกได้ว่าไม่มีทิศทาง และต้องอาศัยเงินอุดหนุนจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งภายหลังสหรัฐอเมริกามีนโยบายลดเงินช่วยเหลืออันจะก่อให้เกิดปัญหาอย่างใหญ่หลวง หลังจากยึดกุมอำนาจการปกครองแล้ว ประธานาธิบดีได้เร่งวางรากฐานที่สำคัญอันจะนำพาสาธารณรัฐเกาหลีจากประเทศที่ล้าหลังและยากจนข้นแค้น ไปสู่ความสำเร็จอย่างที่กล่าวกันโดยทั่วไปว่าเป็น “ความมหัศจรรย์แห่งลุ่มแม่น้ำฮัน” ตั้งแต่สาธารณรัฐเกาหลีเริ่มพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจังเมื่อปี 1962 เศรษฐกิจของเกาหลีได้เติบโตอย่างรวดเร็วที่สุดในโลกประเทศหนึ่ง ผลก็คือเกาหลีซึ่งเคยเป็นสังคมหนึ่งเกษตรกรรมที่ยากจนที่สุดในโลกมาช้านานได้พัฒนามาเป็นประเทศอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วภายในเวลาเพียงสองทศวรรษ ตั้งแต่ปี 1962 ถึง 1992 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของเกาหลีได้เพิ่มขึ้นจาก 2.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 294.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวพุ่งขึ้นจาก 87 เหรียญสหรัฐ เป็นเกือบ 6,749 เหรียญสหรัฐฯ กุญแจแห่งความสำเร็จนี้เกิดจากการรับยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบมองออกไปภายนอก โดยใช้การส่งออกเป็นเครื่องมือสร้างความเจริญเติบโต ยุทธศาสตร์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นการจัดการอย่างชาญฉลาดในสภาพที่สาธารณรัฐเกาหลีถูกตัดขาดจากโลกภายนอกยกเว้นทางทะเล มีทรัพยากรธรรมชาติไม่เพียงพอ มีตลาดภายในที่จำกัด เงินออมในการลงทุนที่ต่ำ แต่มีแรงงานค่าจ้างต่ำที่มีการศึกษาดีอยู่อย่างบริบูรณ์

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ของเกาหลีจนถึงช่วงต้นของทศวรรษที่ 1960 แล้ว การพัฒนาของเกาหลียิ่งน่าทึ่ง ในประวัติศาสตร์อันยาวนาน เกาหลีมีความล้าหลังทางเศรษฐกิจ มีอุตสาหกรรมที่สำคัญน้อยมากก่อนที่จะพ้นจากการเป็นอาณานิคมของญี่ปุ่นซึ่งกินเวลา 35 ปี (1910-1945) ในระยะเวลาดังกล่าวทรัพยากรทางเศรษฐกิจของเกาหลีถูกชาวญี่ปุ่นขูดรีดอย่างโหดร้าย นอกจากนั้นเมื่อได้รับอิสรภาพหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ก็เกิดสงครามเกาหลีในปี 1950-1953 ซึ่งทำให้เศรษฐกิจของเกาหลีเสียหายย่อยยับทำให้ต้องใช้เวลานานในการเยียวยา แม้กระทั่งในปี 1961 แล้ว เกาหลีก็ยังคงเดือดร้อนจากปัญหามากมายที่ประเทศที่ด้วยพัฒนาล้วนแต่ต้องประสบ ความยากจนอย่างแสนสาหัสนี้ยังถูกทับถมด้วยอัตราการเกิดของพลเมืองซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 3 ต่อปี การว่างงานแผ่ขยายไปทั่ว เงินออมมีน้อยมาก ประเทศไม่มีสินค้าส่งออกที่สำคัญ และต้องพึ่งพาการนำเข้าทั้งวัตถุดิบและสินค้าประดิษฐกรรมที่สำคัญ แต่ภายในสองทศวรรษภายหลังปักจุงฮีได้เข้ามาบริหารโครงสร้างทางเศรษฐกิจก็ได้เปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมอย่างหน้ามือเป็นหลังมือเนื่องจากโครงการพัฒนาที่ได้ดำเนินการตามระยะเวลาประสบผลสำเร็จ ภาคการผลิตมีส่วนแบ่งผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติเพิ่มจาก 14.4% เป็นกว่า 33.8% ในปี 1992 ปริมาณการค้าโภคภัณฑ์เพิ่มขึ้นมากกว่า 152.4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1992 เมื่อเทียบกับปริมาณ 500 เหรียญ

สหรัฐฯ ในปี 1962 อัตราการออมทรัพย์ในประเทศเพิ่มจาก 3.3% เป็น 34.9% ในระยะเดียวกัน อันเป็นรากฐานสำคัญให้ในปี 1986 หลังจากประธานาธิบดีปักสิ้นชีวิตไปแล้ว สาธารณรัฐเกาหลีมีดุลการชำระเงินระหว่างประเทศเกินดุลเป็นครั้งแรก

### 4.5 ระยะที่ 1 อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าเพื่อสร้างความเข้มแข็งและปัจจัยพื้นฐาน (1962-1966)

ศูนย์บัญชาการจากทำเนียบสีน้ำเงิน ด้วยเจตนารมณ์ที่จะประสานการทำงานในการสร้างประเทศของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐเข้าด้วยกัน ในปี 1961 รัฐบาลปักได้จัดตั้งคณะกรรมการวางแผนเศรษฐกิจ (Economic Planning Board, EPB) ขึ้น เป็นกลจักรในการออกนโยบายเศรษฐกิจ และสร้างเศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีในช่วงนี้ให้เติบโตอย่างรวดเร็ว คณะกรรมการนี้เป็นองค์กรที่มีอำนาจมาก นำโดยรองนายกรัฐมนตรีซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อประธานาธิบดี ซึ่งทำหน้าที่ครอบคลุมทั้งเป็น คณะกรรมการวางแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หน้าที่เบื้องต้นของคณะกรรมการฯ นี้ คือการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจห้าปี และประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด การมีหน่วยงานนี้ทำให้การประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐสะดวกขึ้น ด้วยอำนาจที่มีในการจัดสรรงบประมาณและการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ หากมีการประสานงานใดที่ยุ่งยากก็จะส่งต่อให้คณะกรรมการกลางเศรษฐกิจพิจารณา อันประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีเป็นรองประธาน และรัฐมนตรีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านเศรษฐกิจ เช่น การเงิน พาณิชย์และการค้า คมนาคม เกษตร สาธารณสุขและสังคม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกอีกจำนวนหนึ่ง การรวมอำนาจไว้ที่ประธานาธิบดีนี้ ทำให้การประสานงานเป็นไปโดยรวดเร็ว[82] ทั้งนี้ปักจุงฮีได้ตระหนักว่าตนเองเป็นเพียงผู้นำทางทหารและไม่มีประสบการณ์มากนักทั้งในทางการเมืองและการพัฒนาประเทศ จึงได้เชิญนักเศรษฐศาสตร์และนักวิชาการในสาขาต่าง ๆ จัดตั้งขึ้นเป็นคณะกรรมการวางแผนเศรษฐกิจขึ้นในปี 1961 นอกจากนี้ยังได้จัดตั้ง กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรมขึ้นอีกด้วย ทั้งสององค์กรนี้ ต่างก็ได้ออกแผนในการนำเกาหลีเข้าสู่การปฏิวัติทางอุตสาหกรรมด้วยการส่งออกอย่างรวดเร็ว[83] นอกจากนี้เพื่อส่งเสริมการส่งออก ประธานาธิบดีปักได้รวบรวมนักธุรกิจ ข้าราชการและนักการธนาคาร และจัดให้มีการประชุมรายเดือนที่ทำเนียบสีน้ำเงินของประธานาธิบดี ประธานาธิบดีปักได้เคี่ยวเข็ญให้คนเหล่านี้ทำงานร่วมกันเพื่อเพิ่มการส่งออก นอกจากการให้สิ่งจูงใจทางการเงินและความช่วยเหลือของรัฐบาลแล้ว ประธานาธิบดีปักยังประกาศเกียรติคุณต่อสาธารณะสำหรับนักธุรกิจที่สามารถเพิ่มยอดการส่งออกดีเด่นโดยการจัดพิธีให้เป็นพิเศษ บางทีอาจเป็นเพราะประธานาธิบดีปักต้องการเชิดชูผู้ส่งออกว่าเป็น “วีรบุรุษยุคใหม่” ซึ่งได้แสดงความกล้าหาญและความเฉลียวฉลาดเป็นพิเศษในแนวหน้าของสงครามเพื่อความอยู่รอดในภาวะที่สหรัฐอเมริกาได้ลดเงินช่วยเหลือและเศรษฐกิจของเกาหลีจะอยู่รอดได้ก็ด้วยเงินตราต่างประเทศที่ได้มาจากนักรบเศรษฐกิจเหล่านี้[84] นอกจากนี้ยังเป็นที่ทราบกันดีว่า ประธานาธิบดีปักมีรูปแบบการทำงานอย่าง

---

82 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 364-365

83 *South Korea: a country study*, หน้า 43

84 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 23

ถึงลูกถึงคน และมักออกตรวจงานเองในเครื่องเฮลิคอปเตอร์ส่วนตัว ตลอดจนจัดตั้งองค์กรสืบสวนสอบสวนภายในหรือองค์กรตำรวจลับเพื่อตรวจสอบการทำงานของนักธุรกิจอีกด้วย ซึ่งทำให้นักธุรกิจใหญ่ไม่มีทางเลือกนอกจากต้องคล้อยตามนโยบายของรัฐหรือออกจากธุรกิจไป

ควบคุมการเงินของประเทศ ปัญหาสำคัญในการขับเคลื่อนทิศทางของเศรษฐกิจของประเทศในขณะนั้นคือการขาดเงินออมในการลงทุน และในสภาพที่สถาบันการเงินมีประวัติการทำธุรกรรมที่เอื้อประโยชน์ต่อพวกพ้องและผิดกฎหมาย ธุรกิจส่วนมากตกอยู่ในมือของกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่หรือแชโบล ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีมาตรการที่เด็ดขาด ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้แก้ไขรัฐธรรมนูญเพื่อให้อำนาจประธานาธิบดีอย่างกว้างขวางมาก เมื่อสร้างความมั่นคงทางการเมืองแล้วสิ่งแรกที่รัฐบาลปักลงมือเพื่อแก้ไขทั้งปัญหาเงินลงทุนและบีบบังคับความร่วมมือจากกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ก็คือการควบคุมภาคการเงิน ในปี 1961 ประธานาธิบดีปักได้โอนกิจการธนาคารพาณิชย์ทั้งหมดมาเป็นของรัฐ ซึ่งทำให้รัฐมีอำนาจควบคุมอย่างเต็มที่ทางด้านการเงินของธนาคาร และสามารถกระจายเงินไปยังช่องทางอุตสาหกรรมที่ต้องการส่งเสริม อีกประการหนึ่งประธานาธิบดีปักต้องการลงโทษเจ้าของธนาคารซึ่งได้ปฏิบัติอย่างผิดกฎหมายในรัฐบาลยุคก่อน นอกจากนี้รัฐบาลยังได้จัดตั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งเกาหลีเพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมหนักและเคมี และธนาคารเพื่อการแลกเปลี่ยนเงินตราเกาหลีเพื่อแยกกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและส่วนงานปฏิบัติงานต่างประเทศออกจากธนาคารแห่งชาติเกาหลี ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งชาติเกาหลีซึ่งจัดตั้งมาตั้งแต่ปี 1954 นั้น รัฐบาลปักได้ใช้ธนาคารนี้ทำหน้าที่หลักเพื่อการพัฒนา โดยเฉพาะในทศวรรษที่ 1970 เมื่อรัฐบาลผลักดันอุตสาหกรรมหนักและเคมี ธนาคารนี้ได้ทำหน้าที่เป็นแหล่งกู้ยืมเงินทุนที่จำเป็นจากต่างประเทศเพื่อนำมาสนับสนุนอุตสาหกรรมดังกล่าว และค้ำประกันการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศทั้งโดยภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งดำเนินโครงการที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล[85] ทั้งนี้เพื่อให้รัฐบาลสามารถใช้การควบคุมทางการเงินในการชี้นำเศรษฐกิจให้เป็นไปในทิศทางที่ต้องการ เป้าหมายหลักในการควบคุมอยู่ที่การเงินในประเทศ แต่การกู้ยืมต่างประเทศก็ต้องถูกควบคุมไปด้วยเพื่อให้ครอบคลุมอย่างเพียงพอ ดังนั้นในปี 1960 รัฐบาลปักจึงได้ออกพระราชบัญญัติดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศ ซึ่งระบุว่ารัฐบาลจะค้ำประกันเงินกู้ต่างประเทศให้กับบริษัทที่ได้รับอนุมัติทั้งหมด มาตรการทั้งสองนี้ทำให้รัฐบาลสามารถกำหนดว่าผู้ใดสามารถกู้ยืมจากต่างประเทศได้ และผู้ใดสามารถกู้ยืมจากตลาดภายในประเทศได้ ทั้งนี้เนื่องจากในทศวรรษที่ 1960 ไม่มีบริษัทเกาหลีแห่งใดมีความน่าเชื่อถือพอที่จะกู้เงินจากต่างประเทศได้ รัฐบาลจึงเข้าช่วยเหลือบริษัทที่ได้รับอนุมัติให้กู้ยืมด้วยการค้ำประกันให้ ซึ่งช่วยให้บริษัทต่าง ๆ สามารถกู้ยืมได้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ [86] การควบคุมสถาบันการเงินในการปล่อยกู้ นี้ทำให้ประธานาธิบดีปักสามารถควบควบคุมการไหลของทุนได้อย่างเบ็ดเสร็จ[87] นอกจากนี้มาตรการสำคัญอีกประการหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจคือการลดค่าเงินวอนอย่างสำคัญสองครั้ง ในปี 1961 และ1964 นอกจากนี้ในปี 1964 รัฐบาลยังปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราให้อยู่ในระดับ

---

[85] โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 44

[86] เรื่องเดียวกัน, หน้า 34

[87] *South Korea: a country study*, หน้า 172

เดียวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในตลาดเสรี การลดค่าเงินวอนลงเกือบ 100% และการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนให้มีอัตราเดียวนี้เป็นมาตรการสุดท้ายในการส่งเสริมการส่งออก[88] อัตราแลกเปลี่ยนเงินวอนซึ่งกำหนดไว้ที่ 130 วอนต่อหนึ่งดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อต้นปี 1961 ได้ถูกปรับลดหลายครั้งจนถึงจุดต่ำสุด ที่ 880 วอนต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 1988 นโยบายการเงินที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการส่งเสริมการออมของทั้งภาครัฐและเอกชน โดยรัฐบาลได้ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากในธนาคารพาณิชย์จาก 5.8% เป็น 20.2% ซึ่งทำให้เงินฝากในธนาคารเพิ่มขึ้นถึงสองเท่าในแต่ละปี

<u>สร้างอุตสาหกรรมการทดแทนการนำเข้าเพื่อความอยู่รอด</u> ภายใต้การนำของประธานาธิบดีปักและคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ แผนพัฒนาเศรษฐกิจ 5 ปี ฉบับที่ 1 (1962–1966) ได้ถูกร่างขึ้นเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อลดการนำเข้าและสร้างเศรษฐกิจที่พึ่งพาตนเองได้ ด้วยอุตสาหกรรมเบาที่ต้องการแรงงานจำนวนมาก แผนพัฒนาเศรษฐกิจของประธานาธิบดีปักในช่วงแรกนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างโครงสร้างอุตสาหกรรมที่มีความพอเพียงในตนเองเป็นสำคัญ โดยทั้งมิได้มุ่งหวังการบริโภคจากตลาดภายในซึ่งมีขนาดเล็ก หรือสร้างอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาน้ำมันซึ่งต้องนำเข้ามากเกินไป ในระยะนี้ปักได้เน้นที่จะสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ และอุตสาหกรรมที่จะสร้างความเข้มแข็ง อันได้แก่ ไฟฟ้า ปุ๋ย โรงกลั่นน้ำมัน ยางสังเคราะห์ และปูนซีเมนต์[89] ทั้งนี้เพื่อประหยัดเงินตราในการนำเข้าสินค้าเหล่านี้ รวมทั้งมีเป้าหมายในการส่งออกเพื่อหาเงินตราต่างประเทศด้วย ทั้งหมดนี้เพื่อแก้ปัญหาการว่างงาน ภาวะขาดแคลนอาหาร และสร้างเงินออมภายในประเทศ โดยในแผนได้มีการตั้งเป้าอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 7.1 ต่อปี บนพื้นฐานของการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมให้ทันสมัยและการกระตุ้นการเสริมสร้างปัจจัยทุนในการกระตุ้นการส่งออกนั้น รัฐบาลได้ใช้นโยบายด้านภาษีและนโยบายการใช้จ่ายภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ในการมองออกไปภายนอกเพื่อการส่งออกนี้ ก็เพื่อสร้างอุตสาหกรรมส่งออกที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมากซึ่งสาธารณรัฐเกาหลีมีอย่างบริบูรณ์ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าให้สามารถอยู่รอดได้ รัฐบาลได้นำมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในมาใช้ ซึ่งรวมถึงการจำกัดการนำเข้าและการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าที่สูงสำหรับสินค้าคงทนและสินค้าขั้นกลางอื่นๆ รวมทั้ง ปิโตรเคมี เครื่องจักรกลไฟฟ้า และอุปกรณ์การขนส่ง[90]

<u>โครงสร้างพื้นฐาน</u> รัฐบาลปักจุงฮีได้ตัดสินใจริเริ่มบทบาทในการนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่เกาหลีและประสบผลสำเร็จได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว โดยรัฐบาลเป็นผู้กำหนดทิศทางการพัฒนาและจัดการทรัพยากรในการผลิตเพื่อนำประเทศไปสู่เศรษฐกิจทุนนิยมและการค้าเสรี ส่วนการผลิตนั้นให้เอกชนซึ่งเป็นบรรษัทขนาดใหญ่หรือแชโบล เป็นผู้เล่นหลักโดยเฉพาะในด้านที่สำคัญ โดยรัฐบาลรับดำเนินการในด้านที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถ่านหิน ไฟฟ้า การกลั่นน้ำมัน [91] อุตสาหกรรมเหล็ก สาธารณูปโภค การสื่อสาร ปุ๋ย เคมี และอุตสาหกรรมหนักอื่น ๆ ที่เอกชนไม่พร้อมดำเนินการ

---

[88] Tae-Woo Lee, Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience, England: Avebury, 1996, หน้า 49-50

89 *South Korea: a country study*, หน้า 144

90 Tae-Woo Lee, หน้า 49-50

91 *Korea's Economy: Past and Present*, Seoul: Korea Development Institute, 1975, หน้า 22

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในช่วงแรกได้แก่การสร้างโรงกลั่นน้ำมันอุลซานในปี 1964 แต่โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่สุดได้แก่ไฟฟ้า หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เกาหลีเหนือก็ได้ตัดพลังงานไฟฟ้าที่จ่ายให้สาธารณรัฐเกาหลีในปี 1948 เพื่อวางรากฐานสำคัญที่จะเป็นประเทศอุตสาหกรรม รัฐบาลปักจุงฮีได้ตัดสินใจตั้งรัฐวิสาหกิจคือ องค์การไฟฟ้าแห่งเกาหลีขึ้นมา (KEPCO) เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานที่จะเป็นรากฐานในการปฏิวัติอุตสาหกรรมต่อไป ในปี 1961 เมื่อประธานาธิบดีปักจุงฮีจัดตั้งรัฐบาลทหาร ท่านได้รวมบริษัทไฟฟ้าขนาดเล็กสามบริษัทเข้าด้วยกันเป็นองค์การไฟฟ้าเกาหลี หรือเคโก้ (KECO) ในการนี้รัฐบาลยอมลงทุนอย่างหนักเพื่อสร้างพลังงานให้เพียงพอและจำเป็นในการพัฒนาอุตสาหกรรม และในปี 1982 ได้เปลี่ยนชื่อเป็น KEPCO ก็ได้กลายมาเป็นรัฐวิสาหกิจโดยรัฐเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด ในปี 1988 รัฐได้ตัดสินใจขายหุ้นสู่ประชาชนจำนวน 30 เปอร์เซ็นต์ KEPCO ประสบความสำเร็จอย่างสูงและกลายเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่อันดับต้นของสาธารณรัฐเกาหลี มีพนักงานจำนวน 30,289 คนและผลิตไฟฟ้ารองรับประชากรจำนวนประมาณ 99.8 เปอร์เซ็นต์ ในปี 1988 ในการผลิตไฟฟ้านั้น 12 เปอร์เซ็นต์ เป็นไฟฟ้าพลังน้ำ 50 เปอร์เซ็นต์เป็นไฟฟ้าพลังความร้อนจากถ่านหิน น้ำมันและก๊าซ ส่วนที่เหลือเป็นไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ โดยคาดว่าสัดส่วนพลังงานนิวเคลียร์จะเพิ่มสูงขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาไฟฟ้าจากพลังความร้อน KEPCO ได้กล่าวว่าโรงงานของตนนั้นปลอดภัยจากอุบัติเหตุและการโจมตีทางทหารเนื่องจากได้ก่อสร้างด้วยแผนป้องกันการโจมตีจากเกาหลีเหนือที่พิถีพิถันเป็นพิเศษ[92]

ในปี 1961 นั้น KECO สามารถผลิตพลังงานได้ 1,770 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง และเพิ่มเป็น 73,992 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมงในปี 1987 โดยในปีเดียวกันนี้อัตราส่วนการใช้งานแบ่งเป็น ที่อยู่อาศัย 17.9% ธุรกิจ 16.2% และอุตสาหกรรม 65.9% พลังงานที่ใช้ในการผลิตมาจาก นิวเคลียร์ ถ่านหิน น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ โดยผลิตจากนิวเคลียร์ 22% จากพลังความร้อน 74% และจากพลังน้ำ 4% ได้มีการพยากรณ์ว่าในปี 2000 สัดส่วนนี้จะเป็น นิวเคลียร์ 44.5% ถ่านหิน 22.9% น้ำมัน 12.2% พลังน้ำ 10.2% และก๊าซธรรมชาติ 10.2% ตามลำดับ ปัจจุบันรัฐเป็นผู้ผลิตพลังงานเป็นหลักแม้ว่าจะมีบริษัทเอกชนที่ผลิตถ่านหินและโรงกลั่นน้ำมันอยู่บ้าง ในปี 1990 สาธารณรัฐเกาหลียังคงไม่พบแหล่งน้ำมันดิบแม้จะได้สำรวจความเป็นไปได้ในทะเลเหลืองและไหล่ทวีประหว่างเกาหลีและญี่ปุ่น แต่ทั้งสองประเทศก็ยังคงความพยายามต่อไป ถ่านหินของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นทั้งมีปริมาณน้อยและคุณภาพต่ำ แหล่งพลังงานน้ำก็มีจำกัดและเปลี่ยนแปลงอย่างมากไปตามฤดูกาลและสภาพอากาศ ดังนั้นโซลจึงต้องหันมาพึ่งพลังงานนิวเคลียร์เป็นหลักโดยได้สร้างโรงงานแห่งแรกคือ โคริหมายเลขหนึ่ง ใกล้เมืองปูซานในปี 1977 ภายในปี 1987 มีโรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ดำเนินการ 8 โรง คิดเป็น 71,158 ล้านกิโลวัตต์ หรือ 53.1% ของพลังงานไฟฟ้าทั้งหมด

<u>ร่วมมือกับนักธุรกิจขนาดใหญ่</u> ภายหลังสงครามเกาหลี รัฐบาลต้องอาศัยเงินช่วยเหลือจากต่างชาติเป็นทุนในการฟื้นฟูและพัฒนาประเทศ โรงงานที่ญี่ปุ่นได้สร้างไว้ในทศวรรษที่ 1950 นั้นต่างก็ล้าสมัยหรือถูกทำลายไปหมด ที่เหลืออยู่รัฐบาลได้ส่งมอบให้เอกชนซึ่งเลือกจากกลุ่มที่มีสายสัมพันธ์กับรัฐบาลรีในขณะนั้นเพื่อแลกกับการสนับสนุนทางการเงินและ

---

92 *South Korea: a country study*, หน้า 153

การเมืองต่อพรรคของเขา ในช่วงนี้เองที่บริษัทที่ได้ประโยชน์เหล่านี้เติบโตขึ้นและภายหลังได้กลายเป็นบรรษัทขนาดใหญ่หรือแชโบล ซึ่งประกอบด้วยบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกันจำนวนมากอยู่ภายในกลุ่ม เมื่อรัฐบาลปักจุงฮีเข้ายึดอำนาจในปี 1961 นั้น ประธานาธิบดีปักได้ยกเลิกแนวทางการพึ่งพาการนำเข้าของรัฐบาลก่อนเสีย แล้วหันมาพึ่งการส่งออกแทน ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้ประกาศที่จะกำจัดคอร์รัปชั่นในสมัยรัฐบาลรีให้หมดสิ้น ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้จับกุมนักธุรกิจชั้นนำและดำเนินคดีข้อหาคอรัปชั่น แต่ก็ตระหนักว่าจำเป็นต้องใช้แชโบลเหล่านี้ในการพัฒนาประเทศ จึงได้ตกลงกับผู้ถูกกล่าวหาเหล่านี้ ซึ่งยอมเสียค่าปรับให้กับรัฐบาล และร่วมมือกับรัฐบาลในการปรับปรุงเศรษฐกิจของชาติ ในทศวรรษที่ 1960 นั้น มีความจำเป็นที่จะต้องหันเหเศรษฐกิจจากการผลิตเครื่องอุปโภคบริโภคและอุตสาหกรรมเบามาสู่อุตสาหกรรมหนักและเคมี และอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า ซึ่งนักวางแผนของรัฐบาลจำต้องอาศัยคำแนะนำของผู้นำแชโบลเหล่านี้ ในที่สุดความร่วมมือก็อยู่ในรูป รัฐบาลเป็นผู้ออกแผนในการขยายอุตสาหกรรม โดยแชโบลเป็นผู้ปฏิบัติให้บรรลุผลโดยประธานาธิบดีปักจุงฮีได้กำหนดโควตาในการส่งออกที่แชโบลจะต้องทำให้สำเร็จ ความร่วมมือนี้ทำให้เกิดความสำเร็จอันเด่นชัด อย่างไรก็ดี แผนนี้แม้จะทำให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว แต่ก็ทำให้เกิดการกระจุกตัวของทุนและกิจกรรมที่ทำกำไรอยู่ในกลุ่มบรรษัทขนาดใหญ่เพียงไม่กี่กลุ่มเหล่านี้ในภายหลัง

สำหรับการสร้างอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า เนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดจำกัด นักวางแผนเศรษฐกิจจึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก การพัฒนาออกไปสู่ภายนอกดังกล่าวนี้เป็นยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมของเกาหลีในระยะต้นทศวรรษที่ 1960 ความริเริ่มของรัฐบาลเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งในความสำเร็จนี้ โดยเริ่มที่การยอมรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราอัตราเดียวเพื่อให้สะท้อนภาวะที่แท้จริงยิ่งขึ้น มีการสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการส่งออกในระยะสั้น ได้มีการปรับวิธีการดำเนินการด้านศุลกากรเพื่อช่วยให้ผู้ส่งออกสามารถนำเข้าวัตถุดิบเข้าประเทศได้โดยง่าย โดยในปี 1962 และรัฐบาลได้ผ่อนคลายโควตาในการนำเข้าวัตถุดิบ นอกจากนี้ยังได้ส่งเสริมการออมด้วยการขึ้นอัตราดอกเบี้ยและส่งเสริมการกู้ยืมจากต่างประเทศ สนับสนุนการส่งออกด้วยเงินอุดหนุนโดยตรง ยกเลิกภาษีและข้อจำกัดทั้งหมดในการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตเพื่อการส่งออก ในขณะนั้นอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม อุปกรณ์เครื่องจักรไฟฟ้า และอื่น ๆ กำลังประสบภาวะชะงักงันเนื่องจากขาดวัตถุดิบซึ่งต้องนำเข้า นโยบายเหล่านี้จึงเป็นยากระตุ้นที่ได้ผลอย่างรวดเร็ว ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้ดำเนินนโยบายในการส่งเสริมให้เอกชนมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของประเทศ โดยนักธุรกิจขนาดใหญ่จะได้รับการสนับสนุนในการส่งออกอย่างสำคัญ ซึ่งรวมทั้งการให้สิทธิพิเศษในการนำเข้าวัตถุดิบ การสนับสนุนการส่งออก การได้รับเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากธนาคารของรัฐ การอนุญาตให้กู้ยืมจากต่างประเทศ และผลประโยชน์ทางภาษี ธุรกิจที่ประสบความสำเร็จเหล่านี้หลายรายได้กลายเป็นบรรษัทขนาดใหญ่หรือแชโบลในภายหลัง

<u>สานความสัมพันธ์ต่างประเทศ</u> ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับแรก (1962) สาธารณรัฐเกาหลีต้องการระดมเงินทุนจากต่างประเทศ แก้ปัญหาขาดเงินออมในการลงทุน ด้วยการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ ด้วยกฎหมาย พรบ. Foreign Capital Inducement Act ซึ่งยกเว้นการจ่ายภาษีเงินกู้ในช่วงแรก รับประกันการจ่ายเงินกู้คืนสำหรับทุก

บริษัทที่รัฐอนุมัติ และรับประกันว่าบริษัทต่างชาติสามารถส่งผลกำไรออกนอกประเทศและถอนการลงทุนได้ แม้ พ.ร.บ.นี้จะส่งเสริมการลงทุนอย่างยิ่ง แต่ปรากฏว่าไม่ค่อยมีเงินลงทุนจากต่างประเทศไหลเข้ามาจนกระทั่งสาธารณรัฐเกาหลีได้สถาปนาความสัมพันธ์กับญี่ปุ่นในปี 1965[93] แม้บาดแผลจากการกดขี่ของต่างชาติโดยเฉพาะญี่ปุ่นยังเป็นที่เกลียดชังโดยทั่วไปของชาวเกาหลี แต่โครงการในช่วงแรกนี้ต้องการเงินทุนจำนวนมากเนื่องจากเงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาลดลงอย่างมาก ทำให้รัฐบาลปักจุงฮีจำเป็นต้องหันไปฟื้นความสัมพันธ์กับต่างประเทศ ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้ตัดสินใจไปเยือนสาธารณรัฐเยอรมันนีในปี 1964 ซึ่งทำให้ได้รับเงินช่วยเหลือและเครดิตการค้าอีกจำนวนหนึ่ง การฟื้นความสัมพันธ์กับญี่ปุ่นในปี 1965 ท่ามกลางกระแสคัดค้านทางการเมือง ทำให้ได้เงินกู้และเงินชดเชยความเสียหายในยุคอาณานิคม เงินทุนและการส่งออกที่มากขึ้นทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถกู้เงินจากตลาดต่างประเทศได้เพิ่ม นอกจากนี้การส่งทหารเข้าไปร่วมรบกับสหรัฐอเมริกาในสงครามเวียดนามยังทำให้โซลสามารถส่งออกสินค้าที่จำเป็นในการทำสงครามอีกจำนวนมาก โซลจึงเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากแรงงานการศึกษาดีค่าจ้างต่ำและสภาพความต้องการที่ดีของตลาดโลกได้เป็นอย่างดี ในปี 1966 ได้ปรับปรุงกฎหมายนี้เพื่อให้เงินทุนไหลสะดวกยิ่งขึ้นและประสบผลสำเร็จ มีเงินทุนจำนวนมากไหลเข้าจนกระทั่งถึงปี 1973 ได้มีการแก้ไขกฎหมายนี้อีกครั้งเพื่อจำกัดการไหลเข้าของเงินทุน ควบคู่ไปกับการเริ่มลดข้อจำกัดต่าง ๆ เมื่อเห็นว่าอุตสาหกรรมภายในประเทศเข้มแข็งพอสมควรแล้ว และจำเป็นต้องเตรียมการเสริมสร้างความพร้อมเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก[94]

จากการวางแผนและควบคุมอย่างชาญฉลาด ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่อีกด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจ 5 ปี แผนที่ 1 ซึ่งเน้นการวางรากฐานสำคัญให้พร้อมที่จะเปลี่ยนเป็นประเทศอุตสาหกรรม จึงประสบผลสำเร็จเบื้องต้นและเร่งให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างของอุตสาหกรรมจากเกษตรกรรมเพื่อการเลี้ยงชีพ มาเป็นการผลิตสมัยใหม่และการค้าส่งออก ส่วนแบ่งอุตสาหกรรมจากปฐมภูมิในโครงสร้างอุตสาหกรรมทั้งหมดลดลงจาก 34.8% ในปี 1966 เหลือ 23.5% ในปี 1976 และ 7.5% ในปี 1992 แต่ส่วนแบ่งของอุตสาหกรรมทุติยภูมิเพิ่มจาก 20.5% ในปี 1966 เป็น 27.7% ในปี 1992 ส่วนอุตสาหกรรมตติยภูมิมีส่วนแบ่งทั้งหมด 44.7% ในปี 1966 และเพิ่มเป็น 64.7% ในปี 1992

อย่างไรก็ตามผลของการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงนี้ยังไม่สัมฤทธิ์ผลมากนัก เนื่องจากขาดการสนับสนุนจากนโยบายการเงินและการคลังที่ดี ทำให้ภาวะเงินเฟ้อเพิ่มหนักและการนำเข้าขยายตัว นอกจากนี้ หลังสงครามเกาหลีในปี 1953 สาธารณรัฐเกาหลีต้องพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาอย่างมาก คิดเป็นสัดส่วนที่สูงถึง 40% ของเงินลงทุนทั้งหมด ซึ่งเงินช่วยเหลือนี้มีส่วนสำคัญในการช่วยให้สาธารณรัฐเกาหลีไม่ต้องนำเงินสำรองต่างประเทศมาใช้ในการนำเข้าอาหารและสินค้าจำเป็นอื่น ๆ ที่ขาดแคลน เช่นปูนซีเมนต์ แต่ในระหว่างปี 1957-1974 เงินช่วยเหลือนี้ก็ลดลงอย่างมาก เงินช่วยเหลือก่อนปี 1965 นั้นมาจากสหรัฐฯ ส่วนญี่ปุ่นและชาติอื่น ๆ มีส่วนช่วยเหลือหลังปี 1965 เป็นต้นมา [95] ในกลางทศวรรษ 1960

---

93 *South Korea: a country study*, หน้า 185

94 Ibid.

95 Ibid., หน้า 183

สหรัฐได้ตัดสินใจตัดเงินช่วยเหลือนี้ ทำให้เงินลงทุนต้องมาจากการกู้เงินจากต่างประเทศ การกู้ยืมเงินทำให้สาธารณรัฐเกาหลีเป็นหนี้สูงถึง 46.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 1985 แต่ความสำเร็จในดุลการค้าทำให้หนี้นี้ลดลงเหลือเพียง 23 พันล้านดอลลาร์ในปี 1991 ในขณะที่เกาหลีเหนือได้แสดงถึงความก้าวหน้าที่เด่นล้ำกว่าทั้งทางด้านเศรษฐกิจและทางทหาร สาธารณรัฐเกาหลีจึงเผชิญทั้งภัยคุกคามจากการยึดครองทางทหารจากเกาหลีเหนือ และภาพลักษณ์ทางการเมืองที่ด้อยกว่าในทางรูปแบบการเมืองการปกครองและเศรษฐกิจเปรียบเทียบ

มาตรการกีดกันทางการค้าและการนำเข้า รัฐบาลเกาหลีได้ปกป้องผู้ประกอบการภายในอย่างมาก แม้กระทั่งจนถึงปัจจุบัน ตัวอย่างเช่น สินค้านำเข้าจากญี่ปุ่น 250 รายการ ถูกห้ามนำเข้า และอีก 490 รายการถูกกีดกัน ซึ่งรวมทั้ง รถยนต์ โทรทัศน์ กล้องถ่ายวิดีโอ และอุปกรณ์ไฟฟ้าหลายชนิด การสั่งสินค้าเข้าประเทศกระทำได้เฉพาะผู้มีใบอนุญาตเท่านั้น และยังได้กำหนดการส่งออกขั้นต่ำสำหรับผู้นำเข้าสินค้า นอกจากนี้รัฐบาลยังข่มขู่ผู้ที่ใช้สินค้าต่างชาติที่สะดุดตาด้วยการตรวจสอบภาษี กำหนดการตรวจสอบที่เข้มงวด เช่นกรณีรถยนต์นำเข้าจะต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยและคุณลักษณะอื่นๆ เช่น การระบายความร้อนและเสียง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์เหล่านี้สูงขึ้น หรือทำให้การจัดจำหน่ายสินค้านำเข้ายากลำบากขึ้นด้วยการจำกัดจำนวนสถานที่จำหน่ายและวิธีโฆษณา [96]

## 4.6 ระยะที่ 2: ยุทธศาสตร์การส่งออกด้วยอุตสาหกรรมเบา (1967- 71)

ปูพื้นฐานสู่อุตสาหกรรมหนัก หลังจากวางรากฐานอันมั่นคงในช่วงแรกเพื่อสร้างความพอเพียงในประเทศแล้ว รัฐบาลปักจุงฮีก็เริ่มแผนช่วงที่สอง (1967- 71) ซึ่งเน้นการปรับปรุงโครงสร้างทางอุตสาหกรรมให้ทันสมัยเพื่อเร่งรัดการเข้าสู่การปฏิวัติอุตสาหกรรมอย่างเต็มรูปแบบในภายหลัง นอกจากนี้ยังต้องการขยายผลการผลิตทางภาคเกษตรด้วยการขยายระบบชลประทานและชดเชยผลกระทบในการก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมให้แก่เกษตรกรด้วยการดำรงราคาข้าวในระดับสูง[97] ในช่วงต้นของการเปลี่ยนเป็นประเทศอุตสาหกรรมนั้น อุตสาหกรรมเบาที่ใช้แรงงานมากโดยเฉพาะสิ่งทอเป็นตัวนำในการเจริญเติบโต และเมื่อเข้าสู่ช่วงปลายระยะที่ 2 นี้ได้เปลี่ยนมาเป็นอุตสาหกรรมหนักและเคมีซึ่งสร้างความเจริญให้อย่างรวดเร็วทำให้เกิดผลผลิตทางประดิษฐกรรมมากกว่าครึ่งหนึ่งของประเทศ ซึ่งรวมทั้งอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น เหล็กกล้า เครื่องจักรกล และปิโตรเคมี ในช่วงที่สองนี้ที่นโยบายการส่งเสริมการส่งออกเริ่มมีระบบอย่างชัดเจน เริ่มในปี 1965 รับบาลเริ่มใช้มาตรการอัตราแลกเปลี่ยนอัตราเดียวโดยลดค่าเงินวอนลงอีก ให้มาคงค่าอยู่ที่ 217 วอนต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐ ซึ่งทำให้ความสามารถในการแข่งขันของเกาหลีสูงขึ้น นอกจากนั้นรัฐบาลยังเสนอชุดมาตรการส่งเสริมการส่งออก เช่น สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ส่งออก การคืนภาษีนำเข้าปัจจัยการผลิตที่นำมาใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก การยกเว้นภาษีทางอ้อมอื่น ๆ แก่ปัจจัยการผลิตที่ใช้ผลิตเพื่อการส่งออก การลดหย่อนภาษีรายได้นิติบุคคลแก่กิจการเพื่อการส่งออก การเพิ่มค่าเสื่อม

---

96 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 31

97 *Korea's Economy: Past and Present*, หน้า 23

ให้แก่สินทรัพย์ของอุตสาหกรรมส่งออกที่สำคัญ เพื่อให้การส่งออกพัฒนาได้รวดเร็วยิ่งขึ้น รัฐบาลได้จัดตั้งกรมส่งเสริมการส่งออกเกาหลี (Korea Trade Promotion Corporation, KOTRA) เพื่อส่งเสริมการส่งออกและสร้างเครือข่ายการส่งออกในต่างประเทศ นอกจากนั้น ยังมีการประชุมเพื่อส่งเสริมการส่งออกทุกเดือน โดยมีประธานาธิบดีเป็นประธาน เพื่อแก้ไขปัญหาการส่งออกให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในช่วงนี้เกาหลียังอยู่ในสภาพที่มีแรงงานไร้ฝีมือจำนวนมากและมีเงินทุนน้อย ดังนั้นอุตสาหกรรมส่งออกที่สนับสนุนได้แก่ อุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงาน (Labor-Intensive Industries) เช่น สิ่งทอและรองเท้า ซึ่งสอดคล้องกับสภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศในขณะนั้น อย่างไรก็ตามเพื่อสงวนเงินตราต่างประเทศ รัฐบาลมีนโยบายควบคุมการนำเข้าสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภค ทั้งมาตรการภาษีและมาตรการที่มิใช่ภาษี

<u>สร้างนิคมอุตสาหกรรม</u> ปักได้เริ่มสร้างนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งและตั้งชื่อตามเมืองอันเป็นที่ตั้ง โดยเริ่มตั้งแต่ในปี 1964 ได้สร้างนิคมอุตสาหกรรม กูโรดง ขนาด 462,800 ตร.ม. ที่โซลเป็นแห่งแรก ซึ่งได้รับความสำเร็จเป็นอย่างดีและได้มีการขยายขนาดมาโดยตลอด จากนั้นในปี 1969 ได้สร้างนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่อุลซานและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่กูมิ นอกจากนี้ในปี 1970 ได้สร้างเขตส่งออกเสรีที่มาซาน นิคมอุตสาหกรรมอื่น ๆ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมเหล็กที่โปฮัง นิคมอุตสาหกรรมอ็อกโปสำหรับการต่อเรือ นิคมอุตสาหกรรมชางวอนสำหรับประกอบเครื่องจักรกล นิคมอุตสาหกรรมออนซานเพื่อผลิตโลหะที่ไม่ใช่เหล็ก และนิคมอุตสาหกรรมโยชอนเพื่อประกอบอุตสาหกรรมปิโตรเคมี จากเพียงหนึ่งนิคมอุตสาหกรรมในปี 1964 ภายในปี 1975 สาธารณรัฐเกาหลีได้สร้างนิคมอุตสาหกรรมมากถึง 27 แห่งตามเมืองต่างๆ ทั่วประเทศ โดยมีโรงงานจำนวนมากกว่า 1,200 แห่ง[98] นอกจากนี้ประธานาธิบดีปักยังกระตุ้นและบังคับให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ หรือแชโบล เช่น ฮุนได ซัมซุง แดวู แอลจี ฯลฯ ให้มาดำเนินกิจกรรมเหล่านี้ตามเจตนารมณ์ของท่าน ด้วยความจำใจแกมการฉวยโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ทำให้ฮุนไดขยายกิจการจากโรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งได้เริ่มกิจการมาตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1960 เข้าสู่ธุรกิจการต่อเรือ แดวูซึ่งเคยเป็นผู้ผลิตและค้าสิ่งทอได้ขยายมาสู่การสร้างเครื่องจักรกลและการต่อเรือ ในขณะที่ซัมซุงซึ่งเคยประกอบธุรกิจค้าขายและอุตสาหกรรมเบา ก็ได้เข้ามาทำอุตสาหกรรมปิโตรเคมี การประกอบเครื่องจักร และการต่อเรือ เป็นต้น[99]

<u>ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมพื้นฐานด้วยรัฐวิสาหกิจ</u> ในปลายทศวรรษที่ 1960 และต้นทศวรรษที่ 1970 รัฐบาลปักได้เข้าดำเนินกิจการอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินทุนสูง ซึ่งเป็นช่วงที่เอกชนยังไม่มีความพร้อมทางการเงิน ทั้งนี้เพราะรัฐเล็งเห็นว่ามีความจำเป็นต้องลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านี้เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของการเชื่อมต่อภาคอุตสาหกรรม ตัวอย่างเช่น รัฐบาลปักได้เข้าดำเนินกิจการเกี่ยวกับเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมเครื่องจักรกล ในลักษณะรัฐวิสาหกิจ อุตสาหกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จ และทำให้อุตสาหกรรม

---

98 *Korea's Economy: Past and Present*,หน้า 219

99 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 23

หนักอื่นๆ สามารถเริ่มดำเนินการและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก แต่ก็มีบางรัฐวิสาหกิจเช่นกันที่ประสบความล้มเหลว เช่น ในปี 1968 สายการบินโคเรียนแอร์ไลน์ถูกขายให้แก่กลุ่มฮานจิน ในปี 1970 อู่ต่อเรืออ็อกโปและโรงงานเครื่องจักรกลได้ถูกขายให้กลุ่มแดวู เป็นต้น

แต่รัฐวิสาหกิจที่ประสบความสำเร็จนั้นมีผลงานที่โดดเด่นอย่างยิ่ง เช่น โรงงานผลิตเหล็กกล้าครบวงจรโปฮัง หรือที่เรียกกันว่า POSCO ซึ่งมีโรงงานแห่งแรกตั้งอยู่ที่เมืองโปฮังทางชายฝั่งตะวันออก ซึ่งในขั้นการวางแผนเมื่อประมาณปี 1970 นั้น นักเศรษฐศาสตร์หลายคนของเกาหลีและธนาคารโลกซึ่งถูกขอให้สนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการนี้ได้คัดค้านอย่างรุนแรง พวกเขาไม่เชื่อว่าประเทศที่มีแรงงานราคาถูกอย่างมากจะได้ประโยชน์จากอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินทุนอย่างมหาศาลเช่นอุตสาหกรรมเหล็กกล้านี้ แต่โครงการนี้กลับประสบความสำเร็จอย่างใหญ่หลวงนับแต่เริ่มดำเนินการผลิตเมื่อกลางปี 1973 โดยมีกำลังการผลิตถึง 1 ล้านตันต่อปี และมีการเพิ่มกำลังการผลิตอย่างต่อเนื่อง เมื่อกลางปีทศวรรษที่ 1990 มีโรงงานสองแห่ง ทำให้สามารถผลิตเหล็กกล้าได้มากกว่า 20 ล้านตันต่อปี และส่งออกประมาณ 30% ของยอดการผลิต ทั้งนี้เนื่องจากราคาที่ต่ำกว่าตลาดโลก (ประมาณ 10% ในปี 1993) ผลิตภัณฑ์นี้ยังรุกเข้าไปในตลาดญี่ปุ่นซึ่งถือว่าเป็นตลาดที่ยากที่สุดในขณะนั้นได้ถึง 30% ของยอดส่งออก หรือ 2 ล้านตัน ปัจจุบันนี้ POSCO เป็นโรงงานผลิตเหล็กกล้าที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองรองจากนิปปอนสตีลของญี่ปุ่น และบางส่วนได้แปรรูปเป็นของเอกชนแล้ว[100]

รัฐวิสาหกิจนั้นเป็นเครื่องมือสำคัญในการเริ่มการลงทุนที่ใหม่และต้องใช้เงินทุนสูง แต่รัฐบาลยังจำเป็นต้องนำในอุตสาหกรรมอันเป็นโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้เนื่องจากนักธุรกิจขาดทั้งเงินทุนและประสบการณ์ในอุตสาหกรรมที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ รัฐได้เข้าดำเนินการในอุตสาหกรรมสำคัญได้แก ไฟฟ้า ธนาคาร สื่อสาร และการผลิต ในปี1990 รัฐวิสาหกิจเหล่านี้ส่วนมากก็ยังมีกำไรอยู่ และสามารถผลิตสินค้าราคาต่ำแต่สร้างกำไรที่นำมาใช้เป็นเงินทุนในการพัฒนาด้านอื่นต่อไป ในช่วงทศวรรษที่ 1980 รัฐบาลเริ่มแปรรูปรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ด้วยการขายหุ้นให้แก่ประชาชนโดยรัฐยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ในปี 1985 รัฐวิสาหกิจประกอบด้วย 90 รัฐวิสาหกิจ มีพนักงานจำนวน 305,000 คนหรือ 2.7% ของแรงงานที่ไม่ใช่แรงงานในภาคการเกษตร ในปลายทศวรรษที่ 1980 รายได้ของรัฐวิสาหกิจจำนวน 30% มาจากรัฐวิสาหกิจในภาคการผลิต และ 70% จากรัฐวิสาหกิจในภาคบริการ เช่น อุตสาหกรรมไฟฟ้า สื่อสาร และการเงิน

<u>ความเอาจริงเอาจังของประชาชน</u> การพัฒนาเศรษฐกิจในสองช่วงแรกนี้ประสบความสำเร็จอย่างสูง โดยภาคการผลิตนั้นได้เติบโต 15% ในช่วงแรก และ 21% ในช่วงที่สอง นอกจากนี้เงินออมก็สูงขึ้นอีกด้วย และการส่งออกก็ขยายตัวอย่างสูง ผลของนโยบายดังกล่าว ทำให้รายได้ประชาชาติของเกาหลีเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่น่าพอใจ คือเฉลี่ยที่ร้อยละ 10.04 ในช่วงปี 1965–1969 สัดส่วนรายได้ของภาคเกษตรกรรมและประมงลดต่ำลง รายได้จากการส่งออกเพิ่มจาก 41 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 1961 มาเป็น 2,183 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 1972 อัตราเงินเฟ้อลดต่ำลงมาอยู่ที่ร้อยละ 8 ต่อปี ช่วงการ

---

100 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 46-47

ส่งเสริมการส่งออกจึงเป็นช่วงแห่งการสร้างพื้นฐานแห่งการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ที่สามารถสลัดหลุดออกจากการพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ ความสำเร็จนี้แยกไม่ออกจากบทบาทของภาครัฐที่เข้ามาเป็นผู้นำในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ส่วนหนึ่งของความสำเร็จนี้ เกิดจากผู้ประกอบการให้ความร่วมมืออย่างแข็งขันในการกู้ชาติครั้งนี้ แม้กระทั่งในระดับคนงานและแรงงานต่างก็ถือว่าตนเป็นนักรบที่ต้องต่อสู้เพื่อกอบกู้ชาติ โรงงานส่วนมากดำเนินกิจการแบบหน่วยทหาร ตัวอย่างเช่น โรงงานของฮุนไดที่อุลซานนั้น คนงานแต่งชุดเครื่องแบบสีเทาของฮุนได คนงานใช้เวลาส่วนใหญ่ของแต่ละวันอยู่ในโรงงาน และต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวด เช่น ตัดผมสั้น ติดป้ายชื่อที่แสดงตำแหน่ง มาถึงโรงงานก่อน 08:00 พร้อมกับมีการเปิดดนตรีจังหวะเพลงสวนสนามผ่านเครื่องขยายเสียง ที่ประตูโรงงานมีป้อมยามคอยควบคุมการเข้าออกของคนงาน การรับประทานอาหารมื้อเที่ยงถูกแบ่งเป็นสัดส่วนแตกต่างกันตามระดับตำแหน่งงาน เป็นต้น คนงานเหล่านี้ใช้คำพูดและคำขวัญตามแบบของทหาร ได้แก่ “นักรบอุตสาหกรรม” “แนวการต่อสู้ด้านอุตสาหกรรม” “ก่อสร้างไปสู้รบไป” “สงครามสินค้าส่งออก” และ “การเข้ายึดเนินเขาส่งออกสิบพันล้านเหรียญ” ซึ่งเป็นตัวอย่างเพียงเล็กน้อยเท่านั้น[101]

## 4.7 ระยะที่ 3: ยุทธศาสตร์การส่งออกด้วยอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมี (1972-1974)

หลังจากที่ ประธานาธิบดีปักชุงฮี ได้ตั้งหลักทางเศรษฐกิจเพื่อให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถพึ่งพาตนเองได้ในระดับหนึ่งแล้ว ในต้นทศวรรษที่ 1970 รัฐบาลเริ่มปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ใหม่อีกครั้ง โดยเปลี่ยนจากการเน้นอุตสาหกรรมเบาเพื่อทดแทนการนำเข้าและเพื่อการส่งออก มาเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีเพื่อการส่งออก การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลมาจากปัจจัยภายนอกซึ่งเป็นตัวเร่งปฏิกิริยาที่สำคัญ ประการหนึ่งได้แก่ ในปี 1971 ประธานาธิบดีนิกสันแห่งสหรัฐฯ ได้ดำเนินนโยบายลดกำลังทหารในสาธารณรัฐเกาหลีลงหนึ่งในสาม ทำให้รัฐบาลปักจุงฮีต้องรีบพัฒนาขีดความสามารถในการป้องกันตนเองด้วยการสร้างอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ ความมุ่งมั่นนี้ยิ่งแรงกล้าขึ้นเมื่อผู้สมัครรับเลือกเป็นประธานาธิบดี จิมมี่ คาร์เตอร์ ได้ประกาศนโยบายจะถอนทหารทั้งหมดออกจากสาธารณรัฐเกาหลีในระหว่างการรณรงค์เลือกตั้งในปี 1976 นอกจากนี้ในปี 1971 ระบบเบรตตันวูดส์เริ่มจะพังทลายลง ทำให้นานาประเทศเริ่มนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมภายในของตน สิ่งเหล่านี้เป็นสาเหตุให้สาธารณรัฐเกาหลีจำเป็นต้องหาคู่ค้าเพิ่มขึ้น และจำเป็นต้องมีผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น[102]

<u>ยุทธศาสตร์ 3 ประสาน</u> แผนการขั้นต่อไปในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ประธานาธิบดีปักได้มุ่งเน้นไปที่ยุทธศาสตร์ 3 ประสาน กล่าวคือ ได้เลือกที่จะผลิตสินค้าเคมีและอุตสาหกรรมหนักเพื่อการส่งออก สนับสนุนด้วยอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน คือ การเดินเรือ การต่อเรือ และอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า ด้วยการวางยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนกันเป็นลำดับเช่นนี้ ประกอบกับลักษณะอันเข้มแข็งของรัฐบาลที่สนับสนุนอย่างเต็มที่ และการมี

---

101 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 22-23

102 Tae-Woo Lee, หน้าที่ 51

แรงงานที่มีความอุตสาหะสูง ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถผลิตสินค้าส่งออกได้อย่างรวดเร็ว และมีต้นทุนที่ถูก ทำให้สามารถตีตลาดโลกเหนือคู่แข่งเจ้าของตลาดเดิมได้อย่างรวดเร็ว จนกระทั่งกลายสภาพมาเป็นชาติอุตสาหกรรมได้ภายในเวลาเพียงสองทศวรรษ

ในการเปลี่ยนประเทศเข้าสู่อุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีนี้ รัฐบาลอาศัยกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่หรือแชโบลเป็นผู้ดำเนินการหลัก โดยรัฐบาลเป็นผู้กำหนดเป้าหมายในการผลิตและส่งออกและควบคุมผลการดำเนินการของแชโบลเหล่านี้ผ่านเครื่องมือต่าง ๆ เช่น เป้าหมายการผลิตและส่งออก การควบคุมเงินกู้ มาตรการทางการเงินและการคลัง ตลอดจนการใช้อิทธิพลนอกกฎหมายในการบีบบังคับ โดยมีเป้าหมายที่จะใช้จุดแข็งด้านแรงงานซึ่งมีการศึกษาดีและค่าจ้างต่ำและการใช้เทคโนโลยีนำเข้าจากต่างประเทศ รัฐบาลตั้งสมมุติฐานว่า แรงงานที่ดีและค่าจ้างต่ำ จะสามารถสร้างผลิตภัณฑ์ซึ่งมีคุณภาพสูงและเป็นที่ต้องการในตลาดสหรัฐอเมริกาและชาติอุตสาหกรรมอยู่แล้วได้ และสามารถนำรายได้นั้นมาเสริมสร้างสินค้าเพื่อการส่งออก ขยายการลงทุน สร้างงานใหม่ และจ่ายคืนหนี้ได้ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมเคมีหนักในช่วงต้นทศวรรษที่ 1970 ประธานาธิบดีปักและคณะเลขาธิการผู้ช่วยเหลือของท่าน ได้กำหนดประเภทอุตสาหกรรมและมาตรการจูงใจ ได้แก่ การลดภาษี การให้เงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ การยกเว้นภาษีขาเข้าของเครื่องจักรที่จำเป็นและสินค้ากึ่งสำเร็จรูป[103] นอกจากนี้เพื่อดำรงศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดทศวรรษที่ 1970 ประธานาธิบดีปักมีนโยบายในการขึ้นเงินเดือนอย่างช้า ๆ ให้แก่แรงงานเนื่องจากไม่ต้องการให้ค่าแรงสูงจนมีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันในตลาดสากล อย่างไรก็ดี ค่าแรงได้ขยับขึ้นอย่างมากในปลายทศวรรษที่ 1980 ทั้งนี้ไม่ใช่เพราะเป็นความกรุณาของรัฐบาลหรือแชโบลทั้งหลาย แต่เป็นเพราะภาวะขาดแคลนแรงงานมีฝีมือเมื่ออุตสาหกรรมขยายตัวอย่างสูงและมีแรงงานไหลไปทำโครงการก่อสร้างในตะวันออกกลาง และการประท้วงอย่างหนักหน่วงของแรงงาน[104]

<u>อุตสาหกรรมหนัก</u> การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมครั้งนี้เริ่มต้นจากการประกาศใช้แผนส่งเสริมอุตสาหกรรมหนักและเคมีภัณฑ์ ในปี 1973 และการบรรจุแผนนี้ไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ 5 ปี ฉบับที่ 3 และ 4 โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายคือ เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องจักรกลและยานพาหนะ การต่อเรือ อิเลกทรอนิกส์ และเคมีภัณฑ์ จะเห็นว่าแผนส่งเสริมดังกล่าวเป็นการลอกเลียนแบบมาจากญี่ปุ่น ที่มีการระบุรายละเอียดทั้งด้านการลงทุนและการก่อสร้างภายในเวลา 10 ปี โดยภาครัฐจะเข้ามาส่งเสริมให้เกิดธุรกิจดังกล่าว ทั้งด้านการให้สิ่งจูงใจ การจัดสรรวงเงินสินเชื่อ การให้กำลังใจ และการควบคุมและการวางแผนอย่างเข้มงวด เนื่องจากอุตสาหกรรมหนักและเคมีภัณฑ์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ แต่ละโครงการมีการใช้เงินทุนและทรัพยากรมหาศาล ดังนั้นรัฐบาลจึงเข้ามาทำหน้าที่เป็นผู้คัดเลือกธุรกิจที่จะได้รับการส่งเสริม

เพื่อให้อุตสาหกรรมเหล่านี้อยู่ได้รัฐบาลได้ใช้มาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศโดยใช้มาตรการทั้งด้านภาษีนำเข้าและการควบคุมปริมาณการนำเข้า สภาพการส่งเสริมแบบเลือกสรรของรัฐบาลดังกล่าว จึงเป็นจุดกำเนิดของ

---

103 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 23

104 *South Korea: a country study*, หน้า 177

บริษัทยักษ์ใหญ่ในเกาหลีที่เรียกว่าแชโบล บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมสามารถสร้างผลกำไรมหาศาลและมีการขยายอาณาจักรไปอย่างรวดเร็ว ส่วนบริษัทที่ไม่ได้รับการส่งเสริมโดยเฉพาะรายใหม่จะประสบความยากลำบากในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้นผลของนโยบายจึงก่อให้เกิดการผูกขาดในตลาด บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจะมีขนาดใหญ่จนสามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติในตลาดโลก ขณะที่บริษัทที่ไม่ได้รับการส่งเสริมจะถูกจำกัดบทบาทหรือเลิกกิจการ อุตสาหกรรมเบาที่ไม่ได้รับการส่งเสริมก็ไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ การส่งเสริมธุรกิจขนาดใหญ่ส่งผลเสียต่อการพัฒนาผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมของประเทศ นอกจากนั้นนโยบายดังกล่าวยังทำให้ความสามารถในการแข่งขันของเกาหลีเปลี่ยนจากอุตสาหกรรมเบามาเป็นอุตสาหกรรมหนัก

เมื่อเริ่มต้นแผนนี้โลกและสาธารณรัฐเกาหลีก็ต้องเผชิญกับภาวะน้ำมันซึ่งขึ้นราคาสูงถึง 4 เท่าจากวิกฤติการปิดคลองสุเอซอันเป็นผลมาจากความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและกลุ่มประเทศอาหรับ เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีซึ่งต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจึงได้รับผลกระทบอย่างหนัก อย่างไรก็ดีด้วยพื้นฐานที่ดีของบริษัทรับเหมาก่อสร้างซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐ ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถประมูลงานในตะวันออกกลางซึ่งร่ำรวยจากราคาน้ำมัน และทำให้สามารถประคับประคองดุลการชำระเงิน และดำรงการขยายตัวทางเศรษฐกิจไว้ได้[105]

<u>เน้นการส่งออก</u> นโยบายการผลักดันเศรษฐกิจด้วยการส่งออกในช่วงก่อนเริ่มแสดงผลข้างเคียง เห็นได้ตั้งแต่ปี 1978 โดยสินค้าอุปโภคบริโภคในประเทศเริ่มขาดแคลนเนื่องจากความต้องการจากรายได้จากค่าจ้างแรงงานสูงที่สูงขึ้น การควบคุมราคาสินค้าอุปโภคบริโภคทำให้ผู้ประกอบการไม่อยากผลิตสินค้าประเภทนี้ กระแสการไหลเข้าของเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ยังได้ก่อให้เกิดปัญหาอัตราเงินเฟ้อที่รุนแรง โดยราคาสินค้าที่แท้จริงพุ่งสูงขึ้นถึง 30% ค่าครองชีพสูงขึ้น 26.3% จากปีก่อน ค่าจ้างแรงงานซึ่งสูงขึ้นจากการขาดแคลนทั้งแรงงานมีฝีมือและกึ่งมีฝีมือชะลอลงเป็น 12% ในปี 1979

เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ประธานาธิบดีปักจุงฮีได้เปลี่ยนทีมเศรษฐกิจในเดือนธันวาคม 1978 และใช้มาตรการชะลอการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้วยมาตรการทางการเงินที่ตึงตัว และเริ่มสนับสนุนการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค ลดการควบคุมราคาสินค้าเพื่อส่งเสริมการผลิต และดำเนินมาตรการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย อย่างไรก็ดีมาตรการเหล่านี้ทำให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอย ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมหลายแห่งล้มละลาย และเกิดการว่างงานเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ดีธุรกิจขนาดใหญ่ของเกาหลีได้พบว่าสามารถแข่งขันในต่างประเทศได้ จึงได้ขยายการผลิต การลงทุนในภาคการผลิตเพิ่มมากขึ้น นักลงทุนจากต่างประเทศได้หลั่งไหลเข้ามาสู่สาธารณรัฐเกาหลีในช่วงนี้ เมื่ออัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราปรับตัวดีขึ้นตามยอดการส่งออก รัฐจึงได้หันมาเพิ่มภาษีและสร้างเสถียรภาพราคาสินค้าอุปโภคบริโภค โดยมาตรการนี้ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรเมื่อรัฐมีนโยบายบังคับให้ต้องขายข้าวในราคาต่ำ การพัฒนาทางการเกษตรยังล้าหลังจนกระทั่งถึงปี 1971 เมื่อ

---

105 Richard M. Steers, *Made in Korea: Chung Ju Yung and The Rise of Hyundai*, New York: Routledge, 1999, หน้า 108-117

รัฐบาลหันมาสนับสนุนนโยบายข้าวราคาสูงในความเคลื่อนไหว “การสร้างสังคมใหม่” เพื่อพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่และเศรษฐกิจของผู้คนในชนบท[106]

หลังจากใช้อิทธิพลทางการเมืองในการแก้ไขรัฐธรรมนูญในปี 1972 เพื่อให้สามารถปกครองประเทศต่อไปได้สำเร็จ ประธานาธิบดีปัก ก็ได้ประกาศ “เป้าหมายการส่งออกมูลค่า 1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา” นี่เป็นเป้าหมายทางเศรษฐกิจและการเมือง ที่ท่านจะใช้พลังและทรัพยากรทั้งหมดที่มีอยู่ทุ่มเทลงไปเพื่อให้ได้เป้าหมายดังกล่าวนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่สาม (1972-76) ได้ถูกร่างขึ้นและผลักดันให้ประสบความสำเร็จในที่สุดด้วยการสร้างอุตสาหกรรมหนักและเคมี เพื่อการส่งออก โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า เครื่องจักรขนส่ง เครื่องใช้ไฟฟ้า การต่อเรือ และปิโตรเคมี รัฐบาลได้วางแผนที่จะป้อนวัตถุดิบและสินค้าทุนที่จำเป็นให้กับอุตสาหกรรมใหม่เหล่านี้ และลดหรือกำจัดเงินกู้ยืมจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมสำคัญเหล่านี้จะสร้างในนิคมอุตสาหกรรมทางด้านใต้ของคาบสมุทรให้ห่างจากชายแดนเกาหลีเหนือ ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการพัฒนานอกกรุงโซลและสร้างงานให้กับพื้นที่ด้อยพัฒนาดังกล่าวไปด้วย

ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจใหม่จึงเน้นที่การกระจายการผลิตและการค้าที่ได้ประสบความสำเร็จมาในทศวรรษที่ 1970 ในแผนที่สามนี้ รัฐบาลได้ก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมหนักและเคมี โดยลงทุนในอุตสาหกรรมเหล็กกล้า เครื่องจักรกล การต่อเรือ อิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี และโลหะที่ไม่ใช่เหล็ก ความสามารถในการผลิตด้านเหล็กกล้าและการกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการสร้างโรงงานถลุงสังกะสี ทองแดง และโรงงานต่อเรือ และเริ่มส่งออกรถยนต์ไปตลาดต่างประเทศ แผนนี้ออกแบบมาเพื่อเตรียมประเทศเข้าสู่การแข่งขันในตลาดโลก และนอกจากนี้ยังเริ่มผลิตอาวุธยุทโธปกรณ์ภายในประเทศอีกด้วย ในการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อการส่งออกเป้าหมายนั้น รัฐบาลยิ่งต้องอาศัยบรรษัทขนาดใหญ่หรือแชโบลเป็นหัวหอกในการผลักดันเศรษฐกิจของประเทศต่อไป รัฐบาลปักได้คัดเลือกแชโบลขนาดใหญ่จำนวนน้อยเพื่อให้ดำเนินอุตสาหกรรมเหล่านี้ พร้อมกำหนดเป้าหมายและให้เงินสนับสนุนดอกเบี้ยต่ำกว่าตลาดอย่างต่อเนื่อง หากทำไม่ได้ก็จะตัดความช่วยเหลือ แชโบลเหล่านี้จะเป็นตัวขับดันเศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลีในทศวรรษที่ 1980 และส่วนมากจะมีบริษัทย่อยเป็นบริษัทในอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมผู้บริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนบริษัทการค้า อสังหาริมทรัพย์ และประกันภัย แชโบลเหล่านี้มีขนาดใหญ่มาก ในปี 1987 แชโบล 4 บรรษัทแรกรวมกันมีรายได้รวม US$80.7 billion ซึ่งเท่ากับสองในสามของ GNP ของประเทศ ในปีเดียวกันนั้นกลุ่มซัมซุงมีรายได้รวม 24 ล้านเหรียญสหรัฐฯ กลุ่มฮุนได 22.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ กลุ่มแดวู 16 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และกลุ่มลักกี้โกลสตาร์ 18 ล้านเหรียญสหรัฐฯ กลุ่มซังยง 7.3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ กลุ่มแชโบล 10 อันดับแรกมีเครดิตรวมกันเท่ากับ 40% ของเครดิตในธนาคารสาธารณรัฐเกาหลี สร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิตคิดเป็น 30% และมีมูลค่าการส่งออกคิดเป็น 66% ในปี 1987 แชโบล 5 อันดับแรกจ้างงานจำนวน 8.5% ของแรงงานการผลิต และสร้างปริมาณการส่งออกคิดเป็น 22.3% และถึงแม้จะมี

106 *South Korea: a country study*, หน้า 44

การประท้วงของแรงงาน แต่โดยทั่วไปแล้วแชโบลเหล่านี้จะให้ผลประโยชน์และสภาพการทำงานที่ดีกว่าบริษัทอื่นในสาธารณรัฐเกาหลี

ความสำเร็จของแชโบลตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1960 นี้เกิดจากผลิตภัณฑ์อันหลากหลาย โดยการริเริ่มพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีส่วนสำคัญอย่างยิ่ง ในทศวรรษที่ 1950 และต้นทศวรรษที่ 1960 นั้น แชโบลจะเน้นการผลิตผมปลอมและสิ่งทอ เมื่อถึงกลางทศวรรษที่ 1970 และ 1980 ได้ย้ายการผลิตมาที่อุตสาหกรรมหนัก เคมี และอาวุธยุทโธปกรณ์ ความสำเร็จของแชโบลในทศวรรษที่ 1980 นั้นมาจากปัจจัยสามประการ คือเงินกู้ต่างประเทศ การสนับสนุนพิเศษของรัฐบาล และการเข้าถึงเทคโนโลยีต่างชาติ ภายใต้ระบอบทุนนิยมแบบกำหนดทิศทางนี้ รัฐเป็นผู้เลือกบริษัทในการดำเนินโครงการที่กำหนด และช่วยเหลือให้ได้รับเงินกู้จากต่างประเทศโดยรัฐเป็นผู้รับประกันการจ่ายหนี้ทั้งหมดหากบริษัทไม่สามารถจ่ายได้ และยังจัดหาเงินกู้อีกส่วนหนึ่งจากธนาคารในประเทศ สิ่งเหล่านี้ทำให้แชโบลประสบความสำเร็จและครอบงำอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในด้านการผลิต การค้า และอุตสาหกรรมหนัก เมื่อถึงต้นทศวรรษที่ 1990 การเจริญเติบโตได้ย้ายมาที่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูง นอกจากนี้แชโบลยังช่วยให้การขาดุลการค้าในปี 1985 กลับเป็นเกินดุลยการค้าในปี 1986 อย่างไรก็ดีสำหรับดุลบัญชีเดินสะพัดได้ตกจากมากกว่า 14 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1988 มาที่ 5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1989 แชโบลได้เติบโตอย่างต่อเนื่องในตลาดส่งออก จนถึงในปี 1990 จึงได้เริ่มผลิตเพื่อตลาดในประเทศที่กำลังเติบโต ภายในปลายทศวรรษที่ 1980 แชโบลได้เป็นอิสระทางการเงินและมีความมั่นคงทำให้ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาเครดิตและความช่วยเหลือจากรัฐอีกต่อไป อีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้แชโบลประสบความสำเร็จก็คือเทคโนโลยีต่างประเทศ ซึ่งแทนที่สาธารณรัฐเกาหลีต้องพัฒนาและวิจัยเอง ก็ใช้วิธีซื้อสิทธิบัตรจากต่างประเทศเพื่อผลิตสินค้าเดียวกันที่ราคาต่ำกว่า ตัวอย่างเช่น รถยนต์ของฮุนได้ ซึ่งผลิตจากเครื่องยนต์ของมิตซูบิชิแห่งญี่ปุ่น เป็นต้น

จากความร่วมมือกับแชโบล ในระหว่างแผนพัฒนาอุตสาหกรรมฉบับที่ 3 ระหว่างปี 1973-1979 รัฐบาลปักได้สร้างนิคมอุตสาหกรรมรวม 9 แห่ง ซึ่งได้จัดวางตำแหน่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดผลกระทบทางมลพิษ ตัวอย่างเช่นนิคมอุตสาหกรรมเหล็กกล้าตั้งอยู่ในเมืองโปฮัง นิคมอุตสาหกรรมโลหะที่ไม่ใช่เหล็กในเมืองคุนซาน นิคมอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในเมืองคูมิ นิคมอุตสาหกรรมเครื่องจักรในเมืองจางวอน นิคมอุตสาหกรรมการต่อเรือในเมืองอุลซาน อ็อกโป และชุกโด และนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในเมืองอุลซานและเยียวชอน นอกจากนิคมอุตสาหกรรมเหล่านี้แล้ว รัฐบาลปักยังได้สนับสนุนโครงการอุตสาหกรรมหนักและเคมีผ่านการลงทุนและเงินสนับสนุน เนื่องจากอุตสาหกรรมเหล็กเหล็กกล้า และปุ๋ยนั้นมีความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการผลิตและการเกษตร รัฐบาลจึงได้ลงทุนโดยตรงผ่านรัฐวิสาหกิจเหล็กกล้าโปฮัง (POSCO) และบริษัทเคมีทั่วไปเกาหลี (Korea General Chemical Corporation) จากปี 1974 ถึง 1981 รัฐบาลได้ใช้เงินจำนวน 893 พันล้านวอนหรือเท่ากับ 3% ของงบพัฒนาเศรษฐกิจทั้งหมด โดยคิดเป็นการลงทุนโดยตรง 466 พันล้านวอน ค่าก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม 344 พันล้านวอน และดอกเบี้ยเงินอุดหนุน 211 พันล้านวอน[107]

---

107 *Economic Development in the Republic of Korea: A Policy Perspective*, ed. Lee-jay Cho and Yoon Hyung Kim, Hawaii: East-West Center, 1991, หน้า 449

ในปี 1973 ได้เกิดวิกฤติราคาน้ำมัน ไปทั่วโลกแต่ก็ไม่ได้ทำให้แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีเปลี่ยนแปลงไป ภายในปี 1975 แผนนี้จึงได้ก้าวหน้าจนมีพลังขับเคลื่อนไปข้างหน้า กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่หรือแชโบลในสาธารณรัฐเกาหลีส่วนมากต่างได้ร่วมโครงการครั้งนี้มิใช่เพื่อกำไรแต่เพื่อผลประโยชน์ที่จะได้รับจากรัฐบาลซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้แผนนี้ขับเคลื่อนไปได้อย่างประสบผลสำเร็จ ระหว่างปี 1977-1979 การลงทุนในอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีมีสัดส่วนถึง 75% ของการลงทุนในภาคการผลิตทั้งหมด รัฐบาลมีเป้าหมายจะขยายปริมาณการส่งออกจากโครงการนี้ให้มีสัดส่วน 50% ของการส่งออกทั้งหมดภายในปี 1980 และผลปรากฏว่าเป้าหมายนี้ประสบผลสำเร็จล่าช้ากว่ากำหนดเล็กน้อย แม้จะมีความสำเร็จแต่ในปี 1979 กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ในแผนนี้ต่างก็ใช้กำลังการผลิตต่ำมากทำให้มีปัญหาด้านการเงิน ปัญหาได้กลายเป็นวิกฤติเมื่อประธานาธิบดีปักถูกลอบสังหาร และรัฐบาลใหม่ได้เข้าควบคุมทางการเงินด้วยนโยบายการเงินที่ตึงตัวในระหว่างที่โลกกำลังเข้าสู่ภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจหลังจากวิกฤติราคาน้ำมันโลก ดังนั้นในปี 1980 สาธารณรัฐเกาหลีจึงประสบวิกฤติที่หนักหน่วงที่สุดครั้งหนึ่งหลังจากสงครามเกาหลีโดยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจติดลบ 3.7% ในขณะที่อัตราเงินเฟ้อสูงถึง 39% ระหว่างภาวะวิกฤติราคาน้ำมันโลกครั้งนี้ โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเกาหลีไม่พร้อมจะรองรับภาวการณ์เปลี่ยนแปลงมากนัก การลงทุนส่วนมากกระจุกตัวอยู่ในโครงการอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีซึ่งทำให้อุตสาหกรรมเบาอื่น ๆ ได้รับการพัฒนาน้อยมาก นอกจากนี้เมื่อถึงปลายทศวรรษที่ 1970 อุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมียังขาดนักวิทยาศาสตร์และแรงงานมีฝีมือตลอดจนประสบการณ์ด้านการตลาดเพื่อจำหน่ายสินค้าในโครงการ กลุ่มธุรกิจต่าง ๆ ก็มิได้เห็นความสำคัญในการปรับปรุงเทคโนโลยีและความสามารถในการผลิตในระยะยาว ทั้งนี้เพราะการเข้าร่วมโครงการกับรัฐบาลนั้นทำให้ได้รับผลประโยชน์ที่ทำให้ได้กำไรโดยไม่จำเป็นต้องพัฒนาเทคโนโลยีและความสามารถในการผลิต[108] สิ่งเหล่านี้ทำให้รัฐบาลใหม่เห็นว่าอุตสาหกรรมนี้ได้รับการเอาใจมากเกินไปและไม่สามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ ดังนั้นรัฐบาลใหม่จึงวางแผนในการลดภาระหนี้ของบริษัทต่าง ๆ ในโครงการฯ และจัดการควบรวมกิจการและให้ทำการผลิตเฉพาะทาง ในปี 1980 บริษัทผลิตเครื่องจักรไฟฟ้าอุตสาหกรรมหนัก เฮียวซุง โคลอน และซังยงถูกยุบรวมเข้าด้วยกันและได้รับสิทธิผูกขาด ในอุตสาหกรรมรถยนต์ฮุนไดและแดวูได้รับอนุญาตให้ผลิตรถยนต์โดยสาร เกียผลิตรถบรรทุก และดงอาผลิตรถยนต์พิเศษ บริษัทฮุนไดเครื่องจักรกลหนักถูกยึดกิจการเป็นของรัฐ และแตกออกเป็นบริษัทขนาดเล็กลงแล้วส่งมอบให้กับ ซัมซุง แอลจี และบริษัทผลิตไฟฟ้าเกาหลี (KEPCO) นอกจากนั้นอุตสาหกรรมผลิตปุ๋ยยังถูกควบรวมและลดกำลังการผลิตลง[109]

นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ลดกำแพงป้องกันด้านการตลาดที่ได้ตั้งไว้เพื่อกระตุ้นให้บริษัทต่าง ๆ ปรับปรุงด้านการแข่งขันกับตลาดโลกด้วยการออกกฎหมายการค้าใหม่ ผลของการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่นี้เริ่มเห็นผลบ้างในปี 1983 เมื่ออุตสาหกรรมปิโตรเคมีซึ่งได้รับผลกระทบอย่างหนักจากวิกฤติน้ำมันโลกเริ่มฟื้นตัวจากการที่ราคาน้ำมันเริ่มปรับตัวลงอย่างรวดเร็ว อุตสาหกรรมอื่นยังคงซึมเซาและเริ่มกลับตัวในปี 1986 เมื่อโลกเข้าสู่ภาวะ 3 ต่ำ ได้แก่ ราคาน้ำมันต่ำ ดอกเบี้ยกู้ยืม

---

[108] *Economic Development in the Republic of Korea: A Policy Perspective,* หน้า 453-454

[109] Ibid., หน้า 454

ของโลกต่ำ และเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ต่ำ หลังจากนั้นเป็นต้นมา นิคมอุตสาหกรรมจางวอนซึ่งเคยว่างเปล่าและเป็นสัญลักษณ์ของความบ้าบิ่นและเสียหายของโครงการฯ ก็เต็มไปด้วยโครงการลงทุนใหม่ๆ การเฟื่องฟูของกิจกรรมทางอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้รับผลกระทบมาจากความสำเร็จในการส่งออกรถยนต์ไปตลาดสหรัฐฯ ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมเช่น เหล็กหล้าและชิ้นส่วนรถยนต์แล้ว ยังทำให้ภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ของสาธารณรัฐเกาหลีดีขึ้นด้วย ช่วงเวลานี้เองที่ธุรกิจต่าง ๆ ของสาธารณรัฐเกาหลีเริ่มทยอยเข้ายึดหัวหาดตลาดโลกในเซ็กเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น เครื่องบันทึกวิดีโอเทป ไมโครชิป และคอมพิวเตอร์ อุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีได้ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มเป็นสองหลักมาตั้งแต่ปี 1986 และทำให้ดุลการชำระเงินเป็นบวกได้ด้วยการส่งออกที่เพิ่มขึ้นและลดการนำเข้าวัตถุดิบขั้นกลาง ในด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีได้กลายเป็นดาวดวงใหม่ของสาธารณรัฐเกาหลีโดยทำหน้าที่สนับสนุนวัตถุดิบที่มั่นคงสำหรับการขยายการส่งออกในอุตสาหกรรมอื่นแม้แต่ในขณะที่ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ขาดตลาดโลก ส่วนอุตสาหกรรมเหล็กกล้าก็ช่วยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของสาธารณรัฐเกาหลีด้วยวัตถุดิบในการผลิตแม้ในภาวะที่ความต้องการในตลาดโลกมีมากกว่าความสามารถในการผลิตได้ นอกจากนี้ภาวะเฟื่องฟูนี้ยังทำให้เกิดการจ้างงานซึ่งทำให้ปัญหาแรงงานเกินความต้องการหมดไป ความสำเร็จของอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมีของสาธารณรัฐเกาหลีนี้เป็นรากฐานที่ทำให้เศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลีเติบโตและผ่านมรสุมทางเศรษฐกิจมาได้จนถึงปัจจุบันนี้

### 4.8 การปรับสมดุลของยุทธศาสตร์เศรษฐกิจ (1980-ปัจจุบัน)

ระยะการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงนี้เริ่มต้นจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองหลังการลอบสังหารประธานาธิบดี ปัก จุง ฮี ในปี 1979 และวิกฤติการณ์ราคาน้ำมันโลกครั้งที่ 2 ที่ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในเกาหลีเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 40 ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุล ร้อยละ 8.7 ของ GDP และเศรษฐกิจหดตัว จากสภาพดังกล่าว นโยบายของรัฐบาลได้เบนเข็มออกจากอุตสาหกรรมหนักมาอยู่ที่อุตสาหกรรมที่เน้นการใช้เทคโนโลยี (Technology-Intensive Industries) โดยใช้กลไกตลาดมากกว่าการเลือกสนับสนุนธุรกิจโดยภาครัฐ โดยการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมมีเป้าหมายที่การสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืน

**<u>ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมานั้น นั้นออกแบบมาเพื่อดำรงการสนับสนุนอุตสาหกรรมส่งออกที่จะต้องแข่งขันในตลาดโลกอย่างได้ผล ได้แก่อุตสาหกรรมหนักด้านเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมที่ต้องการแรงงานมีฝีมือจำนวนมาก เช่น เครื่องจักรกล อิเล็กทรอนิกส์ และการต่อเรือ และเน้นอุตสาหกรรมหนักและเคมี เช่น เหล็กและเหล็กกล้า ปิโตรเคมี และโลหะที่ไม่ใช่เหล็ก ส่งผลให้อุตสาหกรรมหนักและเคมีเติบโตถึง 51.8% ในปี 1981 และส่งออกได้ถึง 45.3% จากผลผลิตทั้งหมด ซึ่งเป็นผลส่วนใหญ่มาจากสภาพตลาดโลกที่เอื้อต่อการส่งออก เหล็กและเหล็กกล้า และการต่อเรือ ทั้งนี้เพราะผลิตภัณฑ์ของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นมีคุณภาพสูงและมีราคาต่ำ จากที่ได้ตกต่ำมา ในทศวรรษที่ 1970 ในอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลได้มีการลงทุนเพิ่มเป็นสองเท่าในการผลิตเครื่องผลิตไฟฟ้า เครื่องจักรกล

รวม เครื่องยนต์ดีเซล และอุปกรณ์ก่อสร้างหนัก ซึ่งแสดงว่าอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้รับประโยชน์จากโครงการช่วยเหลือทางการเงินของรัฐในช่วงนั้นซึ่งออกแบบให้สนับสนุนผู้ประกอบการอย่างมาก

อย่างไรก็ดี ในปลายทศวรรษที่ 1970 ได้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก ราคาน้ำมันแพงขึ้น และมีปัญหาภาวะเงินเฟ้อ ทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมของเกาหลีแสดงให้เห็นความไม่สมดุล และประสบปัญหาจากภาวะเงินเฟ้ออย่างรุนแรง ซึ่งเป็นผลมาจากการเน้นอุตสาหกรรมหนักมากเกินไปในเวลาที่ผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่จะซื้อสินค้าอุตสาหกรรมหนักได้ ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับหลังๆ จึงเน้นที่จะหนีออกมาจากอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมี สู่อุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูง เช่น เครื่องจักรประณีต อิเล็กทรอนิกส์ ไมโคอิเล็กทรอนิกส์ วัสดุใหม่ วิศวกรรมชีวภาพ ออปติกส์ วิศวกรรมอวกาศ และการสารสนเทศ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีสูงซึ่งเป็นที่ต้องการอย่างสูง

**<u>ปรับปรุงวินัยการเงิน</u>** การทุ่มเงินจำนวนมหาศาลจากการสนับสนุนของรัฐให้แก่แชโบลขนาดใหญ่ ทำให้ บรรษัทเหล่านี้ใช้เงินผิดประเภทและขยายตัวออกนอกธุรกิจหลัก ขาดการแข่งขันและอ่อนแอ เศรษฐกิจของเกาหลีซึ่งได้ฟื้นตัวสำเร็จจากภาวะถดถอยอย่างร้ายแรงอันเป็นผลจากวิกฤติการณ์น้ำมันครั้งที่สอง ได้รุดหน้าต่อไปด้วยอัตราการเจริญเติบโตซึ่งไม่ก่อให้เกิดภาวะเงินเฟ้อและมีเสถียรภาพ ทำให้ในปี 1988 ฐานะการชำระเงินของประเทศเปลี่ยนไปสู่ภาวะเกินดุล ในช่วงปี 1986-1989 มีการส่งเสริมให้กระจายผลประโยชน์ที่ได้จากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยการสร้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการศึกษา ขยายโครงการทีอยู่อาศัย และสุขอนามัยอันก้าวหน้าอย่างมาก อย่างไรก็ตามการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติได้ลดลงจาก 8.4% ในปีก่อน ๆ มาเป็น 4.7% ในปี 1992 อัตราการเติบโตของภาคการผลิตลดลงจาก 2.02% ในปี 1987 และ 13.4% ในปี 1988 เหลือ 7.4% ในปี 1992 ซึ่งมีส่วนทำให้อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติลดลง อัตราการส่งออกซึ่งเท่ากับ 36.2 ในปี 1987 และ 28.4 ในปี 1988 ก็ได้ลดลงเหลือเพียง 7.9% ในปี 1992 ด้วยเช่นกัน ผลสะท้อนจากอัตราการเจริญเติบโตของการส่งออกที่ลดลงนี้คือดุลการค้าก็ลดลงอย่างรวดเร็ว โดยขาดดุล 4.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1992 จากที่เคยเกินดุล 4.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1989 นอกจากนี้ความมั่นคงทางด้านราคาซึ่งเคยส่งเสริมการแข่งขันของสาธารณรัฐเกาหลีก็ลดลง ราคาเครื่องอุปโภคบริโภคซึ่งเคยสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.3% ต่อปีใน ในช่วงปี 1984-1987 ได้ขยับขึ้นมาเป็น 4.5% ในปี 1992

ภาวะความยุ่งยากทางเศรษฐกิจดังกล่าว ทำให้ประธานาธิบดีคิมยังซัม ซึ่งเพิ่งเข้ามารับตำแหน่งได้วางแนวทางสร้าง “เศรษฐกิจใหม่” เป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วนเพื่อที่จะสร้างเกาหลีใหม่ และทำให้เศรษฐกิจกลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้งหนึ่ง นโยบายเศรษฐกิจใหม่นี้จะสนับสนุนการริเริ่มและสร้างสรรค์ของเอกชนทุกระดับ ในด้านธุรกิจ และแยกเศรษฐกิจให้เป็นอิสระจากการวางแผนของรัฐบาลซึ่งมีลักษณะบีบรัดและแทรกแซงอย่างมากในสามทศวรรษที่ผ่านมา นอกจากแผนเศรษฐกิจ 100 วัน ซึ่งเป็นแผนระยะสั้น และแผนพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ระยะ 5 ปี ซึ่งเป็นแผนระยะยาวแล้ว ท่านประธานาธิบดีได้ดำเนินการขั้นเด็ดขาดในการขจัดการฉ้อราษฎร์บังหลวง โดยประกาศใช้ระบบการดำเนินธุรกิจด้านการเงินด้วยชื่อจริงซึ่งได้คาดหวังกันมานานแล้ว การแก้ไขด้านการลงทุนจากต่างประเทศ หลังปี 1984 โซลได้ลดข้อจำกัดในการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โดยเปลี่ยนการจัดกิจกรรมการลงทุนจากระบบ “บัญชีส่งเสริมการลงทุน” มาเป็น “บัญชีต้องห้าม” กิจกรรมการลงทุนใดที่ไม่

อยู่ในบัญชีต้องห้ามนี้จะได้รับการอนุมัติการลงทุนจากกระทรวงการคลังโดยทันทีและอัตโนมัติ[110] นอกจากนี้ในเดือนสิงหาคม 1991 รัฐบาลยังยกเลิกการใช้บัญชีแฝง ในอดีตการเปิดบัญชีและการทำธุรกรรมโดยใช้นามแฝงเป็นสิ่งที่ทำได้ ซึ่งทำให้เกิดการฉ้อฉลกันอย่างเป็นระบบ และทำให้การธุรกรรมการเงินผิดกฎหมายทั้งทางตรงและทางอ้อม การใช้ระบบชื่อจริงนี้จึงเป็นการปฏิรูปครั้งสำคัญยิ่งในการสร้างเกาหลีใหม่ และจำเป็นอย่างยิ่งในการถอนรากถอนโคนการฉ้อราษฎร์บังหลวงและการทำผิดระเบียบ เป็นการตัดความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจทางการเมืองและวงการธุรกิจออกจากกันอย่างเด็ดขาด

อย่างไรก็ดี สาธารณรัฐเกาหลีก็ยังคงมีปัญหาวินัยการเงินอยู่ ดังจะเห็นได้จากกรณีวิกฤติเศรษฐกิจของเอเชียซึ่งเริ่มต้นที่ประเทศไทยเมื่อเดือน ก.ค. 1997 และลุกลามไปถึงเกาหลีในเดือน พ.ย. ปีเดียวกัน โดยเริ่มจากค่าเงินวอนที่ลดดิ่งลงอย่างรวดเร็วตามค่าเงินของประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย เงินทุนไหลออกอย่างรวดเร็ว ทำให้ธนาคารพาณิชย์โดยเฉพาะธนาคารพาณิชย์ตั้งใหม่ที่กู้เงินจากธนาคารต่างประเทศเป็นจำนวนมหาศาล เพื่อมาปล่อยกู้ต่อให้แชโบลในประเทศ ที่นำมาลงทุนในโครงการที่ไม่มีประสิทธิผลอีกทอดหนึ่ง เกิดปัญหาสภาพคล่องที่มิอาจมีทุนหมุนเวียนเพียงพอในการชำระคืนหนี้และอยู่ในภาวะหมิ่นเหม่ที่จะล้มละลาย ตัวอย่างที่เด่นชัดคือ ธนาคารโกเรียเฟิร์สต์และธนาคารโซล ที่ปล่อยกู้จำนวนมหาศาลให้แก่บริษัทฮันโบสตีลที่มีความสัมพันธ์แนบแน่นกับประธานาธิบดีคิมยองซัมในขณะนั้น และบรรษัทเกียร์มอเตอร์ ซึ่งทั้งสองบรรษัทประกาศล้มละลายในปี 1997

การไหลออกของเงินทุนอย่างต่อเนื่องในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจครั้งนั้น ส่งผลให้กองทุนเงินสำรองเงินตราต่างประเทศลดต่ำจนถึงระดับอันตราย สถานการณ์เพิ่มความเลวร้ายลงและค่าเงินวอนก็ยิ่งตกต่ำลงมากขึ้น จนในที่สุดรัฐบาลได้ประกาศขอความช่วยเหลือจาก IMF เมื่อวันที่ 21 พ.ย. 1997 พร้อมรับความช่วยเหลือด้านเงินกู้จากหลายแหล่งทั้งจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อียู และบางประเทศในเอเชีย รวมทั้งธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อเสริมสร้างระดับเงินสำรองของประเทศ ในทางกลับกันเกาหลีได้สัญญาที่จะดำเนินการปฏิรูปทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในภาคการเงิน

**<u>ลดการแทรกแซงจากรัฐและส่งเสริมตลาดเสรี</u>** นอกจากนี้รัฐบาลยังยกเลิกนโยบายเศรษฐกิจที่จัดการโดยรัฐบาลมาเป็นการยกเลิกกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้ตลาดทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และอุตสาหกรรมจะต้องปรับตัวไปตามตลาด รัฐบาลเริ่มปล่อยเสรีระบบธนาคารในกลางทศวรรษที่ 1980 ด้วยการยกเลิกการควบคุมกิจการธนาคารหลายแห่งโดยรัฐ แต่ก็ยังคงห้ามมิให้แชโบลต่าง ๆ ถือหุ้นในกิจการธนาคารอันจะทำให้มีอำนาจบริหารได้ รัฐบาลยังคงควบคุมการไหลของทุนอย่างเข้มแข็งผ่านทางธนาคารแห่งเกาหลี แม้ว่าเงินทุนส่วนมากก็ยังคงจัดสรรปล่อยกู้ให้แก่บรรดาแชโบลอยู่ แต่ได้มีการออกกฎหมายให้ธนาคารเหล่านี้ต้องปล่อยกู้แก่ผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของเงินปล่อยกู้ด้วยเช่นกัน[111]

---

110 *South Korea: a country study*, หน้า 185

111 *South Korea: a country study*, หน้า 172

นอกจากนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักยังส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของค่าจ้างแรงงานซึ่งมีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การละเลยการพัฒนาเทคโนโลยีและฝีมือแรงงานมีผลต่อการขาดแคลนฝีมือแรงงาน และการละเลยอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมีผลต่อการชะลอตัวในการส่งออก ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากการใช้นโยบายเลือกสรรของรัฐบาลที่ผ่านมา ดังนั้นรัฐบาลชุดใหม่ในปี 1979 จึงได้ออกมาตรการในการสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ (Comprehensive Measures for Economic Stabilization : CMES) เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดจากการบิดเบือนราคาของภาครัฐ โดยเน้นเศรษฐกิจที่พัฒนาตามกลไกของตลาด โดยไม่มีการเลือกเข้าข้างอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งเป็นพิเศษ โดยพื้นฐานแล้วมาตรการนี้มีเป้าหมายเพื่อสร้างเสถียรภาพในราคา สร้างโครงสร้างสิ่งจูงใจที่ไม่เลือกข้าง และสนับสนุนการแข่งขันในตลาด การเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศได้รับการสนับสนุน รัฐบาลประกาศยกเลิกการช่วยเหลืออุตสาหกรรมใดโดยเฉพาะ แต่หันมาพัฒนาฝีมือแรงงานและการวิจัยในทุกอุตสาหกรรมแทน โดยเฉพาะบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่ได้รับการเหลียวแลมาก่อนหน้านี้ มาตรการดังกล่าวทำให้ภาคเอกชนมีอิสระในการประกอบธุรกิจมากขึ้นซึ่งต่างกับนโยบายในช่วงก่อนอย่างสิ้นเชิง ในการฝึกหัดแรงงานทางเทคนิคและการขยายการจ้างงานเพื่อเตรียมการเข้าสู่สังคมอุตสาหกรรมระดับก้าวหน้านั้น โครงการพัฒนาแรงงานของสาธารณรัฐเกาหลีได้ย้ำเรื่องการใช้ประโยชน์จากกำลังคนที่มีการศึกษาหรือได้รับการฝึกอบรมมากยิ่งขึ้น การปรับปรุงสภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้น การสนับสนุนให้มีการเจรจาในทางสร้างสรรค์ระหว่างแรงงานกับนายจ้าง และการฟื้นฟูสหภาพ โดยเพิ่มงบประมาณในการพัฒนาจาก 2.4% เป็น 3% ของ GNP ในปี 1991 ในการนี้รัฐบาลและอุตสาหกรรมได้ร่วมมือกันสร้างสถาบันวิจัยเทคโนโลยีชั้นสูงจำนวน 7 แห่ง ในเมืองหลักตามจังหวัดต่าง ๆ เพื่อกระจายอุตสาหกรรมให้ทั่วถึงทั้งประเทศ

หลังปี 1994 ถือได้ว่าเป็นปีที่เกาหลีได้เป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วอย่างเป็นทางการ โดยรัฐบาลเกาหลีได้ประกาศที่จะเข้าร่วมเป็นสมาชิก OECD ในปี 1996 นอกจากที่ได้เป็นสมาชิก WTO ในปี 1994 และเป็นผู้สนับสนุนการจัดตั้ง APEC ในปี 1993 จากการที่เกาหลีได้เป็นสมาชิก WTO เกาหลีได้ดำเนินขั้นตอนการเปิดประเทศต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง อาทิเช่น การลดอัตราภาษีนำเข้าทั้งสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร การควบคุมการนำเข้าสินค้าและการปฏิรูปกฎหมายเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล นอกจากนั้นรัฐบาลยังมุ่งเน้นการเพิ่มระดับของการแข่งขันในตลาด การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม การย้ายฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานในต่างประเทศ และเพิ่มการรับการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง ในเดือน ธันวาคม 1996 เกาหลีได้เขาร่วมเป็นสมาชิก OECD อันเป็นสัญญาณชี้ให้เห็นว่าเกาหลีจะดำเนินการเปิดประเทศต่อไปตามหลักการของ WTO แม้ว่าเกาหลีได้แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการเปิดตลาด แต่การเปิดประเทศยังเชื่องช้ากว่าที่ควร อันเกิดจากแรงกดดันภายในประเทศและภายในรัฐบาล

นอกจากนั้นยังต้องทำการปฏิรูปนโยบายอุตสาหกรรมและนโยบายการค้า อาทิเช่น จะต้องยกเลิกการให้การอุดหนุนทางการค้า การปรับลดภาษีศุลกากร แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้า ดำเนินการเปิดเสรีทางการเงินตามแนวทางของ OECD เปิดโอกาสให้ธุรกิจการเงินต่างประเทศเข้ามาลงทุนมากขึ้นและเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาร่วมกิจการ (M&A) ผลของการปฏิรูปเศรษฐกิจดังกล่าวก่อให้เกิดผลสำคัญคือ เป็นการขจัดการบิดเบือนในราคาและส่งเสริมให้

มีการแข่งขัน อันนำไปสู่การพัฒนาประสิทธิภาพ ขจัดการคุ้มครองธุรกิจภายในประเทศแบบเลือกสรร ทำให้ฝ่ายการเมืองมีอิทธิพลต่อภาคเศรษฐกิจลดน้อยลง การเปิดตลาดเสรีทำให้เกาหลีได้รับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

## 4.9 ขีดความสามารถและอุตสาหกรรมที่สำคัญ

**<u>อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า</u>** โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาประเทศได้แก่ องค์การไฟฟ้า (KEPCO) และองค์การเหล็กและเหล็กกล้าโปฮัง (Pohang Iron and Steel Company, POSCO) ซึ่งจัดตั้งขึ้นในรัฐบาลปักในทศวรรษที่ 1960 รัฐบาลปักจุงฮีได้เล็งเห็นว่าการพัฒนาเศรษฐกิจนั้น จำเป็นต้องมีวัตถุดิบเหล็กและเหล็กกล้าที่เพียงพอก่อนปี 1968 นั้นสาธารณรัฐเกาหลียังไม่มีโรงงานเหล็กกล้าที่ทันสมัย ทำให้นักธุรกิจทั้งในและนอกประเทศต่างก็ไม่มั่นใจที่รัฐบาลตัดสินใจลงทุนจำนวนมากในการสร้างโรงงานเหล็กกล้า หลังจากฟื้นฟูความสัมพันธ์ต่อกัน รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้เงินทุนในการก่อสร้างโรงงานเริ่มต้นหลังจากการประชุมรัฐมนตรีในปี 1969 โดยเงินจำนวน US$73.7 ล้านอยู่ในรูปเงินให้เปล่าและเงินกู้แก่รัฐบาล และอีก US$50 ล้านอยู่ในรูปเครดิตจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งญี่ปุ่น และความช่วยเหลือทางเทคนิกจากบริษัทเหล็กกล้านิปปอนและบริษัทอื่น ๆ ความช่วยเหลือนี้เป็นผลมาจากการฟื้นฟูความสัมพันธ์กับญี่ปุ่นในปี 1965 และสะท้อนทัศนคติของญี่ปุ่น ดังที่ประธานาธิบดีนิกสันได้บันทึกไว้ในปี 1969 ว่า "ความมั่นคงของสาธารณรัฐสาธารณรัฐเกาหลีนั้นสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อความมั่นคงของญี่ปุ่น"

POSCO ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองท่าโปฮัง ซึ่งเคยเป็นเมืองท่าประมงมาก่อนและมีอุตสาหกรรมสำคัญคือการผลิตปลาและผลิตภัณฑ์จากทะเล ปัจจุบันโปฮังเป็นศูนย์อุตสาหกรรมหลักและมีประชากรจำนวน 250,000 คน นอกจากโรงงานเหล็กวัตถุดิบครบวงจรแล้ว โปฮังยังมีบริษัทที่ผลิตผลิตภัณฑ์จากเหล็กกล้า จากวัตถุดิบเหล็กกล้าที่ POSCO ผลิตอีกด้วย อุตสาหกรรมเหล็กกล้าเติบโตอย่างรวดเร็วในทศวรรษที่ 1970 หลังจากที่รัฐบาลได้ก่อสร้างโรงงาน POSCO เพื่อป้อนวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรม รถยนต์ ต่อเรือ และก่อสร้าง ซึ่งกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ในท่ามกลางความสงสัยของเหล่านักวิชาการ โรงงานโปฮังก็ได้เริ่มสายการผลิตในปี 1972 เพียงสี่ปีหลังจากที่ได้เริ่มก่อสร้างในปี 1968 โดยมีพนักงานเพียง 39 คนเท่านั้น POSCO เริ่มจำหน่ายแผ่นเหล็กกล้าในปี 1972 โดยมุ่งเน้นตลาดภายในประเทศเพื่อสร้างความพอเพียงทางด้านวัตถุดิบ โดยมีความพยายามเป็นพิเศษในการป้อนวัตถุดิบให้กับบริษัทในประเทศที่ราคาต่ำกว่าราคาส่งออกเพื่อส่งเสริมการแข่งขัน ภายในทศวรรษที่ 1980 POSCO ได้เติบโตเป็นอันดับห้าในอุตสาหกรรมเหล็กกล้านอกโลกคอมมิวนิสต์ โดยผลิตเหล็กได้ 12 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 3 ล้านล้านวอน และได้มีการขยายกำลังการผลิตเมื่ออุตสาหกรรมเหล็กกล้าในสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นกำลังหดตัว ในปี 1988 POSCO ได้สร้างโรงงานเฟสที่สองที่กวางยาง ในปี 1988 อุตสาหกรรมเหล็กกล้าของสาธารณรัฐเกาหลีประกอบด้วยบริษัทผลิตเหล็กกล้าจำนวน 200 บริษัท steel companies ในปี 1989 สาธารณรัฐเกาหลีเป็นผู้ผลิตเหล็กกล้าอันดับสิบของโลก โดยผลิตเป็นจำนวน 2.3 ของผลผลิตโลก สาธารณรัฐเกาหลีได้ขยายการผลิตเป็น 19.3 ล้านตันในปี 1988 โดยเพิ่มขึ้น 14.9% จากปีก่อน ความต้องการใช้เหล็กทั้ง

ภายในและนอกประเทศเพิ่มขึ้น 8.5% จาก 15 ล้านตันเป็น 16.3 ล้านตันในช่วงเดียวกันเนื่องจากความต้องการของอุตสาหกรรมของสาธารณรัฐเกาหลี ความต้องการในประเทศคิดเป็น 70% โดยอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กกล้าจำนวนมาก ได้แก่ อุตสาหกรรม รถยนต์ ต่อเรือ และอิเล็กทรอนิกส์ และคาดว่าอุตสาหกรรมนี้จะขยายตัวในช่วงต้นของทศวรรษที่ 1990 เนื่องจากความต้องการใช้ภายในประเทศ ส่วนยอดการส่งออกน่าจะคงเดิมหรือตกลงเนื่องจากความต้องการในตลาดต่างประเทศลดลง สาธารณรัฐเกาหลียังมีแผนจะสร้างโรงงานเฟสที่สามภายในปี 2000 เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตเหล็กกล้าดิบเป็นประมาณ 17.2 ล้านตันต่อปี ในแง่ของความสามารถในการผลิตนั้น POSCO ได้รับการจัดอันดับเป็นผู้ผลิตที่ดีที่สุดของโลกตลอดทศวรรษที่ 1980 และได้รับการจัดอันดับให้เป็นที่หนึ่งในด้านอุปกรณ์สถานที่ ในปี 1987 รัฐบาลได้ประกาศว่าจะแปรรูป POSCO ตามนโยบายแปรรูปรัฐวิสาหกิจ โดยรัฐจะถือหุ้นใหญ่อยู่ แต่การจำหน่ายหุ้นยังดำเนินไปอย่างเชื่องช้ากว่ากำหนด

**<u>อุตสาหกรรมก่อสร้าง</u>** อุตสาหกรรมก่อสร้างนี้เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของสาธารณรัฐเกาหลีมาตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1960 และยังคงความสำคัญตลอดมาในการหารายได้เป็นเงินตราต่างประเทศ ในทศวรรษที่ 1981 โครงการก่อสร้างซึ่งส่วนมากอยู่ในตลาดตะวันออกกลาง สร้างรายได้ถึง 60% ของงานก่อสร้างของบริษัทสาธารณรัฐเกาหลีทั้งหมด มีมูลค่าถึง 13.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ อย่างไรก็ดีในปี 1988 การต่อสร้างในต่างประเทศมีมูลค่าเพียง $1.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในขณะที่งานในประเทศมีมูลค่า 13.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้เนื่องจากโครงการในประเทศขยายตัว อย่างไรก็ดีในภายหลังมีสัญญาณว่าตลาดต่างประเทศกำลังจะฟื้นตัว โดยมีโครงการก่อสร้างในประเทศลิเบียมูลค่า $27 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และมีมูลค่างานต่างประเทศรวมที่ได้ลงนามทำสัญญาแล้วถึง $7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1989

**<u>อุตสาหกรรมปิโตรเคมี</u>** อุตสาหกรรมปิโตรเคมีนั้นได้เริ่มสายการผลิตเต็มที่ในทศวรรษที่ 1970 แม้จะต้องใช้วัตถุดิบนำเข้าและสินค้าเทคโนโลยีสูงบางตัว แต่อุตสาหกรรมนี้ก็จำเป็นในการป้อนวัตถุดิบขั้นกลางแก่โรงงานสิ่งทอ พลาสติก ยางสังเคราะห์ รองเท้ายาง และโรงงานสี ตลอดจนทำให้เกาหลีมีปุ๋ยใช้อย่างพอเพียง อุตสาหกรรมเคมีทำให้ความต้องการในประเทศได้รับการตอบสนองเป็นส่วนใหญ่ ในปี 1987 การส่งออกผลิตภัณฑ์เคมีและยาได้เพิ่มขึ้นถึง 27% จากปีก่อน แต่คิดเป็นมูลค่าเพียง 2.8% ของการส่งออกทั้งหมด และมียอดการนำเข้าสินค้าหมวดนี้ 11.2% ของมูลค่านำเข้า คาดว่าอุตสาหกรรมเคมีจะขยายตัวในต้นทศวรรษที่ 1990 เมื่อเริ่มสายการผลิตใหม่และรัฐบาลตัดสินใจลงทุนในการวิจัยและพัฒนาตลอดจนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เป้าหมายในการลงทุนได้แก่ ยา เคมีการเกษตร สีย้อมผ้า เม็ดสี สี น้ำหอม สารเคลือบพื้นผิว ซึ่งรวมทั้งผงซักฟอกและตัวเร่งปฏิกิริยา ในทศวรรษที่ 1980 อุตสาหกรรมปิโตรเคมีประกอบด้วย บริษัทจำนวน 25 บริษัท โรงงาน 36 โรงงาน โรงแตกแนฟทา 2 โรงงาน โรงสกัดอะโรมาติก 3 โรงงาน โดยมีผลผลิตเอธิลีนรวมจำนวน 505,000 ตันต่อปี มีโรงงานปิโตรเคมีขนาดใหญ่ 2 แห่ง ในอุลซานแซละโยซู สาธารณรัฐเกาหลีเป็นผู้ผลิตปุ๋ยเคมีรายใหญ่ในปลายทศวรรษที่ 1970 (ส่งออก 671,000 ตันในปี 1980) แต่ทั้งการผลิตและส่งออกได้ลดลงในทศวรรษที่ 1980 ปัจจุบันมีนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขนาดใหญ่สองแห่งสร้างขึ้นเพื่อสนองอุปสงค์ภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น นิคมดังกล่าวมีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่หลายโรงซึ่งตั้งอยู่ตามแนวชายฝั่งทั้ง 3 ด้าน อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและโรง

กลั่นน้ำมันนี้ช่วยค้ำจุนผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่ ปูนซีเมนต์ อาหารแปรรูป ไม้อัด ปุ๋ยเคมี รองเท้า เครื่องเคลือบ เครื่องแก้ว โลหะอื่นนอกจากเหล็ก และเครื่องมือการเกษตร

**<u>อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์</u>** ในปี 1989 สาธารณรัฐเกาหลีเป็นผู้ผลิตอิเล็กทรอนิกส์รายใหญ่ เช่น โทรทัศน์สี เครื่องบันทึกวิดีโอ ไมโครเวฟ วิทยุ นาฬิกา คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เทปวิดีโอ ในปี 1988 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ผลิตสินค้ามูลค่า 23 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และมีขนาดใหญ่เป็นอันดับหกของโลก นอกจากนี้ยังผลิตอะไหล่อิเล็กทรอนิกส์มูลค่า 9.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งมีมูลค่ามากกว่าสินค้าอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริโภคในปีเดียวกันเป็นครั้งแรก สินค้าอิเล็กทรอนิกส์กลายเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของเกาหลีในปี 1988 ด้วยมูลค่า 15 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ แต่แม้ว่าสินค้าเหล่านี้จะมีราคาที่แข่งขันได้สูงเหนือสินค้าญี่ปุ่นแต่ต้องอาศัยส่วนประกอบนำเข้าจากญี่ปุ่นซึ่งทำให้ขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นมาตลอด บริษัทในสาธารณรัฐเกาหลีจึงได้ร่วมมือกับบริษัทต่างประเทศเพื่อผลิตเทคโนโลยีเอง โดยในปลายทศวรรษที่ 1980s บรรษัทชั้นนำอย่าง ซัมซุง แอลจี และฮุนได ได้สร้างโรงงานในตลาดต่างประเทศเช่น เยอรมันนี อังกฤษ ตุรกี และไอร์แลนด์ เมื่อถึงปี 1990 ได้เกิดความเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อสาธารณรัฐเกาหลีเริ่มสูญเสียความได้เปรียบทางราคาให้กับผู้ผลิตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเวลาเดียวกันได้มีการเพิ่มการผลิตสินค้าคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์โทรคมนาคม ทำให้ความต้องการสินค้าเกาหลีเติบโตน้อยลง แต่สาธารณรัฐเกาหลีก็ยังคาดการณ์ว่าตลาดอิเล็กทรอนิกส์จะเติบโตได้ในอัตรา 17.2% ต่อปี ในปี 1990

**<u>อุตสาหกรรมการเดินเรือพาณิชย์</u>** อุตสาหกรรมการเดินเรือและการต่อเรือนั้น ถูกวางตัวให้เป็นรากฐานสำคัญของเศรษฐกิจเกาหลีมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่หนึ่ง อย่างไรก็ดีรัฐบาลปักไม่ได้เล็งเห็นนโยบายนี้ล่วงหน้าแต่เมื่อประสบปัญหาก็สามารถที่จะเห็นความสำคัญของการเดินเรือและการต่อเรือ และปรับเข้ากับการส่งออกของประเทศได้อย่างรวดเร็ว การเดินเรือนั้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณและรูปแบบของการค้าทางทะเล ขนาดของเรือจะถูกกำหนดโดยปริมาณที่ต้องขนส่ง ระยะทาง และประสิทธิภาพของท่าเรือ ลักษณะของสินค้าที่ขนส่งก็เป็นปัจจัยที่กำหนดชนิดของการขนส่ง สำหรับสินค้าที่เป็นชิ้นมักจะขนส่งด้วยสายการเดินเรือประจำเส้นทาง ในขณะที่สินค้าเทกองซึ่งมีลักษณะเหมือนกันและขนส่งเป็นปริมาณมาก หรือเป็นลำเรือ เช่น ธัญพืชหรือสินแร่ มักจะขนส่งโดยเรือสินค้าจ้างไม่ประจำเส้นทาง ดังนั้นการเดินเรือไม่ประจำเส้นทางจึงขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าเทกองที่ประเทศต้องนำเข้าและส่งออกตลอดจนภาวการณ์ค้าขายแลกเปลี่ยนกับนานาประเทศ

จากปี 1945-1973 เศรษฐกิจโลกได้เติบโตอย่างรวดเร็ว ปริมาณการขนส่งทางเรือในช่วงนี้ได้เพิ่มขึ้นถึง 6 เท่า จาก 490 ล้านเมตริกตัน ในปี 1948 มาเป็น 3,210 ล้านเมตริกตันในปี 1973 หลังจากนั้นการค้าโลกได้ชะลอลง โดยเติบโต 20% ใน 15 ปี จาก 3,250 ล้านเมตริกตันในปี 1974 เป็น 3,940 ล้านเมตริกตันในปี 1989 การขนส่งทางทะเลแบ่งเป็นสองประเภทหลักคือ น้ำมันและสินค้าแห้ง ในจำนวนนี้การขยายตัว 60% เป็นผลมาจากการขนส่งน้ำมันได้ขยายตัวถึง 9 เท่า

ระหว่างปี 1948-1973 โดยเพิ่มจาก 210 ล้านเมตริกตัน เป็น 1,860 ล้านเมตริกตัน [112] อย่างไรก็ดีในปี 1973 ได้เกิดวิกฤติราคาน้ำมันซึ่งเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากโอเปคได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมันดิบเนื่องจากสงครามระหว่างอาหรับและอิสราเอลซึ่งทำให้เส้นทางผ่านคลองสุเอซปิดตัวลงและภาวะเศรษฐกิจถดถอยในตะวันตก ซึ่งทำให้ต้องใช้น้ำมันมากขึ้นในการใช้เส้นทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป และทำให้ปริมาณการค้าทางทะเลลดลง ก่อนปี 1960 บริษัทน้ำมันขนาดใหญ่เจ็ดบริษัทหรือ “เจ็ดพี่น้อง” ได้แก่ อเมริกัน เชฟรอน เอสโซ่ กัลฟ์ โมบิลและเท็กซาโก้ บริติชบีพี และดัชต์เชล เป็นผู้ผลิตและจัดจำหน่ายรายใหญ่ของโลก ในปี 1960 ประเทศในกลุ่มอาหรับจึงได้จัดตั้งกลุ่มโอเปคเพื่อป้องกันการกดราคาน้ำมันดิบจากบริษัทขนาดใหญ่เหล่านี้ การขึ้นราคาน้ำมันเป็นสองเท่าในปี 1973 ทำให้ส่วนแบ่งสินค้าน้ำมันจากปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือทั้งหมด ลดลงจาก 58% เหลือเพียง 44%[113]

นอกจากน้ำมันแล้ว อีกครึ่งหนึ่งของการขนส่งทางทะเลคือสินค้าแห้ง สินค้าแห้งหลักซึ่งคิดเป็น 40% ของการขนส่งสินค้าแห้งทั้งหมด ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืช บ็อกไซต์/อลูมินา และฟอสเฟต ส่วนที่เหลือเป็นสินค้าเทกองและผลิตภัณฑ์อื่นๆ เช่น ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า เหล็กแท่งและเศษเหล็ก ปุ๋ย พืชผลการเกษตรที่มิใช่ธัญพืช ถ่านโค้ก และปูนซีเมนต์ ส่วนที่เหลือเป็นสินค้าสำเร็จหรือกึ่งสำเร็จซึ่งปกติจะขนส่งโดยสายการเดินเรือประจำเส้นทาง ในขณะที่สินค้าเทกองอื่นๆ จะขนส่งโดยเรือเทกองและเรือจ้างไม่ประจำเส้นทาง แร่เหล็กเป็นสินค้าเทกองที่มีส่วนแบ่งการขนส่งมากที่สุดคิดเป็นประมาณ 20% ของปริมาณสินค้าเทกองในทศวรรษที่ 1960 และ 1970 และ 16% ในทศวรรษที่ 1980 ผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกได้แก่ บราซิลและออสเตรเลียซึ่งมีส่วนแบ่งรวมกันประมาณ 60% ของตลาด ในขณะที่ผู้นำเข้ารายใหญ่ได้แก่ยุโรปและเอเชีย ซึ่งรวมถึงญี่ปุ่นและประเทศอุตสาหกรรมใหม่เช่นเกาหลีและไต้หวันเริ่มตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 สินค้าเทกองอันดับที่สองได้แก่ถ่านหิน ซึ่งใช้ในการผลิตเหล็กกล้าและเป็นเชื้อเพลิงผลิตไฟฟ้า ความต้องการถ่านหินเพิ่มปริมาณสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในระหว่างวิกฤติราคาน้ำมันในทศวรรษที่ 1970 ผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกได้แก่ ออสเตรเลีย สหรัฐฯ และแอฟริกาใต้ ในขณะที่ประเทศผู้นำเข้ารายใหญ่ได้แก่ ยุโรป ญี่ปุ่น และในสองทศวรรษหลังรวมทั้งประเทศอุตสาหกรรมใหม่อย่างสาธารณรัฐเกาหลีและไต้หวันด้วยเช่นกัน[114]

สำหรับสินค้าเทกองลำดับที่สามได้แก่ ธัญพืช ซึ่งมีปริมาณที่ไม่แน่นอนและขึ้นลงไปตามสภาพแวดล้อม เช่น ปริมาณผลผลิตของปีซึ่งแปรเปลี่ยนไปตามสภาพอากาศ ดิน และการดำเนินกลยุทธทางการเมือง ผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลกได้แก่ สหรัฐฯ แคนาดา อาร์เจนตินา และออสเตรเลีย ในขณะที่ สหภาพโซเวียต ญี่ปุ่น จีน สาธารณรัฐเกาหลี และไต้หวันเป้นผู้นำเข้ารายหลัก หลังสงครามโลกครั้งที่สอง การขนส่งทางเรือของโลกตกอยู่ในมือประเทศพัฒนาแล้วไม่กี่ประเทศ สำหรับการขนส่งนั้นอาจแบ่งได้เป็นสองชนิดคือ สายการเดินเรือประจำเส้นทางและสายการเดินเรือไม่ประจำเส้นทาง สายการเดินเรือประจำเส้นทางนั้นตกอยู่ในมือของสหรัฐอเมริกา นอร์เวย์ อังกฤษ และญี่ปุ่น ส่วนสายการเดินเรือไม่ประจำ

---

112 Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping*, London and New York: Routledge, 1996, หน้า 247

113 Ibid., หน้า 251

114 Ibid., หน้า 253

เส้นทางนั้นอยู่ในมือกองเรือกรีก ความต้องการน้ำมันในประเทศต่าง ๆ ทำให้จำนวนเรือแท็งเกอร์ในกองเรือโลกเพิ่มขึ้นอย่างมากภายหลังสงครามโลกจาก 20% ในปี 1948 เป็น 32% ในปี 1960 ความต้องการขนส่งสินค้าทางเรือชะลอตัวลงจนหยุดนิ่งในต้นทศวรรษที่ 1970 เมื่อเกิดวิกฤตราคาน้ำมันในปี 1973[115] และเพิ่มสูงสุดเป็น 45% ในปี 1975 หลังจากนั้นเมื่อเกิดวิกฤติราคาน้ำมันได้ลดลงมาอยู่ที่ระดับ 32% ในปี 1990 อย่างไรก็ดี ปริมาณเรือสินค้าแห้งก็ยังคงสัดส่วนประมาณสองในสามของกองเรือโลก โดยหนึ่งในสี่ของสินค้าเหล่านี้ขนส่งโดยเรือประจำเส้นทาง ในขณะที่ส่วนใหญ่ที่เหลือขนส่งโดยเรือไม่ประจำเส้นทางซึ่งตกอยู่ในมือของบริษัทเดินเรือกรีก[116]

ปริมาณสินค้านำเข้าของเกาหลีได้เพิ่มขึ้น 21 เท่า จาก 3.7 ล้านตันในปี 1962 เป็น 79 ล้านตันในปี 1981 คิดเป็น 75% ของปริมาณการค้าทางทะเลต่างประเทศ ในการพัฒนาประเทศ เกาหลีนำเข้าน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นที่อัตราปีละ 26.7% ซึ่งเป็นปริมาณนำเข้าที่มากที่สุด ในปี 1971 สาธารณรัฐเกาหลีนำเข้าน้ำมันดิบถึง 12.6 ล้านตันซึ่งมากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณนำเข้าทั้งหมด โดยนำเข้ามาจากตะวันออกกลาง เช่น อิหร่าน คูเวต และซาอุดิอาระเบีย นอกจากนี้ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่หนึ่งและสอง จำเป็นต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ที่พักอาศัย โรงงาน ถนน ท่าเรือ และสะพาน ทำให้มีความต้องการนำเข้าทั้ง เหล็ก เหล็กกล้า และไม้อัด ทำให้ต้องนำเข้าไม้ท่อนมาจากมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าเศษเหล็กจากสหรัฐฯ มากถึง 3.9 ล้านตัน ในปี 1981 ในปี 1973 เมื่อบริษัทเหล็กและเหล็กกล้าโปฮังเริ่มดำเนินการผลิตก็ยิ่งทำให้ปริมาณนำเข้าเหล็กเพิ่มสูงขึ้นเป็นจำนวนถึง 12 เท่า จาก 1 ล้านตันในปี 1974 เป็น 11.8 ล้านตัน ในปี 1981 วิกฤติราคาน้ำมันโลกในปี 1973 ได้ทำให้มีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้นอย่างรุนแรงเพื่อเป็นพลังงานทางเลือก[117] ปริมาณการค้าต่างประเทศโดยรวมได้เพิ่มจาก 4.5 ล้านตันในปี 1962 เป็น 105.3 ล้านตันในปี 1981 โดยเป็นสินค้าเทกองประมาณ 71% ของปริมาณการค้าต่างประเทศทั้งหมด และสินค้าเทกองนี้จะสงวนไว้ให้กับเรือสัญชาติสาธารณรัฐเกาหลีเท่านั้น ยกเว้นในกรณีพิเศษเช่นสินค้าเกษตรนำเข้าจากสหรัฐฯ จะขนส่งตามข้อตกลงสองฝ่าย ในปี 1971 เรือสัญชาติเกาหลีขนส่งสินค้าคิดเป็น 21% ของปริมาณการค้าต่างประเทศของสาธารณรัฐเกาหลีซึ่งปริมาณการขนส่งนี้ช่วยให้กิจการเดินเรือไม่ประจำเส้นทางของเกาหลีเติบโตได้เป็นอย่างดี[118] สำหรับกองเรือแท็งเกอร์สำหรับขนส่งน้ำมันนั้น ได้ขยายตัวถึง 46 เท่าจาก 8,000 ตันในปี 1962 เป็น 373,000 ในปี 1971 เนื่องจากความต้องการน้ำมันในประเทศที่เพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่ากองเรือเทกองไม่ประจำเส้นทางและกองเรือแท็งเกอร์ของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นมีการเติบโตไปตามปริมาณการค้าต่างประเทศของสาธารณรัฐเกาหลี สำหรับสายการเดินเรือประจำเส้นทางนั้นในช่วงเดียวกันไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร

สำหรับการพัฒนาของกองเรือเกาหลีนั้น ก่อนปี 1945 กิจการเดินเรือตกอยู่ในมือญี่ปุ่น แต่ญี่ปุ่นได้ช่วยฝึกอบรมลูกเรือและนายเรือเกาหลี ภายหลังปี 1945 สาธารณรัฐเกาหลีมีเรือสินค้าจำนวนเพียง 5 ลำ แต่ได้จัดตั้งวิทยาลัยพาณิชย์นา

---

115 Tae-woo Lee, หน้า 28

116 Gelina Harlaftis, หน้า 255

117 Tae-Woo Lee, หน้า 51

118 Tae-Woo Lee, หน้า 57

วีจินแฮในปี 1945 และเปลี่ยนชื่อเป็นวิทยาลัยพาณิชย์นาวีเกาหลีในปี 1957 หลังได้รับเอกราชเกาหลีได้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้น คือบริษัทเดินเรือเกาหลีในปี 1950 จัดตั้งศูนย์ข้อมูลการเดินเรือในปี 1962 ในช่วงปี 1950 เรือที่จัดหามาเป็นเรือชายฝั่งขนาดเล็กและเรือประมง และมีเรือในเส้นทางต่างประเทศเพียงไม่กี่ลำ เนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีและเงินทุนจึงจำเป็นต้องจัดหาเรือมือสองมาจากต่างประเทศ เมื่อรัฐบาลออกกฎหมายดึงดูเงินลงทุนต่างประเทศในปี 1960 และแก้ไขในปี 1962 ทำให้เจ้าของเรือสามารถกู้ยืมเงินจากธนาคารของรัฐเพื่อนำมาพัฒนากองเรือได้ นโยบายทางด้านการเดินเรือพาณิชย์ที่มีทิศทางแน่นอนจนกระทั่งมีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจในปี 1962 และดำเนินมาตรการช่วยเหลือกองเรือพาณิชย์สาธารณรัฐเกาหลีด้วยการประกาศใช้ระบบการสงวนสินค้านำเข้าให้ต้องขนส่งโดยกองเรือสาธารณรัฐเกาหลี ในปี 1965 สายการเดินเรือของสาธารณรัฐเกาหลีนั้นมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในระหว่างปี 1962-1981 การท่าเรือและกิจการทะเลเกาหลีมีหน้าที่ในการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์และการนำเข้าเรือเก่า ได้นำเข้าเรือเก่าจำนวน 4 ลำ (47,000 ตัน) จากอังกฤษโดยใช้เงินกู้ ในขณะที่กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมรับผิดชอบการต่อเรือเพื่อขยายการเดินเรือพาณิชย์ของเกาหลี[119] โดยมีญี่ปุ่นในฐานะที่เป็นชาติแรกในเอเชียที่ประสบความสำเร็จในการอุตสาหกรรมและการเดินเรือ เป็นผู้มีบทบาทสำคัญทั้งในการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค ในด้านการฝึกหัดลูกเรือ การทำธุรกิจเดินเรือ และจัดหาทุนในการซื้อเรือ[120] โดยระหว่างปี 1962-1981 ได้มีการดำเนินโครงการต่อเรือด้วยเงินงบประมาณในปี 1975 และจัดตั้งการท่าเรือและกิจการทะเลในปี 1976 นอกจากนี้ยังได้สนับสนุนกิจการเดินเรือพาณิชย์ในรูปผลประโยชน์ทางภาษีและนโยบายการเงินอื่นๆ อีกมากมาย[121] กองเรือสาธารณรัฐเกาหลีจึงมาจากแหล่งกำเนิดที่หลากหลาย ทั้งจากการต่อเรือภายในประเทศ โครงการต่อเรือพาณิชย์ซึ่งสนับสนุนโดยรัฐบาล เรือนำเข้า และโครงการเช่าซื้อเรือเปล่าจากญี่ปุ่น ในปี 1962 สาธารณรัฐเกาหลีมีเรือทั้งหมด 40 ลำ ซึ่งเป็นเรือกลไฟและเรือยนต์ คิดเป็นระวางรวม 103,870 ตัน หรือเฉลี่ยลำละ 2,600 ตัน เมื่อใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ห้า กองเรือนี้ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี 1981 ได้เพิ่มจำนวนจาก 40 ลำ เป็น 1,634 ลำ หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ย 21.6% ต่อปี และมีระวางรวมเพิ่มจาก 103,870 ตัน เป็น 5.1 ล้านตัน

เป็นที่ทราบกันดีว่ากิจการเดินเรือพาณิชย์นั้นเป็นอุตสาหกรรมที่ลงทุนสูง และต้องได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ในกรณีเกาหลีนั้นเงินอุดหนุนเหล่านี้ได้รับผ่านกรมขนส่งทางเรือ กระทรวงคมนาคม จนกระทั่งถ่ายโอนให้กับการท่าเรือและกิจการทะเลซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 1976 ก่อนปีเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่หนึ่งใน 1962 นั้น ทางการเกาหลีไม่ได้ให้เงินสนับสนุนกิจการกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ เนื่องจากความขาดแคลนเงินในประเทศ จึงจำเป็นต้องจัดสรรเงินที่มีไปสร้างถนนและโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจอื่นๆ ก่อน หลังจากที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรกประสบความสำเร็จ ทำให้การนำเข้าและการส่งออกขยายและมีความต้องการการขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพื่อขนวัตถุดิบเพื่อการผลิตเข้าประเทศ และขนสินค้าที่ผลิตได้ออกไปขายยังต่างประเทศ ความต้องการใหม่นี้สร้างปัญหาให้แก่เกาหลีอย่างมาก ขณะนั้นกองเรือเกาหลีมี

---

119 Ibid., หน้า 11

120 Ibid., หน้า 31

121 Ibid., หน้า 40

จำนวนน้อยไม่เพียงพอที่จะขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ส่วนเรือต่างชาติก็มีจำนวนน้อยและที่จะแวะเมืองท่าเกาหลีในลักษณะประจำ สิ่งเหล่านี้ทำให้เกาหลีต้องอาศัยการว่าจ้างเรือไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีตารางการนำส่งสินค้าที่ล่าช้าและมีจุดจอดแวะที่บ่อยและไม่แน่นอน สิ่งเหล่านี้ทำให้ลูกค้าในต่างประเทศไม่สนใจสินค้าเกาหลีนักเนื่องจากไม่สามารถกำหนดวันส่งมอบสินค้าได้ ยิ่งไปกว่านั้นค่าจ้างกุลีหน้าท่าเรือเกาหลียังสูงกว่าหน้าท่าเรือญี่ปุ่นซึ่งอยู่ใกล้กันอีกด้วย เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้รัฐบาลปักจึงได้ดำริที่จะขยายขนาดกองเรือพาณิชย์และเริ่มกิจการต่อเรือ ก่อนปี 1967 รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่กิจการเดินเรือในรูปเงินอุดหนุนสำหรับสายการเดินเรือโดยสายในปี 1962 เป็นต้นมา และให้การสนับสนุนทางการเงินในการปรับปรุงเรือในระหว่างปี 1964-1966 จำนวนเงินอุดหนุนเหล่านี้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่หนึ่งมีมูลค่าถึง 813 ล้านวอน และ 656 ล้านวอน ตามลำดับ ทำให้สามารถต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นได้ 29,000 ตัน หรือเพิ่มขึ้น 32.3% ของระวางเรือ ในปี 1967 รัฐบาลได้ออกกฎหมาย พรบ.ส่งเสริมการเดินเรือพาณิชย์ และได้ใช้กฎหมายฉบับนี้ในการให้การสนับสนุนกิจการเดินเรือตั้งแต่ปี 1967 เป็นต้นมา[122] ต่อมาในปี 1970 รัฐบาลได้เริ่มโครงการเงินให้เปล่าเพื่อให้ผู้ประกอบการพัฒนาสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์และช่วยลดภาระทางการเงินของผู้ประกอบการในระยะแรก ระหว่างปี 1970-1973 มีสายการเดินเรือ 6 สาย ได้รับเงินชดเชยการขาดทุนจากผลประกอบการจากรัฐบาลจำนวนทั้งสิ้น 461 ล้านวอน อย่างไรก็ดีโครงการนี้ก็ได้หยุดไปในปี 1973 เนื่องจากข้อจำกัดทางงบประมาณ ในระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่สี่ระหว่างปี 1977-1981 รัฐบาลได้สนับสนุนเงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมพิเศษแก่บริษัทเดินเรือสองประการคือ เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำกว่าตลาดเพื่อเป็นเงินทุนปฏิบัติการ 90 วัน ที่อัตราดอกเบี้ย 10% ซึ่งต่ำกว่าอัตรา 15% ของตลาด โดยบริษัทจะสามารถกู้ได้ 10% ของรายได้รวมในปีก่อน เงินกู้ยืมนี้มีมูลค่าถึง 12.8 พันล้านวอน และหลังจากนั้นก็เพิ่มขึ้นอย่างมากเป็น 119 ล้านวอนในปี 1981 สำหรับเงินช่วยเหลือแบบที่สองซึ่งได้เริ่มในปี 1977 นั้น คือเงินกู้พิเศษสำหรับเจ้าของเรือเพื่อนำไปจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้จำนองเรือ เงินกู้เหล่านี้มีเงื่อนไขคือ มีระยะเวลาสามปีโดยปีแรกเป็นระยะปลอดชำระคืน มีอัตราดอกเบี้ย 16% อย่างไรก็ดีเงินกู้ประเภทหลังนี้ไม่ปล่อยกู้ให้แก่สายการเดินเรือระยะใกล้ในเกาหลี ญี่ปุ่น-เกาหลี หรือสายการเดินเรือในเส้นทางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เงินกู้นี้มีมูลค่าสูงถึง 5.9 ล้านวอนในปี 1978 ลดลงเหลือ 2.4 ล้านวอนในปี 1979 และยกเลิกโครงการไปในปี 1980[123]

นอกจากนี้ รัฐบาลยังให้ความช่วยเหลือแก่อุตสาหกรรมเดินเรือในรูปแบบภาษีต่าง ๆ อีกมากมาย เช่น ยกเว้นภาษีธุรกิจสำหรับบริษัทเดินเรือทะเลในปี 1958 ยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องอุปโภคบริโภคที่ใช้ในเรือในปี 1964 ยกเว้นภาษีประกันภัยสำหรับเรือในปี 1969 ยกเว้นภาษีในการสั่งต่อเรือในปี 1970 และยกเว้นภาษีในการนำเข้าเรือในปี 1973 มาตรการเหล่านี้ทำให้กองเรือเกาหลีสามารถแข่งขันได้ เนื่องจากสามารถจัดหาเรือได้ในราคาต่ำ และมีค่าใช้จ่ายในการใช้เรือต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยกเว้นภาษีธุรกิจ มูลค่าถึง 30-40% ของรายได้ที่ต้องเสียภาษีนั้นทำให้บริษัทเดินเรือมีกำไรสะสมจากผลประกอบการ มาตรการทางภาษีเหล่านี้จึงช่วยสร้างสายการเดินเรือของเกาหลีตลอดช่วงทศวรรษที่ 1960 และ

---

122 Tae-woo Lee, หน้า 41

123 Ibid.,

1970[124] สาเหตุสำคัญที่รัฐบาลต้องให้การสนับสนุนทางการเงินแก่เจ้าของกิจการเดินเรือเป็นเพราะ อุตสาหกรรมนี้ต้องลงทุนสูงแต่มีกำไรต่ำและระยะเวลาคืนทุนยาวนานและมีอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาคือปัญหาด้านเงินทุนซึ่งทำให้หลายชาติที่พยายามขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ของตนต้องประสบความยุ่งยากมาแล้ว[125] และอีกประการหนึ่งคือในระยะแรกเริ่มนั้นกองเรือเกาหลีมีขนาดเล็ก[126]

เพื่อส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ ในปี 1965 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายให้สินค้าที่จัดหาด้วยความช่วยเหลือ เงินกู้หรือเงินอื่นของรัฐบาลจะต้องขนส่งด้วยเรือสัญญาณเกาหลีมากกว่า 50% และตราเป็นกฎหมายส่งเสริมการเดินเรือพาณิชย์ในปี 1967 ซึ่งกำหนดให้สินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญจะต้องขนส่งโดยกองเรือพาณิชย์ของเกาหลี รวมถึง สินแร่เหล็ก ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์วัตถุดิบปิโตรเคมี ธัญพืช ปุ๋ย น้ำมันดิบ และสินค้าที่ซื้อจัดซื้อโดยรัฐบาล รวมทั้ง ไม้อัด ปูนซีเมนต์ และเหล็กล้า เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นโดยสมาคมเจ้าของเรือเกาหลี หรือเมื่อเส้นทางการขนส่งไม่มีเรือเกาหลีประกอบการอยู่ หรือเมื่อไม่มีเรือเกาหลีว่างในวันที่จะขนส่งสินค้าแม้จะเป็นเส้นทางที่มีผู้ประกอบการเกาหลีก็ตาม[127]

กองเรือพาณิชย์ของเกาหลีมีบทบาทในการประหยัดค่าขนส่งมาโดยตลอด โดยจากปี 1961 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้น กองเรือเกาหลีทำการขนส่งสินค้าขาเข้าและออกเพียง 862,000 ตัน เมื่อถึงปี 1973 ปริมาณการขนส่งได้เพิ่มขึ้นถึง 13 เท่า เป็น 11,007,000 ตัน ซึ่งทำให้ดุลการชำระเงินของเกาหลีดีขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ดีสาธารณรัฐเกาหลีในขณะนั้นสามารถขนส่งสินค้าให้เกาหลีได้เพียง 30% เท่านั้น เนื่องจากปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลเกาหลีได้วางเป้าหมายที่จะส่งเสริมให้กองเรือพาณิชย์สามารถขนส่งสินค้าได้ 50% ของสินค้าส่งออก ทั้งนี้เพื่อให้สามารถพึ่งพาตนเองได้[128]

**<u>อุตสาหกรรมการต่อเรือ</u>** สำหรับการต่อเรือนั้น กิจการต่อเรือในเกาหลีเริ่มในปี 1937 โดยบริษัทโชซอนอุตสาหกรรมหนักซึ่งหนึ่งในหกอู่ต่อเรือใหญ่ของญี่ปุ่นในเกาหลีที่สามารถต่อเรือขนาด 200 ตันได้ ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง จึงได้รับการส่งมอบให้กองทัพสหรัฐฯ ในปี 1945 และส่งมอบให้กับรัฐบาลเกาหลีในปี 1948 และต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทต่อเรือและวิศวกรรมเกาหลี หลังสงครามเกาหลีอู่แห่งนี้ได้หันมาต่อเรือเหล็กแต่กิจการไม่มีกำไรนัก เนื่องจากชาวเกาหลีนิยมนำเข้าเรือจากญี่ปุ่นแม้ว่ารัฐบาลจะได้ช่วยอุดหนุนด้วยการสั่งต่อเรือและขยายกำลังการผลิตด้วยการปรับปรุงความขนาดอู่ให้รองรับเรือใหม่ได้เป็นสองเท่าแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีความสามารถในการแข่งขันต่ำ เนื่องจากเทคโนโลยีที่ต่ำและทำให้ต้องพึ่งพาเครื่องจักรจากญี่ปุ่นและขาดอุตสาหกรรมโลหะและเครื่องจักรในประเทศ สิ่งเหล่านี้ทำให้ต้องนำเข้าวัตถุดิบในการต่อเรือถึง 80% และทำให้ราคาเรือที่ต่อในประเทศสูงกว่าเรือนำเข้า 30% แม้รัฐบาลจะ

---

124 Ibid., หน้า 42

125 Ibid., หน้า 45

126 Ibid., หน้า 44

127 Ibid., หน้า 49

128 *Korea's Economy: Past and Present*, หน้า 289-292

ให้เงินสนับสนุน 20% ของราคาเรือและจัดหาแหล่งเงินกู้ถึง 70% ของราคาเรือ ตลอดจนการขาดเงินทุนในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการต่อเรือนั้นเวลาคืนทุนนาน ทำให้เงินทุนไหลไปสู่อุตสาหกรรมอื่น เช่น การค้า การบริการ และอุตสาหกรรมเบา ซึ่งมีอัตราการคืนทุนเร็วแม้ว่าจะไม่ได้รับการสนับสนุนจากทางการก็ตาม ดังนั้นแม้ว่าในช่วงหลังสงครามเกาหลีจะมีอู่ต่อเรือเหล็กขนาดใหญ่ แต่ก็ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ในทันที เมื่อถึงปลายปี 1958 อู่แห่งนี้มีผลขาดทุนจนไม่สามารถจ่ายค่าไฟฟ้าและค่าจ้างแรงงานได้[129]

ในปี 1962 เมื่อรัฐบาลปักได้เข้ามาทำหน้าที่ ได้เข้ายึดอู่แห่งนี้เป็นรัฐวิสาหกิจ และสนับสนุนเงินทุนจำนวน 1 พันล้านวอน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือไว้ ทำให้อู่แห่งนี้เริ่มทำกำไรทั้งที่ยังมีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น การขาดแคลนกระแสไฟฟ้า และขาดตลาดในการจำหน่ายเรือ แต่อู่แห่งนี้ก็ได้ขยายสิ่งอำนวยความสะดวกและเป็นหน่วยงานที่มีเทคโนโลยีด้านการออกแบบ ผลิต และติดตั้งเครื่องจักรอุตสาหกรรม เครื่องมือ และโครงสร้างโลหะขนาดใหญ่ กระบวนการทำงานตลอดจนมีความสามารถในการต่อเรือได้ถึง 37,800 ตันต่อปี ในปี 1969 อันถือว่าเป็นความภาคภูมิใจของเกาหลีในยุคนั้น อย่างไรก็ดีเรือที่ต่อในเกาหลีมีส่วนแบ่งเพียง 14% เท่านั้น อันแสดงถึงการพึ่งพาการนำเข้าเรือจากต่างประเทศอย่างมากในช่วงนั้น เหตุที่เรือเกาหลีไม่สามารถแข่งขันได้นั้น เนื่องจากจากราคาที่สูงกว่าเนื่องจากต้องนำเข้าวัตถุดิบเกือบทั้งหมด เช่น ไม้ เหล็กกล้า เครื่องยนต์ และเครื่องจักรในเรืออื่น ๆ อุตสาหกรรมต่อเรือนั้นต้องอาศัยอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมากกว่า 50 ชนิด ซึ่งรวมทั้งอุตสาหกรรมด้าน โลหะ เครื่องจักร โลหะวิทยา เหมืองแร่ วิศวกรรมไฟฟ้า เคมี สิ่งทอ และก่อสร้าง การนำเข้าวัตถุดิบนั้นทำให้มีค่าใช้จ่ายในการจัดการและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น จากปี 1962-1965 สัดส่วนของวัสดุและเครื่องจักรคิดเป็น 48% ของวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือทั้งหมด ในจำนวนนี้เหล็กกล้าเป็นวัสดุนำเข้าที่มีสัดส่วนมากกว่าหนึ่งในสามของสินค้านำเข้าทั้งหมด และแม้รัฐบาลปักจะพยายามสร้างรัฐวิสาหกิจคือ บริษัทเหล็กและเหล็กกล้าโปฮังในทศวรรษที่ 1960 เพื่อเป็นโครงการหลักในการสร้างชาติ แต่โรงงานแห่งนี้ไม่สามารถดำเนินการได้จนกระทั่งปี 1973 ทำให้กว่าเกาหลีจะสามารถเลิกพึ่งพาเหล็กกล้าจากญี่ปุ่นได้ในปี 1976 ในปี 1965 นั้นค่าวัสดุคิดเป็น 58% ของค่าใช้จ่ายของอู่ต่อเรือแห่งนี้ และแม้ว่าจะมีค่าแรงที่ต่ำมาชดเชย แต่ก็ยังทำให้ราคาของเรือที่ต่อในเกาหลียังไม่สามารถแข่งขันได้ทั้งในตลาดภายในประเทศและในตลาดโลก [130] ปลายทศวรรษที่ 1960 รัฐบาลเริ่มพยายามที่จะแปรรูปรัฐวิสาหกิจที่ไม่ทำกำไร ซึ่งรวมถึงบริษัทต่อเรือและวิศวกรรมเกาหลีด้วย

ในระหว่างทศวรรษที่ 1970 และ 1980 สาธารณรัฐเกาหลีได้กลายเป็นผู้ต่อเรือแนวหน้าของโลก รวมทั้งเรือประเภท ซูเปอร์แทงเกอร์ และฐานขุดเจาะน้ำมัน ผู้นำในอุตสาหกรรมได้แก่ฮุนได ทั้งนี้เนื่องจากในปี 1970 รัฐบาลได้ให้กลุ่มฮุนไดได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่บุกเบิกอุตสาหกรรมต่อเรือต่อไป แม้ว่ากลุ่มฮุนไดจะประสบความสำเร็จในอุตสาหกรรมก่อสร้างและรถยนต์มาก่อน แต่ไม่มีประสบการณ์ด้านการต่อเรือแม้แต่น้อย อย่างไรก็ดีฮุนไดได้รับวิศวกรและ

---

129 Hwasook Nam, *Building Ships, Building Nation*, หน้า 58-62

130 Ibid., หน้า 118-121

แรงงานจำนวนมากจากรัฐวิสาหกิจเดิมคือ บริษัทต่อเรือและวิศวกรรมเกาหลีมาร่วมงาน ด้วยความช่วยเหลือของรัฐบาล ฮุนไดได้รับเงินกู้จากธนาคารบาร์เคลย์แห่งลอนดอน และได้รับคำสั่งต่อเรือจากกลุ่มเดินเรือกรีกให้ต่อเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC) ทั้งที่ในขณะนั้นฮุนไดไม่มีแม้กระทั่งอู่ต่อเรือ ด้วยความเข้มแข็งทางวิศวกรรมอันหลากหลายของกลุ่มฮุนได ทำให้ฮุนไดสามารถสร้างอู่ขนาด 1 ล้านตัน ซึ่งเป็นอู่ขนาดใหญ่ที่สุดที่อุลซานในกลางทศวรรษที่ 1970 ในขณะที่ทำการต่อเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ที่สุดไปพร้อมกัน และในขณะที่เรือใหม่ 2 ลำ ที่สั่งต่อนี้ยังไม่เสร็จสิ้น นักธุรกิจในญี่ปุ่นและฮ่องกงก็ได้สั่งต่อเรือซูเปอร์แท็งเกอร์เพิ่มเติมอีก 4 ลำ เนื่องจากฮุนไดได้ประมูลต่ำกว่าราคากลางถึง 15% [131]

ผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักและเคมีในระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่สามได้ทำให้กิจการต่อเรือของเกาหลีขยายตัวอย่างรวดเร็วและกลายเป็นสินค้ายุทธศาสตร์หลักในการส่งออก วิกฤติราคาน้ำมันในปี 1973 ได้ทำให้ความต้องการเรือแท็งเกอร์ชะงักและตลาดขนส่งน้ำมันพังครืนลงมาเมื่อคำสั่งต่อเรือจากญี่ปุ่นและยุโรปถูกยกเลิกเป็นจำนวนมาก เหตุการณ์นี้ส่งผลกระทบไปทั่วโลก สำหรับเกาหลีนั้นอุตสาหกรรมการต่อเรือได้รับคำสั่งซื้อจากต่างประเทศลดลงด้วยเช่นกัน ในทันทีที่เรือซูเปอร์แท็งเกอร์สองลำแรกเสร็จเรียบร้อยในปี 1974 ตลาดเรือน้ำมันก็ถล่มลงมาเนื่องจวิกฤติราคาน้ำมันโลกซึ่งเป็นผลมาจากสงครามระหว่างอิสราเอลและกลุ่มประเทศอาหรับในปี 1973 ทำให้น้ำมันแพงขึ้นถึง 4 เท่า นักธุรกิจชาวกรีก ญี่ปุ่น และฮ่องกง ได้ยกเลิกคำสั่งต่อเรือและยอมเสียเงินค่าปรับ ฮุนได้แปลงวิกฤตเป็นโอกาสด้วยการตั้งบริษัทฮุนไดพาณิชย์นาวี และนำเรือที่ต่อใหม่เข้าสู่ธุรกิจรับขนส่งน้ำมันในปี 1976 ในการนี้ประธานาธิบดีปักได้ให้การสนับสนุนด้วยการออกระเบียบให้น้ำมันที่ขนส่งมาให้โรงกลั่นน้ำมันของสาธารณรัฐเกาหลีจะต้องขนส่งโดยเรือสัญชาติเกาหลีเท่านั้น ฮุนไดจึงเข้าสู่ธุรกิจขนส่งทางทะเลและครองส่วนแบ่งการขนส่งน้ำมันในเกาหลี ในไม่นานบริษัทฮุนไดพาณิชย์นาวีก็กลายเป็นบริษัทเดินเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกบริษัทหนึ่ง[132]

นอกจากกรณีของฮุนไดแล้ว รัฐบาลปักรีบแก้ไขสถานการณ์ด้วยการประกาศโครงการสั่งต่อเรือภาครัฐเพื่อค้ำจุนอุตสาหกรรมนี้ไว้เพื่อเป็นฐานสนับสนุนอุตสาหกรรมหนักอื่นที่กำลังดำเนินโครงการอยู่ในขณะนั้นไปพร้อมกัน[133] เมื่อตลาดกลับมาเป็นปกติแล้ว ฮุนไดได้สั่งสมประสบการณ์และเทคโนโลยีในการต่อเรือ ตลอดจนมีแรงงานมีฝีมือค่าจ้างต่ำอยู่พร้อม ฮุนไดได้ร่วมมือกับต่างประเทศ โดยได้รับการปรึกษาจากคณะผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคและที่ปรึกษาจากอังกฤษ ตลอดจนได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากบริษัทคาวาซากิเฮฟวี่อินดัสตรี นอกจากนี้รัฐบาลยังเป็นลูกค้าประจำซึ่งสั่งต่อเรือจากฮุนไดถึงหนึ่งในสี่ของเรือทั้งหมดที่ต่อโดยฮุนได[134]

ตั้งแต่ได้เริ่มโครงการอุตสาหกรรมต่อเรือในต้นทศวรรษที่ 1970 กิจการต่อเรือของเกาหลีก็ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่สี่ และเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้กองเรือพาณิชย์แห่งชาติเกาหลีขยายขนาดด้วย

---

131 Richard M. Steers, หน้า 97

132 Ibid., หน้า 98

133 Tae-woo Lee, หน้า 43

134 Richard M. Steers, หน้า 98

เช่นกัน ในระหว่างปี 1975-1981 มีคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 94 ลำ หรือคิดเป็น 1.3 ล้านตัน ในจำนวนนี้เป็นเรือเดินทะเลถึง 91.4% นอกนั้นเป็นเรือชายฝั่งและเรือประมง สำหรับเรือเดินทะเลนั้นเป็นเรือสินค้าเทกองจำวน 78.5% ส่วนอีก 17.9% เป็นเรือคอนเทนเนอร์ และมีเรือแท็งเกอร์เพียง 3.6% ในการสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือนี้ รัฐบาลกำหนดให้เจ้าของเรือจัดหาเงินเองจำนวน 8-10% และจัดหาเงินกู้ในประเทศให้ 50% ที่อัตราดอกเบี้ย 13-14% เป็นระยะเวลา 10.5 ปี ซึ่งรวมถึงระยะปลอดดอกเบี้ย 2.5 ปี เงินทุนที่เหลือมาจากเงินกู้ต่างประเทศระยะเวลา 7 ปี โดยมีระยะปลอดดอกเบี้ย 2.5 ปี ระหว่างปี 1975-1981 เงินทุนเหล่านี้จำนวน 70% มาจากกองทุนเพื่อการลงทุนแห่งชาติซึ่งจัดตั้งโดยรัฐบาล ส่วนเงินทุนอีก 30% มาจากกองทุนสิ่งอำนวยความสะดวกอุตสาหกรรมซึ่งจัดตั้งโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเกาหลี กองทุนทั้งสองนี้มีจุดประสงค์เพื่อนำไปสนับสนุนอุตสาหกรรมทางยุทธศาสตร์ เช่น อุตสาหกรรมการต่อเรือ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น[135]

แดวูได้เข้าสู่อุตสาหกรรมในปี 1980 และสร้างอู่ต่อเรือขนาด 1.2 ล้านตันที่ออกโป บนเกาะโกเจ ทางใต้ของปูซาน ในกลางปี 1981 ในขณะที่อุตสาหกรรมนี้เข้าสู่ช่วงตกต่ำในกลางทศวรรษที่ 1980 เนื่องจากวิกฤติน้ำมันแพงและภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย ทำให้คำสั่งซื้อเรือลดลงอย่างรุนแรงโดยมีมูลค่าเพียง 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ การตกต่ำในการส่งออกนี้ส่วนหนึ่งมาจากการประท้วงของแรงงาน การที่รัฐบาลไม่สนับสนุนทางการเงิน และเงินอุดหนุนดอกเบี้ยต่ำเป็นประวัติการของทางการญี่ปุ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือของตน อย่างไรก็ดี คาดว่าอุตสาหกรรมต่อเรือของสาธารณรัฐเกาหลีจะฟื้นตัวในต้นทศวรรษที่ 1990 เนื่องจากกองเรือโลกที่อายุมากถึงเวลาต้องเปลี่ยนทดแทน

**<u>การพัฒนาท่าเรือ</u>**[136]เมื่อรัฐบาลเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่หนึ่ง สาธารณรัฐเกาหลีมีท่าเรือเพียงสองแห่งสำหรับการค้าต่างประเทศ ท่าเรืออินชอนทางด้านตะวันตกอยู่ใกล้กรุงโซลซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิต ท่าเรือนี้ไม่เหมาะสมนักเนื่องจากระดับน้ำมีการเปลี่ยนแปลงถึง 10 เมตรจึงทำให้เรือไม่สามารถจะขนถ่ายสินค้านอกอ่างกักน้ำได้ ส่วนท่าเรือปูซานทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ ไม่มีปัญหาจากระดับน้ำหากแต่สิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าไม่สามารถให้บริการเรือขนาดใหญ่กว่า 10,000 ตัน ได้ ข้อจำกัดเหล่านี้ไม่เพียงทำให้ทำให้เกิดการติดขัดในการขนส่งเท่านั้นแต่ยังทำให้ค่าขนส่งสูงขึ้นด้วย และทำให้เรือขนาดใหญ่สมัยใหม่ไม่ต้องการแวะจอดรับส่งสินค้า รัฐบาลปักจุงฮีตระหนักดีถึงความสำคัญของท่าเรือในการส่งเสริมการค้าต่างประเทศซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาประเทศ และหากท่าเรือไม่ได้รับการพัฒนาก็จะทำให้การกระจายสินค้ามีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมมีความยากลำบากขึ้น และความสามารถในการแข่งขันของสินค้าสาธารณรัฐเกาหลีลดน้อยลง ท่าเรือในสาธารณรัฐเกาหลีแบ่งได้เป็นสองประเภทตามขนาดและความสำคัญทางเศรษฐกิจ คือท่าเรือชั้นหนึ่งและท่าเรือชั้นสอง ความสำคัญของท่าเรือนั้นยิ่งเด่นชัดขึ้นเมื่อสาธารณรัฐเกาหลีหันมาใช้นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกในทศวรรษที่ 1960 ซึ่งทำให้เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีต้องพึ่งพาการนำเข้า

---

135 Tae-woo Lee, หน้า 43

136 Ibid., หน้า 46

วัตถุดิบเพื่อการผลิตอย่างมากเนื่องจากขาดทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นในปี 1962 รัฐบาลจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่าเรือไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจด้วย ในระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่สามในปี 1973 รัฐบาลได้พัฒนาท่าเรือเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของโรงงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าทางทะเล เช่น โรงงานเหล็ก เหล็กกล้า น้ำมันดิบ ปิโตรเคมี และอู่ต่อเรือ ตัวอย่างเช่น ได้สร้างท่าเรืออุลซาน ขึ้นเพื่อรองรับอุตสาหกรรมน้ำมันและนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีซึ่งอยู่ในบริเวณนั้น สร้างท่าเรือใหม่โปฮังขึ้นเพื่อรองรับบริษัทเหล็กและเหล็กกล้าโปฮังซึ่งนำเข้าสินค้าเทกองเช่น น้ำมันดิบ ถ่านหิน เหล็ก และสินแร่อื่นๆ ตลอดจนส่งออกผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า สำหรับท่าเรืออินชอนซึ่งมีความต่างของระดับน้ำสูงนั้น ได้มีการสร้างระบบประตูกั้นน้ำเพื่อเชื่อมต่ออ่าวชั้นนอกกับอ่าวชั้นในเข้าด้วยกัน ทำให้ท่าเรือนี้สามารถรองรับการขนส่งเพิ่มขึ้น จาก 1.4 ล้านตันในปี 1971 เป็น 8.7 ล้านตันในปี 1976 และจำนวนท่าจอดเรือเพิ่มจาก 7 แห่งในปี 1971 เป็น 27 แห่งในปี 1976

ในปี 1970 รัฐบาลได้เริ่มโครงการสร้างท่าขนส่งคอนเทนเนอร์ และขยายท่าขนส่งอื่นๆ ในพื้นที่ท่าเรือปูซาน เพื่อรองรับการค้าทางทะเลที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว รัฐบาลใช้เงินกู้จากซาอุดิอาระเบียในการสร้างท่าขนส่งหมายเลข 5 สำหรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ท่าหมายเลข 7 สำหรับขนส่งถ่านหิน เหล็ก และสินแร่ ท่าหมายเลข 8 สำหรับสินค้าพิเศษ ในปี 1979 รัฐบาลได้เริ่มโครงการระยะที่สอง ด้วยการสร้างท่าหมายเลข 6 สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ การซ่อมแซมและขยายท่าอื่นๆ ในเขตท่าเรือปูซาน โครงการเหล่านี้ทำให้ท่าเรือปูซานสามารถรองรับการขนส่งได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก จาก 5.7 ล้านตันในปี 1971 เป็น 19.6 ล้านตันในปี 1981 และสามารถรองรับเรือได้เพิ่มขึ้นจาก 33 ลำในปี 1971 เป็น 56 ลำในปี 1981

**<u>อุตสาหกรรมยานยนต์</u>** อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมส่งออกที่เติบโตสูงในทศวรรษที่ 1980 โดยเติบโตถึง 4 เท่าจากปี 1984 และผลิตรถยนต์ได้เกิน 1 ล้านคันในปี 1988 มูลค่าการลงทุนในการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบมีมูลค่ามากกว่า $3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1989 โดยมียอดการผลิตถึง 1.1 ล้านคัน รถยนต์ส่วนใหญ่ส่งออกไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ดีในปี 1989 การส่งออกนี้ได้ลดลง 28.5% จากปีก่อน เนื่องจากยอดขายที่ตกในตลาดสหรัฐฯ โดยเฉพาะรถยนต์ราคาต่ำ และจากปัญหาการประท้วงของแรงงานในประเทศ อย่างไรก็ดีอุตสาหกรรมนี้ยังคงมีแนวโน้มเติบโตต่อไปเนื่องจากความต้องการของตลาดในประเทศ ซึ่งเพิ่มขึ้น 47 ในครึ่งแรกของปี 1989 ทำให้มียอดขายมากกว่ายอดส่งออกเป็นครั้งแรก โดยสองในสามของรถยนต์ที่ผลิตได้นั้นจำหน่ายในประเทศ ให้แก่ผู้บริโภคซึ่งมีเงินออมจากค่าจ้างแรงงานที่เพิ่มขึ้นเป็นสองหลักนับแต่ปี 1987 และราคารถยนต์ที่ลดลงเล็กน้อย เนื่องจากการลดภาษีผู้บริโภค ภาษีน้ำมัน และกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้น รัฐบาลได้เข้าควบคุมและแทรกแซงเพื่ออุ้มชูอุตสาหกรรมรถยนต์มาโดยตลอด และป้องกันการแข่งขันกันเองมากเกินไป โดยได้อนุญาตให้ฮุนได เป็นผู้ผลิตรถยนต์ส่วนบุคคล และให้เกียมอเตอร์ และแดวูเข้าแข่งขันได้อีกครั้งในปี 1989 ส่วนซังยงมอเตอร์ได้รับอนุญาตให้ผลิตได้ในปี 1989 เป็นรายที่สี่[137]

---

137 *South Korea: a country study*, หน้า 160

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ก็ได้เติบโตอย่างรวดเร็วในปลายทศวรรษที่ 1980 จาก 3.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1987 เป็น 4.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1988 โดยสาธารณรัฐเกาหลีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนมากจากญี่ปุ่น ในปี 1989 นี้ผู้ผลิตของสาธารณรัฐเกาหลีได้วางแผนที่จะลงทุนจำนวนมากกว่า 2 ล้านล้านวอน (2.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ) เพื่อการขยายสิ่งอำนวยความสะดวก ในการวิจัยและพัฒนา

**<u>อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ</u>** สาธารณรัฐเกาหลีเป็นผู้ผลิตอาวุธรายใหญ่ ทั้งสำหรับการใช้ภายในประเทศและการส่งออก ในทศวรรษที่ 1960 สาธารณรัฐเกาหลีต้องพึ่งพาอาวุธจากสหรัฐฯ ภายหลังจากที่ประธานาธิบดีนิกสันได้ประกาศนโยบายเวียดนามในต้นทศวรรษที่ 1970 เกาหลีจึงได้เริ่มพัฒนาอาวุธของตนเอง ซึ่งรวมถึง ปืนเอ็มสิบหก ปืนใหญ่ กระสุนปืนใหญ่ รถถัง ยานยนต์ทางทหาร และเรือรบ ตลอดจนประกอบอากาศยานในโครงการความร่วมมือกับบริษัทของสหรัฐฯ สาธารณรัฐเกาหลียังส่งออกอาวุธยุทโธปกรณ์ ซึ่งรวมทั้งเครื่องมือนักเดินเรือ ยานยนต์ และอาวุธต่าง ๆ มีมูลค่าถึง 975 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1982 แต่ลดลงเหลือ 50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 1988 ในปี 1989 โซลได้ประกาศจะผลิตเครื่องบินรบแบบเจ็ตสมรรถนะสูง สำหรับกองทัพอากาศให้ได้ภายในสองทศวรรษ นอกจากนี้ยังพัฒนาโครงการเครื่องบินขับไล่ร่วมกับบริษัทแม็โดนัลด์ดักลาสของสหรัฐฯ โดยมีจุดประสงค์ที่จะสร้างขีดความสามารถในการออกแบบและผลิตเครื่องบินเจ็ตขับไล่ความเร็วเหนือเสียง[138]

**<u>การค้าและบริการ</u>** ในด้านการภาคการเงิน ในปลายทศวรรษที่ 1980 ภาคการเงินของสาธารณรัฐเกาหลีประกอบด้วยระบบธนาคารพาณิชย์ที่หลากหลาย ตลาดหลักทรัพย์ และสถาบันการเงินอื่น ๆ ภาคการเงินเหล่านี้ได้ปรับตัวให้ทันกับส่วนอื่นของเศรษฐกิจโดยเฉพาะหลังจากการปล่อยเสรีและปรับโครงสร้างภาคการเงินในกลางทศวรรษที่ 1980 และการจัดตั้งระบบตลาดทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ห้า ปัจจุบันธนาคารพาณิชย์ห้าอันดับแรกได้แก่ โชฮุง คอมเมอเชียล เฟิร์ส ฮานิล และโซล เป็นธนาคารเอกชนทั้งสิ้น มีธนาคารร่วมทุนสองธนาคารได้แก่ ธนาคารคอร์อัมและชินฮัน อันเกิดจากการร่วมทุ่นกับสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นตามลำดับ นอกจากนี้ในปี 1987 มีธนาคารพาณิชย์กว่า 961 สาขาทั่วประเทศ และในทุกสองจังหวัดจะมีธนาคารท้องถิ่นอีกด้วย[139] นอกจากนี้ยังมีธนาคารพิเศษอีก 3 แห่ง ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าให้กู้ยืมระยะกลางและระยะยาวแก่ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าทุนและบริการ การพัฒนาทรัพยากรหลัก และการลงทุนในโพ้นทะเล ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งสาธารณรัฐเกาหลีให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมหลักและโครงสร้างพื้นฐาน และธนาคารสินเชื่อระยะยาวให้การกู้ยืมเพื่อการลงทุนในอุปกรณ์ จึงนับว่ากิจการธนาคารของเกาหลีได้ปรับตัวให้เข้ากับเศรษฐกิจ

**<u>อุตสาหกรรมการเกษตรและประมง</u>** เมื่อเริ่มปฏิรูปเศรษฐกิจในปี 1963 นั้น ชาวเกาหลีส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรโดย 63% อยู่ในชนบท ใน 25 ปีหลังจากนั้น สาธารณรัฐเกาหลีได้เติบโตจากประเทศเกษตรกรรมในชนบทไปสู่ประเทศ

---

138 Ibid., หน้า 255

139 Ibid., หน้า 172

อุตสาหกรรมและชีวิตคนเมือง แรงงานชนบทลดลงเหลือเพียง 21% ในปี 1989 และคาดว่าจะลดลงอีกเรื่อย ๆ การเกษตรของสาธารณรัฐเกาหลีมีปัญหาเนื่องจากพื้นที่เพาะปลูกมีเพียง 22% ของพื้นที่ทั้งหมด การปฏิรูปที่ดินในทศวรรษที่ 1950 ก็ทำให้ที่ดินแตกเป็นผืนเล็กผืนน้อยทำให้การผลิตไม่มีประสิทธิภาพและไม่เหมาะกับการใช้เครื่องจักร จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นยิ่งทำให้ผลผลิตอาหารไม่เพียงพอ และจำเป็นต้องนำเข้าอาหารถึงครึ่งหนึ่งจากต่างประเทศ ภาคการเกษตรมีการหดตัว จากประมาณ 12.3% ของ GDP เหลือเพียง 10.8 % ของ GDP ข้าวเป็นผลผลิตที่นำรายได้ให้แก่เกษตรกรมากกว่า 40% ของรายได้ แต่มีต้นทุนการผลิตสูงขึ้นตามค่าแรงและราคาที่ดิน และมีความจำเป็นต้องนำเข้าข้าวในบางปีที่ขาดแคลน ข้าวบาร์เลย์เป็นผลผลิตที่สำคัญลำดับที่สอง โดยมีผลผลิตลดลงจาก 1.5 ล้านตันในปี 1970 เหลือ 561,500 ตันในปี 1988 นอกจากนี้ในปี 1988 สาธารณรัฐเกาหลียังมีปศุสัตว์ ได้แก่ วัว 2 ล้านตัว หมู 4.9 ล้านตัว และไก่ประมาณ 59 ล้านตัว

จำนวนเกษตรกรของสาธารณรัฐเกาหลีลดลงโดยลำดับเมื่อประเทศก้าวไปเป็นประเทศอุตสาหกรรม จำนวนผู้อยู่อาศัยในชนบทลดลงจาก 57% ของประชากรในปี 1962 เหลือเพียง 14% ในปี 1992 การใช้เครื่องจักรในไร่นาเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานในชนบทเป็นเรื่องที่พยายามทำกันมาก และการใช้เครื่องจักรในด้านการปลูกและเกี่ยวข้าวก็ก้าวหน้ามากที่สุด ความพยายามปลูกป่าทดแทนได้เริ่มอย่างกว้างขวางทั่วประเทศตั้งแต่ต้นทศวรรษ 1970 เพื่อทำให้ภูเขาในชนบทที่เคยโล่งเตียนซึ่งมีราว 66% ของพื้นที่ทั้งประเทศกลับเขียวขึ้นมาใหม่ แต่ละปีจะมีการใช้มาตรการที่จะปลูกต้นไม้จำนวนมหาศาล อนุบาลต้นไม้ใหม่ และดูแลรักษาต้นไม้เก่า ส่วนพันธุ์ไม้ใหม่ๆ ที่ให้ผลดีและทนโรคแมลงก็กำลังได้รับการพัฒนา การตัดไม้ถูกควบคุมอย่างเข้มงวดเพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ไว้จนกว่าจะโตเต็มที่เสียก่อน เป็นเวลากว่าทศวรรษที่การผลิตไม้มีราวหนึ่งล้านลูกบาศก์เมตร ไม้ฟืนและถ่านจำกัดไว้เพียงปีละไม่ถึง 5 ล้านตัน ความต้องการไม้ส่วนใหญ่สนองตอบได้โดยการนำเข้า

การขยายตัวทางอุตสาหกรรมประมงเป็นไปอย่างน่าทึ่งด้วยเช่นกันในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้เป็นแหล่งรายได้เงินตราต่างประเทศที่สำคัญ ปริมาณปลาที่จับได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการใช้เรือยนต์ทันสมัยทั้งในบริเวณชายฝั่งและในทะเลลึก ฐานสำหรับทำการประมงของเกาหลีตั้งขึ้นบริเวณชายฝั่งตะวันตก และลาส ปาลมัส ในปัจจุบันผู้บริโภคนิยมบริโภคปลาหมึกที่จับได้จากน่านน้ำนอกหมู่เกาะฟอล์คแลนด์ ปริมาณปลาที่จับได้ในทะเลลึกทั้ง 7 แห่ง เพิ่มสูงสุดในกลางทศวรรษที่ 1970 แล้วลดลงอย่างมากเนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นและการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลของหลายประเทศ สาธารณรัฐเกาหลีได้ทำข้อตกลงร่วมด้านการประมงกับรัฐชายฝั่งเพื่อรักษาสิทธิการประมงในน่านน้ำเศรษฐกิจของประเทศเหล่านั้น มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการค้ำจุนอุตสาหกรรมประมงทะเลลึกซึ่งได้เริ่มฟื้นตัวขึ้นเมื่อสองสามปีที่แล้ว อุตสาหกรรมประมงเคยเป็นรายได้ส่งออกที่สำคัญของเกาหลี ถึงแม้ว่ารายได้นี้จะมีสัดส่วนน้อยกว่า 1 % ของf GNP และประชากรประมงจะลดลงถึง 18% ในทศวรรษที่ 1970 เหลือเพียง 745,000 คน แต่ผลิตภัณฑ์จากการประมงก็มีมูลค่าถึง 5 % ของมูลค่าส่งออก ผลผลิตการประมงมีปริมาณรวมกัน 470,000 ตันในปี 1962, 1.3 ล้านตันในปี 1972, 2.6 ล้านตันในปี 1982, และ 3.3 ล้านตันในปี 1987 ในปี 1988 ชาวประมงมีรายได้เฉลี่ย 10,000 เหรียญสหรัฐฯ

การขยายตัวของผลผลิตประมงในปี 1970 ถึง 1980 นั้นมาจากการประมงน้ำลึกโดยมีท่าเรือสำคัญอยู่ในอุลซานและมาซาน ในปลายทศวรรษที่ 1980 ผลผลิตสาหร่าย หอยนางรม และการประมงชายฝั่งอื่นๆ ลดลง แต่สามารถจับปลานอกฝั่งได้มากขึ้น เรือประมงลากของเกาหลีได้จับปลาพอลล็อคได้มากถึง 250,000 ตันจากนอกฝั่งอลาสก้าในปี 1985 เพื่อใช้บริโภคภายในประเทศและส่งออกเข้าโรงงานในสหรัฐอเมริกา ในปี 1985 กองเรือประมงของเกาหลีมีจำนวนทั้งสิ้น 90,970 ลำ และจับสัตว์น้ำได้รวมทั้งสิ้น 858,471 ตัน ในจำนวนนี้เป็นเรือยนต์ 71,836 ลำ เพิ่มขึ้นจาก ในปี 1962 ซึ่งมีเรือยนต์ พียง 45,504 ลำ[140]

หลังวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2000 จำนวนเรือของเกาหลีได้ลดลงอย่างมาก เนื่องจากประสบปัญหาขาดแคลนแหล่งเงินกู้ในการต่อเรือ ในปี 2002 รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนด้วยการจัดตั้งกองทุนจำนวน 4.8 ล้านล้านวอน ซึ่งทำให้เกาหลีสามารถต่อเรือได้ 98 ลำ และมีแหล่งเงินกู้ที่มั่นคงในอนาคต เงินกองทุนนี้จะเป็นแหล่งกู้ยืมสำรอง ที่ทำให้เจ้าของเรือสามารถต่อรองกับแหล่งเงินกู้อื่นได้และสามารถต่อเรือ 2-3 ลำจากที่เคยต่อได้เพียง 1 ลำด้วยต้นทุนทางการเงินที่เท่ากัน[141]

**<u>วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</u>** ในระยะแรกความสำเร็จในการเพิ่มความสามารถในการผลิตของสาธารณรัฐเกาหลีนั้น เกี่ยวข้องกับความสามารถของบริษัทเกาหลีในการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศและปรับใช้กับสภาพของตน แทนที่จะพัฒนาเทคโนโลยีขึ้นมาเองอันจะทำให้ช้าและมีค่าใช้จ่ายสูง อย่างไรก็ดีเมื่ออุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้เติบโตขึ้นตามลำดับและพัฒนาไปสู่สินค้าเทคโนโลยีสูงก็มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนาของตนเองตามไปด้วย แต่โชคดีที่โซลมีแรงงานที่มีการศึกษาในระดับสูงเป็นทรัพยากรที่สำคัญ[142]

โซลลงทุนในด้านเทคโนโลยีมาตั้งแต่ตั้งสาธารณรัฐ ในปี 1959 ได้จัดตั้งคณะกรรมการพลังงานปรมณูแห่งสาธารณรัฐเกาหลีเพื่อวิจัยและพัฒนาการใช้พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ ในกลางทศวรรษที่ 1960 กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อดูแลงานด้านการวิจัยและพัฒนาทางเทคโนโลยี และจัดตั้งสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเกาหลีเพื่อเป็นห้องทดลองงานวิจัยเชิงอุตสาหกรรม ในทศวรรษที่ 1970 ได้จัดตั้งเมืองวิทยาศาสตร์สองแห่งที่โซลและแตจอนเพื่อให้การประสานงานด้านการวิจัยและพัฒนาดียิ่งขึ้นได้แก่ เมืองวิทยาศาสตร์ที่โซลนั้นประกอบด้วย สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเกาหลี สถาบันเพื่อการพัฒนาแห่งเกาหลี (เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการวางแผนเศรษฐกิจ) สถาบันวิทยาศาสตร์ชั้นสูงแห่งเกาหลี และสถาบันวิจัยพลังงานปรมาณูเพื่อสันติแห่งเกาหลี สำหรับเมืองวิทยาศาสตร์ที่แตจอนนั้นยิ่งก้าวล้ำไปกว่า โดยในทศวรรษที่ 1980 เมืองวิทยาศาสตร์แดดุกประกอบไปด้วยห้องทดลองที่เชี่ยวชาญในการวิจัยด้านการต่อเรือ การสร้างเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ เคมี และพลังงาน สำหรับสถาบันวิทยาศาสตร์ชั้นสูงแห่งเกาหลีนั้นรัฐบาลจัดตั้งขึ้น

---

140 *South Korea: a country study*, หน้า 168

141 http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19527/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

142 *South Korea: a country study*, หน้า 191

เพื่อพัฒนาและประสิทธิประสาทปริญญาวิทยาศาสตร์ชั้นสูง ผลที่เห็นได้ชัดก็คือการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของซัมซุงในกลางทศวรรษที่ 1980 [143]

สาธารณรัฐเกาหลีตระหนักดีตั้งแต่ต้นว่าจำเป็นต้องก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วหากต้องการแข่งขันกับต่างชาติ ดังนั้น POSCO จึงได้ตัดสินใจสร้างสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีโปฮัง และสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรมขึ้นมา นอกจากนี้ POSCO ยังลงทุนในการดึงดูดนักวิทยาศาสตร์และนักวิจัยระดับสูงชาวเกาหลีจากต่างประเทศกลับมาด้วย[144] สำหรับสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีโปฮังนั้นได้จัดให้มีการศึกษาทั้งในระดับปริญญาตรีและสูงกว่า ในปี 1988 สถาบันแห่งนี้มีคณาจารย์ 132 คน นักศึกษาระดับปริญญาตรี 500 คน และระดับสูง 110 คน โดยสถาบันจะรับนักศึกษาสองเปอร์เซ็นต์แรกของชาติที่ผ่านข้อสอบเอนทรานซ์เท่านั้น ความพยายามของ POSCO นี้ถือเป็นความเปลี่ยนแปลงอย่างใหญ่หลวง เนื่องจากในอดีตก่อนปี 1980 นั้น นักวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและนักเศรษฐศาสตร์ของเกาหลีมักจะเข้ารับการศึกษาในสหรัฐอเมริกา โดยบางส่วนได้รับทุนจากรัฐบาลเพื่อเข้าศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงเช่น ฮาร์วาดและเอ็มไอที นับแต่ POSCO ได้จัดตั้งสถาบันการศึกษานี้ สาธารณรัฐเกาหลีก็จะผลิตบุคลากรคุณภาพสูงของตนเอง[145]

ขีดความสามารถด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนี้มีความจำเป็นในการตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลก เมื่อการแข่งขันทางอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานมากของเกาหลี เช่น สิ่งทอ รองเท้า และการประกอบชิ้นส่วนค่อยๆ ลดน้อยลง เกาหลีมีคู่แข่งที่แข็งแกร่งกว่าในอุตสาหกรรมเหล่านี้จากประเทศที่กำลังพัฒนาอื่น ๆ และเมื่อจะพยายามเข้าสู่ตลาดเทคโนโลยีซึ่งขยายตัวในระดับสูงก็เผชิญกับการท้าทายอันน่าเกรงขามจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างรวดเร็วของบรรดาประเทศอุตสาหกรรม ด้วยทางเลือกที่มีเพียงการยกระดับอุตสาหกรรม รัฐบาลจึงได้เน้นให้เร่งพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อเป็นรากฐานในการปรับโครงสร้างทางอุตสาหกรรมก้าวสำคัญเพื่อไปสู่จุดหมายดังกล่าวในเดือนมกราคม 1982 ด้วยการจัดตั้งสภาส่งเสริมวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอันมีประธานาธิบดีเป็นประธาน นอกจากนี้ยังมีมาตรการอื่น ๆ ได้แก่ การยกฐานะสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเกาหลี สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีชั้นสูงแห่งเกาหลี และเมืองวิทยาศาสตร์แดด็อกใกล้เองแตชอน ให้สูงขึ้นกว่าสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์อื่น ๆ สถาบันทั้งสองนี้มีบทบาทสำคัญในความก้าวหน้าด้านความรู้ทางวิทยาศาสตร์และความเชี่ยวชาญทางเทคโนโลยี เมืองวิทยาศาสตร์แดด็อกเสร็จเรียบร้อยในเดือนพฤศจิกายน 1992 ภายในเมืองมีสถาบันวิจัยและพัฒนากว่า 60 แห่ง และมีมหาวิทยาลัย 3 แห่ง ตั้งอยู่ในเมืองนี้ มีขั้นตอนในการฝึกนักวิทยาศาสตร์ วิศวกรและช่างเทคนิค และชักจูงให้นักวิทยาศาสตร์เกาหลีที่มีความสามารถซึ่งศึกษาและฝึกอบรมอยู่ในต่างประเทศที่เจริญก้าวหน้าให้กลับบ้านเกิด

---

[143] Ibid., หน้า 191-192

[144] Ibid., หน้า 192

[145] *South Korea: a country study,* หน้า 192

ตั้งแต่ปี 1991 เป็นต้นมา มีสถาบันวิจัยและพัฒนา และสถาบันที่เกี่ยวข้องในสาธารณรัฐเกาหลีรวม 2352 แห่ง เป็นสถาบันวิจัยของรัฐ 188 แห่ง ของมหาวิทยาลัย วิทยาลัยและวิทยาลัยวิชาชีพชั้นสูง 221 แห่ง ส่วนอีก 1943 แห่งเป็นของเอกชน การลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพิ่มจากเดิมที่มีเพียง 0.81% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติในปี 1981 มาเป็น 2.02% ในปี 1991 หรือเท่ากับ 5.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และเพิ่มเป็น 4% ในปี 1998 และ 5% ในปี 2001 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการลดช่องว่างที่มีต่อประเทศอุตสาหกรรมที่สำคัญอื่น ๆ รัฐบาลได้เตรียมมาตรการแรงจูงใจทางด้านภาษีและสินเชื่อไว้เพื่อช่วยให้บริษัทต่าง ๆ ทำการวิจัยเพิ่มขึ้นให้ได้เป็น 3.4% ของยอดขายทั้งหมด ซึ่งเป็นระดับเดียวกับในประเทศชั้นนำทั้งหลาย สาขาที่ให้ความสำคัญเป็นเบื้องต้นซึ่งจะต้องมีกิจกรรมการวิจัยและพัฒนาอย่างเข้มข้นมีตั้งแต่คอมพิวเตอร์ สารกึ่งตัวนำ และวิชาการทำหุ่นยนต์ ไปจนถึงโทรคมนาคมและสารเคมีผง ในระยะยาวเกาหลีจะเน้นกิจกรรมการวิจัยและพัฒนาให้หนักไปทางด้านการพัฒนาวัสดุใหม่ๆ เทคโนโลยีชีวภาพ แหล่งพลังงานทดแทน เทคโนโลยีด้านสมุทรศาสตร์และอากาศยานศาสตร์ จุดหมายสูงสุดก็เพื่อยกระดับเทคโนโลยีของเกาหลีให้อยู่ในระดับเดียวกับประเทศชั้นนำทางเทคโนโลยีทั้ง 7 ของโลก

## 4.10 สาธารณรัฐเกาหลีในอนาคต

**<u>วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</u>** ในปี 1990 โซลได้ประกาศจะเปลี่ยนการผลิตเป็นสินค้าเทคโนโลยีสูงภายในปี 2000 โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจะประสานโครงการที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในรัฐบาลและอุตสาหกรรมในหลายสาขา รวมทั้ง เซมิคอนดัคเตอร์ คอมพิวเตอร์ เคมี และวัสดุใหม่ ในปี 1987 สถาบันเพื่อการพัฒนาแห่งเกาหลีได้จัดทำรายงาน “เกาหลีในปี 2000” โดยกล่าวว่า โครงสร้างของอุตสาหกรรมจะคล้ายกับประเทศพัฒนาแล้ว ในด้านอุตสาหกรรมมูลค่าเพิ่มสูง เทคโนโลยีสูง และอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูงจะเติบโตอย่างรวดเร็ว ความต้องการแรงงานไร้ฝีมือจะลดลง และแรงงานมืออาชีพเทคโนโลยีสูงจะเพิ่มขึ้น โดยโซลมองว่า อุตสาหกรรมที่เหมาะกับประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากรอย่างสาธารณรัฐเกาหลีนั้น ได้แก่ การสารสนเทศ โดยเฉพาะด้านการบันทึกและเรียกคืนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เคมีระดับสูง เครื่องจักรความแม่นยำสูง ไบโอเทคโนโลยี วัสดุใหม่[146] สาธารณรัฐเกาหลีจะยังคงดำเนินไปด้วยการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ภาคการผลิตจะมีสัดส่วนเป็น 30% ของผลผลิตมวลรวม เมื่อสิ้นทศวรรษที่ 1980 เกาหลีได้กลายเป็นผู้ผลิตเหล็กกล้าที่ใหญ่เป็นอันดับ 6 ของโลกเมื่อเตาถลุงเหล็กกวางยางเตาที่ 3 เสร็จเรียบร้อยในเดือนธันวาคมปี 1990 สาธารณรัฐเกาหลีได้พัฒนาผลิตผลด้านเครื่องจักรและเครื่องมือทางอุตสาหกรรมอย่างกว้างขวางอีกด้วย อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์เป็นเครื่องมือสำคัญที่สร้างความเจริญและรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ส่วนอุตสาหกรรมการต่อเรือนั้นได้ผ่านจุดสูงสุดมาแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ก็กำลังเฟื่องฟู เนื่องจากอุปสงค์ได้เพิ่มขึ้นสูงทั้งในตลาดโพ้นทะเลและตลาดในประเทศ อุตสาหกรรมรถยนต์จะมีความมั่นคงมากขึ้นหลังจากที่ได้ขยายตัวในทศวรรษที่ 1970

---

146 *South Korea: a country study*, หน้า 193

และประสบความสำเร็จในตลาดต่างประเทศในทศวรรษที่ 1980 อุตสาหกรรมสิ่งทอและก่อสร้างซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมสงออกหลักในทศวรรษที่ 1980 จะยังคงความสำคัญต่อไป อย่างไรก็ดีความได้เปรียบด้านแรงงานราคาถูกจะลดลง ดังนั้นสาธารณรัฐเกาหลีจึงจำเป็นต้องพัฒนาเทคโนโลยี เช่น วัสดุ ไบโอเทคโนโลยี อิเล็กทรอนิกส์ และวิศวกรรมอวกาศ ดังนั้นเศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลีจึงจะอยู่ในรูปแบบเทคโนโลยีระดับสูง

**การขนส่งและลอจีสติกส์** นอกจากนี้ สาธารณรัฐเกาหลียังพยายามขยายตัวในตลาดโลกด้วยการจัดตั้งเครือข่ายลอจิสติกส์ไปทั่วโลก โดยในเบื้องต้นได้ลงทุนในการขยายกิจการบริการท่าเรือในรัสเซีย และได้จัดตั้งกองทุนร่วมระหว่างรัฐบาลและภาคเอกชนเพื่อลงทุนในเครือข่ายลอจิสติกส์ทั่วโลก ตลอดจนจัดตั้งระบบเพื่อเฝ้าติดตามตลาดลอจิสติกส์ในโพ้นทะเล ทำการสำรวจข้อมูลการลงทุนในโพ้นทะเลอย่างเป็นระบบเพื่อหาข้อมูลที่จำเป็นสำหรับสนับสนุนนักลงทุน ในการตัดสินใจลงทุน จัดตั้งศูนย์การลงทุนทางลอจิสติกส์ต่างประเทศ เพื่อมองหาโอกาสในการลงทุน โดยมีแผนที่จะดำเนินการลงทุนอย่างค่อยเป็นค่อยไปในกิจการท่าเรือและศูนย์ลอจิสติกส์[147] นอกจากนี้ยังมีข้อตกลงที่จะพัฒนาเครือข่ายการขนส่งทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ร่วมกันระหว่าง เกาหลี ญี่ปุ่น จีน และประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือเช่น การเชื่อมต่อกันของระบบรถไฟ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนวางแผนที่จะเป็นศูนย์ลอจิสติกส์ของเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือด้วยการสร้างท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่พิเศษที่ปูซานและกวางยาง โดยท่าเรือ 3 ท่าแรกเสร็จสิ้นในปี 2005 ส่วนอีกที่เหลือจะเสร็จสิ้นในปี 2011[148] และในปี 2004 ได้ประกาศให้ท่าเรือทั้งสองเป็นเขตการค้าเสรีและเพื่อสนับสนุนให้นักธุรกิจต่างชาติมาลงทุนสร้างศูนย์ลอจิสติกส์ดังกล่าว ตลอดจนออกมาตรการลดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือสำหรับบริษัทเดินเรือที่ทำการขนส่งมากกว่า 0.2 ล้านตัน หรือมีการขนส่งการเพิ่มขึ้นมากกว่า 20% ต่อปี ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนให้ท่าเรือทั้งสองเป็นท่าขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนลำ[149]

ปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมองว่าอุตสาหกรรมการเดินเรือ ท่าเรือ และการประมงมีความสำคัญ ทั้งในด้านการผลิตและการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมเดินเรือมีมูลค่าเป็นอันดับสี่ และมีการเจริญเติบโตสูงที่สุดโดยเป็นรองเพียงอุตสาหกรรมสารกึ่งตัวนำ ในปี 2001 ท่าเรือปูซานรองรับการขนส่งสินค้าจำนวนถึง 8.07 ล้าน TEU ขึ้นมาเป็นที่สามรองจากท่าเรือสิงคโปร์และฮ่องกง ในขณะที่อุตสาหกรรมประมงสร้างผลผลิตได้ 2.67 ล้านตัน ทำให้มีขนาดเป็นลำดับที่ 12 ของโลก และเป็นแหล่งอาหารโปรตีนจำนวน 36% ให้แก่ชาวเกาหลี ในขณะที่หมู่บ้านประมงและท่าเรือประมงกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยว อุตสาหกรรมทะเลมีมูลค่ารวม 10% ของ GDP และสร้างงานจำนวน 5%[150] สาธารณรัฐเกาหลีเป็นลำดับที่ 1 ในด้านคำสั่ง

147 http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19571/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

148 http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=15&RNUM=7, accessed 2 Aug 09.

149 http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=19&RNUM=3, accessed 2 Aug 09.

150 http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=10&RNUM=12, accessed 2 Aug 09.

ต่อเตือ (12.7 ล้านตัน) เป็นลำดับที่ 6 ในการขนส่งสินค้าทางเรือ (500 ล้านตัน) เป็นลำดับที่ 8 ในปริมาณขนาดกองเรือพาณิชย์ (25 ล้านตัน) และลำดับที่ 11 ในด้านผลผลิตจากการประมง (2.9 ล้านตัน)[151]

ดำรงการเกษตร ความสำคัญของภาคการเกษตรจะลดลงแต่จะสาธารณรัฐเกาหลียังคงมีความจำเป็นที่จะต้องดำรงความสามารถในการผลิตอาหารเลี้ยงประเทศต่อไป ผลิตผลทางการเกษตรเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในระยะเวลา 15 ปี หลังจากที่ได้ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจในปี 1962 เป็นต้นมา แม้จะมีการเติบโตที่ชะลอตัวลง แต่เป้าประสงค์ที่เน้นการผลิตข้าวซึ่งเป็นอาหารหลักให้เพียงพอเลี้ยงตัวเองได้บรรลุสมความตั้งใจ โดยมีผลผลิตเป็น 5.33 ล้านตันในปี 1992 ความพยายามในการพัฒนาด้านเกษตรกรรมนั้นมุ่งให้ได้ผลผลิตสูงสุดจากดินที่เหมาะสมในการเพาะปลูกซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด คือมีเพียงร้อยละ 21 ของพื้นที่ทั้งหมด ในปี 1992 ได้มีการแนะนำข้าวและพืชอื่น ๆ ที่ให้ผลผลิตสูง อุตสาหกรรมปุ๋ยและยาฆ่าแมลงขนาดใหญ่ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อให้เกษตรกรมีผลิตผลเหล่านี้ใช้อย่างเพียงพอ ปริมาณผักและพืชผลที่เป็นสินค้ามูลค่าสูงอื่น ๆ รวมทั้งผลผลิตปศุสัตว์ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการพืชผลเหล่านี้ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วยเช่นกันพอกับระดับรายได้ที่เพิ่มขึ้น ความแพร่หลายของโรงเรือนปลูกต้นไม้ที่ใช้หนังเทียมเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มปริมาณพืชผักซึ่งทำให้รายได้ต่อปีของครอบครัวเกษตรกรทั่วไปเพิ่มขึ้นทันกับครอบครัวแรงงานในเมือง ในทศวรรษที่ 1980 ความสมดุลนี้ยังดำรงอยู่ในปัจจุบัน

แม้ว่าเกาหลีจะเป็นผู้นำเข้าที่สำคัญในด้านผลิตผลการเกษตร แต่ตลาดสินค้าการเกษตรของเกาหลีก็ยังเป็นตลาดที่อ่อนไหวอย่างยิ่งสำหรับต่างชาติที่จะเข้าร่วมดังเช่นที่ สหรัฐอเมริกา ประชาคมยุโรปและญี่ปุ่นได้ประสบ สาธารณรัฐเกาหลีมีนโยบายการเกษตรอันเต็มไปด้วยนัยอันลึกซึ้งทั้งในแง่การเมืองและสังคม ทำให้เป็นภาคที่ยากแก่การเปิดเสรี การเกษตรทำรายได้ให้ประเทศ 8.1% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และเกือบ 31.1% ของการจ้างงานทั้งหมดในปี 1992 ซึ่งต่างกับสหรัฐอเมริกาซึ่งมีตัวเลขคือ 2.1% และ 3.2% ตามลำดับ ความอ่อนไหวของสาธารณรัฐเกาหลีในเรื่องการเกษตรส่วนหนึ่งมาจากการที่พื้นที่การเกษตรของเกาหลีต่อชาวนา 1 คน มีเพียง 1/223 ของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น เมื่อเปิดโอกาสให้นำเข้าได้ก็จะทำให้ราคาอาหารในประเทศตกลงทันที ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความอยู่รอดของเกษตรกร และสังคมเกาหลีก็จะเป็นอันตรายเพราะความแตกแยกซึ่งมีทีท่าว่าจะเกิดขึ้นได้ รัฐบาลเกาหลีได้พยายามที่จะขจัดภาพดังกล่าวด้วยการปรับโครงสร้างใหม่ โดยมุ่งจะทำให้ภาคเกษตรกรรมสามารถช่วยเหลือตัวเองได้ ความพยายามเหล่านี้เป็นไปพร้อมกับการริเริ่มของรัฐบาลที่จะเปิดตลาดสินค้าการเกษตร รัฐบาลได้ตั้งหน่วยเฉพาะกิจขึ้นในเดือนธันวาคม 1988 เพื่อปรับกำหนดการปล่อยเสรีสินค้านำเข้าทางการเกษตรตลอดปี 1991 แผนการปรับปรุงดังกล่าวช่วยเพิ่มขอบเขตของการปล่อยเสรีและเร่งการเปิดเสรีให้ก้าวเร็วขึ้น ภาคบริการซึ่งรวมถึง อสังหาริมทรัพย์ บันเทิง อุตสาหกรรมโรงแรม และการบริการอื่น ๆ มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่เริ่มจะมากกว่าภาคการผลิต จำนวนแรงงานเพิ่มขึ้น 8% ระหว่างปี 1988 ถึง 1989 ซึ่ง

---

151 http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=9&RNUM=13ม accessed 2 Aug 09.

มากกว่าอัตราการเพิ่มในภาคการผลิตถึงสองเท่า แรงงานในภาคการผลิตลดลงเรื่อย ๆ ทำให้รัฐบาลเริ่มดำเนินมาตรการเพื่อชะลอการลดของแรงงานในภาคการผลิตไปสู่ภาคบริการซึ่งมองว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่มีผลผลิต

ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม ผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ทำให้เกาหลีต้องประสบผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง การพัฒนาเป็นสังคมเมืองส่งผลกระทบต่อแรงงานภาคชนบทอย่างมาก คนหนุ่มสาวเข้าเมืองเพื่อการศึกษาและหางานทำ ทิ้งให้ที่นามีขนาดเล็กลงและมีแต่ผู้สูงอายุ เกษตรกรหนุ่มเริ่มประสบปัญหาหาเจ้าสาวมาช่วยทำงานหนัก ผลผลิตทางการเกษตรจึงตกต่ำ ประกอบกับราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น ค่าเครื่องจักรกลและความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น ตู้เย็น หม้อหุงข้าวไฟฟ้า และเตาแก๊ส หรือแม้แต่ โทรศัพท์ โทรทัศน์ ทำให้เกษตรกรเป็นหนี้สินเพิ่มมากขึ้น รายได้ของเกษตรกรตกลงต่ำกว่ารายได้คนเมือง และเกษตรกรส่วนมากมีความเห็นว่ารัฐบาลต้องหันมาสนใจและปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ของเกษตรกร แผนการพัฒนาถนนเพื่อลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งมีมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงกว่าค่าสร้างระบบถนนทั้งหมด ถนนใหม่จะต้องสร้างเพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

ในด้านสิ่งแวดล้อม ความต้องการพลังงานทำให้สาธารณรัฐเกาหลีต้องหันไปพึ่งโรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ ในปี 1988 ประชาชนใกล้โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์โกริได้ประท้วงเนื่องจากมีการแอบฝังของเสียระดับต่ำที่ด้านนอกโรงงาน ในปี 1989 ประชาชนที่พักอาศัยใกล้อีกโรงงานหนึ่งก็ประท้วงเนื่องจากสภาพแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากโรงงานดังกล่าว หลังจากนั้นได้มีกลุ่มผู้ต่อต้านจำนวน 16 กลุ่มร่วมตัวกันเป็นโครงการรณรงค์เพื่อกำจัดโรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ อย่างไรก็ดีรัฐบาลยังยืนยันว่าโรงงานเหล่านี้ดำเนินการอย่างถูกต้อง และการประท้วงตั้งแต่ปี 1977 นั้นไม่รุนแรง นอกจากนี้การพัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะนิคมอุตสาหกรรมและการสร้างเมืองที่โซล ปูซาน มาซาน และอุลซาน ได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษตามมาเนื่องจากขาดการควบคุมตั้งแต่ต้น โดยรัฐบาลเห็นว่าการพัฒนาต้องมาก่อน ส่วนปัญหาสิ่งแวดล้อมเช่น หมอกควันพิษนั้นเป็นสัญลักษณ์ของการพัฒนาที่สามารถจัดการได้ในอนาคตด้วยเวลาและวิศวกรรม[152] อุตสาหกรรมและการพัฒนาได้สร้างขยะซึ่งรัฐบาลได้นำมาถมที่ เช่นที่ นันจิโดทางตอนเหนือของแม่น้ำฮัน ขยะได้ถูกนำมาถมที่ได้สูงถึง 100 เมตรจากระดับพื้นปกติและกินเนื้อที่ประมาณ 1.8 ล้านตารางเมตร[153] นิคมอุตสาหกรรมต่างๆ สร้างควันพิษซึ่งปกคลุมอยู่ตลอดเวลา แม้แต่ในบริเวณรอบกรุงโซลเองก็มีควันปกคลุมจนกระทั่งทำให้ไม่สามารถมองเห็นยอดเขาได้แม้แต่ในเวลากลางวัน สารเคมีจากอุตสาหกรรมและไอเสียทำให้เกิดปรากฏการฝนกรด น้ำผิวพื้นมีสภาพเป็นกรด และน้ำใต้ดินก็เป็นกรดเช่นกัน ทำให้คุณภาพน้ำใช้และ น้ำดื่ม ประสบปัญหาแปดเปื้อนอย่างหนัก เนื่องจากน้ำทิ้งจากอุตสาหกรรมและสังคมเมืองที่ไม่ได้รับการบำบัด เช่น น้ำทิ้งลงสู่เขตนักตงเบซินไม่ได้ผ่านการบำบัดถึง 67% และน้ำทิ้งลงสู่แม่น้ำฮันไม่ผ่านการบำบัด 31% ในเขตคุมมีการบำบัดน้ำทิ้ง 31% และในยงซาน 48% เป็นต้น[154] นอกจากนี้ ยังมีปัญหาจากฝุ่นเคมีสีเหลือง ซึ่งเกิดจากอุตสาหกรรม

---

152 Norman Eder, *Poisoned Prosperity: Development, Modernization, and the Environment in South Korea*, London: M.E.Sharpe, Inc., 1996, หน้า 16

153 Ibid., หน้า 43

154 Ibid.,

ของเกาหลีเองและจากเขตอุตสาหกรรมของจีนแผ่นดินใหญ่ซึ่งถูกลมพัดพาข้ามทะเลเหลืองมาสู่สาธารณรัฐเกาหลี ตลอดจนพัดพามากับกระแสน้ำชายฝั่งทะเลเหลือง[155] สิ่งเหล่านี้ทำให้สภาพชายฝั่งของสาธารณรัฐเกาหลีถูกทำลาย ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ลดลง สาธารณรัฐเกาหลีพยายามแก้ไขปัญหาและหันมาฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ด้วยการทำความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคจำนวนหลายโครงการ เช่น แผนปฏิบัติการนอร์ธเวสต์แปซิฟิก กับ ระหว่าง จีน เกาหลี ญี่ปุ่น และรัสเซีย เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ความร่วมมือในการจัดการทะเลเอเชียตะวันออกเพื่อปกป้องระบบนิเวศน์ทางทะเลและใช้ทรัพยากรทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน โครงการระบบนิเวศน์ทะเลเหลืองขนาดใหญ่เพื่อปกป้องระบบนิเวศน์จากการปล่อยมลพิษ การจับปลามากเกินไป การดัดแปลงและทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ โครงการสำรวจทางทะเลร่วมจีน-เกาหลี และคณะกรรมการประสานงานทะเลเอเชียตะวันออก ระหว่างมาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ไทย เกาหลี จีน กัมพูชา เวียดนาม และออสเตรเลีย[156]

## 4.11 สรุป

ยุทธศาสตร์ชาติของสาธารณรัฐเกาหลีนั้น คือการผลิตและพัฒนาสินค้าเทคโนโลยีสูงเพื่อการส่งออก เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และการสื่อสาร สนับสนุนด้วยการขนส่งทางเรือที่มีต้นทุนต่ำ เนื่องจากมีอุตสาหกรรมเหล็กและการต่อเรือเป็นส่วนสนับสนุน ความมุ่งมั่นเอาจริงเอาจังทำให้แรงงานสาธารณรัฐเกาหลีสามารถผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกได้รวดเร็วกว่าคู่แข่ง ประกอบกับค่าขนส่งที่ต่ำกว่าคู่แข่งไม่น้อยกว่า 20% ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีก้าวทันชาติตะวันตก และอาจจะก้าวแซงได้ในเวลาไม่นานนี้ อย่างไรก็ดีรูปแบบการพัฒนาของเกาหลีก็ยังมีจุดอ่อนคือการพึ่งพาการค้าโลกอย่างมาก ทำให้เศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีผันผวนสูงไปตามกระแสการขึ้นลงของเศรษฐกิจและการค้าโลก และก่อให้เกิดปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

---

155 Ibid., หน้า 81

156 http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19569/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ

Economic Development in the Republic of Korea: A Policy Perspective, ed. Lee-jay Cho and Yoon Hyung Kim, Hawaii: East-West Center, 1991

Eder, Norman., *Poisoned Prosperity: Development, Modernization, and the Environment in South Korea*, London: M.E.Sharpe, Inc., 1996

Harlaftis, Genilna., A History of Greek-Owned Shipping, The Making of an International Tramp Fleet 1830 to the Present Day, (New York and London:Routledge), 1996

Hwasook Nam, *Building Ships, Building Nation*, (Seattle:University of Washington Press), 2009

*Korea as a Knowledge Economy*, Ed. Joonghae Suh and Derek H.C. Chen, (Washington DC: The World Bank), 2007

*Korea's Economy: Past and Present*, Seoul: Korea Development Institute, 1975, หน้าที่ 22

Lee, Tae-woo. *Shipping Developments in Far East Asia: the Korean Experience*. (Vermont: Ashgate Publishing Company), 1996

South Korea: a country study, ed. Andrea Matles Savada and William Shaw, 4th ed., (Washington DC: Library of Congress), 1992

Steers, Richard M., *Made in Korea: Chung Ju Yung and The Rise of Hyundai*, (New York: Routledge), 1999

Tae-Woo Lee, Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience, (England: Avebury), 1996

**เอกสารอ้างอิงภาษาไทย**

ความจริงเกี่ยวกับเกาหลี, สำนักงานสารนิเทศภาคโพ้นทะเลสาธารณรัฐเกาหลี ร่วมกับคณะอักษรศาสตร์ (กทม.ฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 1996

โยะชิฮะระ คุนิโอะ, *ชาติและการเติบโตทางเศรษฐกิจ: เกาหลีและไทย*, แปล. ดร.สุกัญญา นิธังกร และ อนงค์ โรจน์วณิชย์ จาก *The Nation and Economic Growth: Korea and Thailand*., (Japan:Kyoto University Press, 1999), (กรุงเทพ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2003

**เว็ปไซต์**

http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19527/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19571/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=15&RNUM=7, accessed 2 Aug 09.

http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=19&RNUM=3, accessed 2 Aug 09.

http://www.momaf.go.kr/eng/info/faqs/AS_faqs_view.asp?view=10&RNUM=12, accessed 2 Aug 09.

http://english.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_19569/DTL.jsp, accessed 2 Aug 09.

# บทที่ 5 การพัฒนาเศรษฐกิจและสมุททานุภาพของประเทศออสเตรเลีย

โดย นาวาเอก ศูนย์ปืน โสมภีร์

## 5.1 บทนำ

ทะเลนับเป็นสื่อเสรีที่เปิดโอกาสให้ทุกชาติสามารถใช้ได้ แต่ผู้ใดจะได้ประโยชน์จากทะเลได้ดีเท่าไรนั้น เขาจะต้องรู้จักวิธีการใช้มัน เมื่อสามารถใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์แก่ตนแล้วอำนาจแห่งทะเลหรือสมุททานุภาพก็จะแสดงพลังของมันให้เห็นในรูปความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับผู้เป็นเจ้าของ ดังนั้น สมุททานุภาพจึงมิได้เกิดจากการมีทะเลเป็นของตน แต่เกิดจากการใช้มันให้เกิดประโยชน์ต่างหาก ประเทศที่มีทะเลแต่ไม่ได้ใช้จะเป็นประเทศที่มีสมุททานุภาพโดยอัตโนมัติหาได้ไม่ ในขณะที่บางประเทศแทบไม่มีทะเลเป็นของตนเอง แต่ใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างเต็มที่ ประเทศนั้นย่อมมีสมุททานุภาพที่เหนือกว่า จากประวัติศาสตร์ที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ชาติที่จะเจริญรุ่งเรืองได้นั้น ได้นำทะเลมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อความมั่นคงและมั่งคั่ง รัฐใดที่รู้จักสร้างสมุททานุภาพย่อมนำความรุ่งเรืองและอำนาจมาให้ ส่วนรัฐใดที่ปล่อยปละละเลยให้สมุททานุภาพของตนเสื่อมโทรมลงก็ย่อมจะตกต่ำจากอดีตที่แม้เคยรุ่งเรืองมาก่อน

ความเกี่ยวพันของสมุททานุภาพกับการเปลี่ยนแปลงทั้งในแง่ความมั่นคงและมั่งคั่งดังนี้ได้ปรากฏให้เห็นเป็นที่ประจักษ์มาแล้วหลายต่อหลายครั้ง การศึกษายุทธศาสตร์ของประเทศมหาอำนาจนั้น ทำให้เราทราบวัตถุประสงค์และเป้าหมายของประเทศมหาอำนาจโดยเฉพาะอังกฤษและสหรัฐอเมริกาว่ามีความต้องการที่จะผลักดันให้โลกทั้งโลกหันไปในทิศทางใดและได้ทราบทิศทางการผลักดันและแรงต่อต้านจากของอารยธรรมท้องถิ่นที่พยายามปกป้องความเป็นเอกลักษณ์ของตนจากประเทศมหาอำนาจ ในบทนี้จะเป็นการศึกษายุทธศาสตร์ของออสเตรเลียทั้งที่เกี่ยวกับความมั่งคั่งและมั่นคงตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันว่ามีการพัฒนาและมุ่งเน้นไปในทิศทางใด รวมถึงความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์ของออสเตรเลียกับสภาวะแวดล้อมของโลกในแต่ละห้วงอย่างไร โดยจะเน้น (1) ปัจจัยพื้นฐานและสมุททานุภาพ (2) ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของออสเตรเลีย (3) การพัฒนาเศรษฐกิจออสเตรเลีย (4) นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียปัจจุบัน

## 5.2 ปัจจัยพื้นฐานและสมุททานุภาพของออสเตรเลีย

ตามความเห็นของมาฮานนั้น รัฐที่จะมีสมุททานุภาพได้นั้นจะต้องมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบ่อเกิดแห่งสมุททานุภาพที่ดี 5 ประการคือ (1) ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (2) ลักษณะทางและความยาวของขอบฝั่ง (3) ประชากรและค่านิยม (4) รัฐบาล

และนโยบายของรัฐ (A.T. Mahan 1840-1914) ซึ่งในตอนนี้จะได้วิเคราะห์ให้เห็นถึงปัจจัยที่เป็นบ่อเกิดแห่งสมุททานุภาพของออสเตรเลียตามทฤษฎีของมาฮานดังนี้

**5.2.1 ภูมิศาสตร์ ลักษณะทางการภาพและขอบฝั่ง**

**<u>ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์</u>** ออสเตรเลียมีพื้นที่ 7.692 ล้านตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ระหว่างแลตติจูดที่ 10 องศา 41 ลิบดาใต้ กับ 43 องศา 39 ลิปดาใต้ และอยู่ระหว่างลองกิจูด 113 องศา 9 ลิปดาตะวันออก กับ 153 องศา 39 ลิปดาตะวันออก แนวเหนือใต้ของประเทศออสเตรเลียมีระยะทางห่างกันมากถึง 3,860 กิโลเมตร ในขณะที่แนวตะวันออกตะวันตกของประเทศออสเตรเลียมีระยะทางห่างกัน 4,000 กิโลเมตร เขตแดนทางทิศตะวันออกของประเทศออสเตรเลียจรดมหาสมุทรแปซิฟิก ส่วนเขตแดนทางตะวันตกจรดมหาสมุทรอินเดีย เขตแดนทางเหนือติดกับประเทศที่เป็นหมู่เกาะคือประเทศอินโดนีเซีย ติมอร์และปาปัวนิวกินี ส่วนเขตแดนทางทิศใต้จรดขั้วโลกใต้ นอกจากเขตแดนในภาพรวมที่กล่าวมาแล้วนั้น ออสเตรเลียยังมีเขตแดนต่อยื่นไปโพ้นทะเลเนื่องจากเกาะที่มีที่ตั้งห่างไกลจากตัวประเทศของตนหลายพันไมล์ได้ เช่น เกาะคริสต์มาส และเกาะโกโกส ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากทวีปออสเตรเลียไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือประมาณ 2,800 กิโลเมตร เกาะเฮริทและเกาะแมคโดแนลตั้งอยู่ห่างจากนครเพอร์ทไปทางทิศตะวันตกราว 4,000 กิโลเมตร เกาะลอร์ดโฮเวตั้งอยู่ห่างจากนครซิดนีย์ไปทางตะวันออกราว 700 กิโลเมตร เกาะนอร์ฟอล์คตั้ง อยู่ห่างจากห่างจากนครบริสเบนไปทางทิศตะวันออกราว 1,500 กิโลเมตร เกาะแมคไคลีย์ตั้งอยู่ห่างจากนครโฮบาร์ทไปทางทิศใต้ราว 1,500 กิโลเมตร เกาะที่รายล้อมออสเตรเลียในระยะที่ห่างจากแผนดินแม่นี้เป็นคุณสมบัติเฉพาะที่ทำให้ออสเตรเลียที่มีพื้นที่มหาสมุทรของตนที่ใหญ่อยู่แล้วยิ่งใหญ่มากขึ้นไปอีก

นอกจากนี้แล้วออสเตรเลียยังเป็นเจ้าของพื้นที่บนขั้วโลกใต้ที่มีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 42 (Forbes, A 2002, หน้าที่ 8-9) สำหรับสภาพภูมิอากาศของออสเตรเลียโดยทั่วไปในพื้นที่ตอนกลางของออสเตรเลียมีลักษณะแห้งแล้งและเป็นทะเลทราย ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศนี้จึงตั้งรกรากในนครใหญ่ใกล้ชายฝั่งทะเลที่มีภูมิอากาศเอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตโดยเฉพาะทางด้านใต้และตะวันออกของประเทศ จากสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของออสเตรเลียที่เป็นเกาะและตั้งอยู่ในแดนใต้ห่างไกลจากอารยธรรมตะวันตกหลายพันไมล์ทำให้ออสเตรเลียไม่อยู่ในเส้นทางผ่านของเส้นทางคมนาคมทางเรือหลักและห่างไกลจากศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโลก คือ ยุโรป อเมริกา และเอเชีย ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของออสเตรเลียโดยธรรมชาติจึงนับว่าไม่เอื้ออำนวยต่อการติดต่อค้าขาย

**<u>ลักษณะและความยาวของขอบฝั่ง</u>** ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีความยาวของขอบฝั่งทะเลที่ยาวนับเป็นระยะทางยาวรวมได้ทั้งสิ้น 59,736 กิโลเมตร เป็นประเทศที่มีความยาวขอบฝั่งยาวเป็นลำดับที่ 6 ของโลก จึงเกื้อกูลให้ออสเตรเลียมีโอกาสที่จะใช้การคมนาคมทางทะเลและเข้าถึงทรัพยากรในทะเลอย่างมาก และเมื่อพิจารณาประกอบกับลักษณะทางกายภาพของขอบฝั่งที่มีอ่าวลึกเอื้ออำนวยต่อการจอดเรือขนาดใหญ่อย่างปลอดภัยเรียงรายตลอดแนวชายฝั่งรอบประเทศ

แล้ว ทำให้ชาวออสเตรเลียสามารถใช้อ่าวจอดเรือเหล่านี้เป็นประตูการค้าไปสู่ตลาดโลกได้อย่างง่าย ออสเตรเลียมีอ่าวและท่าเรือที่สำคัญกระจายตามภูมิศาสตร์ของประเทศรวมแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 57 ท่า แยกตามภูมิภาพได้ดังนี้

(1) ออสเตรเลียตะวันตก หรือ Western Australia มีความยาวขอบฝั่ง 20,781 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 18 ท่า ประกอบด้วย Albany, Broome, Bunbury, Cape Cuvier, Cape Lambert, Carnarvon, Dampier, Esperace, Fremantle/Perth, Geraldton, Port Hedland, Port Walcott, Useless Loop, Offshore terminals, Wyndham, Yampi Sound

(2) ควีนส์แลนด์ (Queensland) มีความยาวขอบฝั่ง 13,347 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 14 ท่า ประกอบด้วย Abbot Point, Brisbane, Bundaberge, Cairns, Gladstone, Hay Point, Innisfail, Karumba, Lucinda, Mackay, Thursday island, Townsville, Weipa

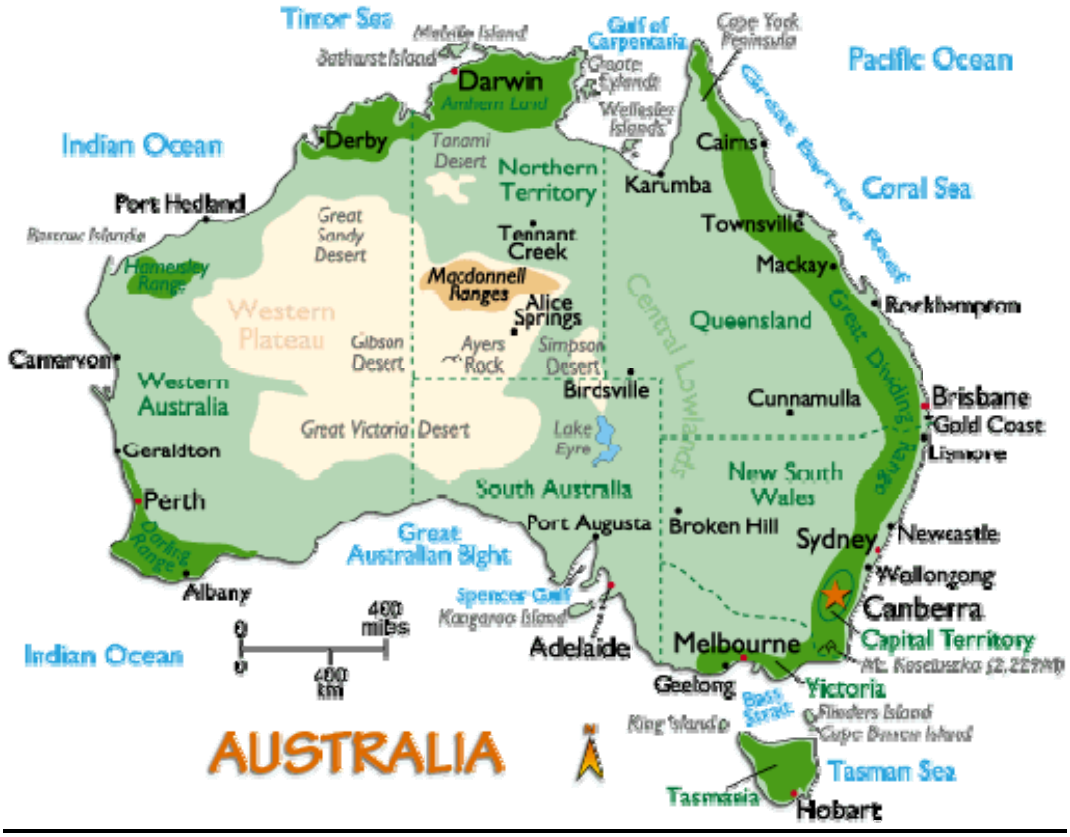
(3) ดินแดนตอนเหนือ (Northern Territory) มีความยาวขอบฝั่ง 10,953 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 3 ท่า ประกอบด้วย Darwin, Confidential, Offshore Terminals

(4) ออสเตรเลียใต้ หรือ South Australia มีความยาวขอบฝั่ง 5,067 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 7 ท่า ประกอบด้วย Adelaid, Port Bonython, Port Pirie, Thevenard, Wallaroo, Whyalla

(5) ทัสมาเนีย (Tasmania) มีความยาวขอบฝั่ง 4,082 กิโลเมตร มีท่าเรือ 6 ท่า ประกอบด้วย Burnie, Devonport, Hobart, Launceston, Port Latta, Spring Bay

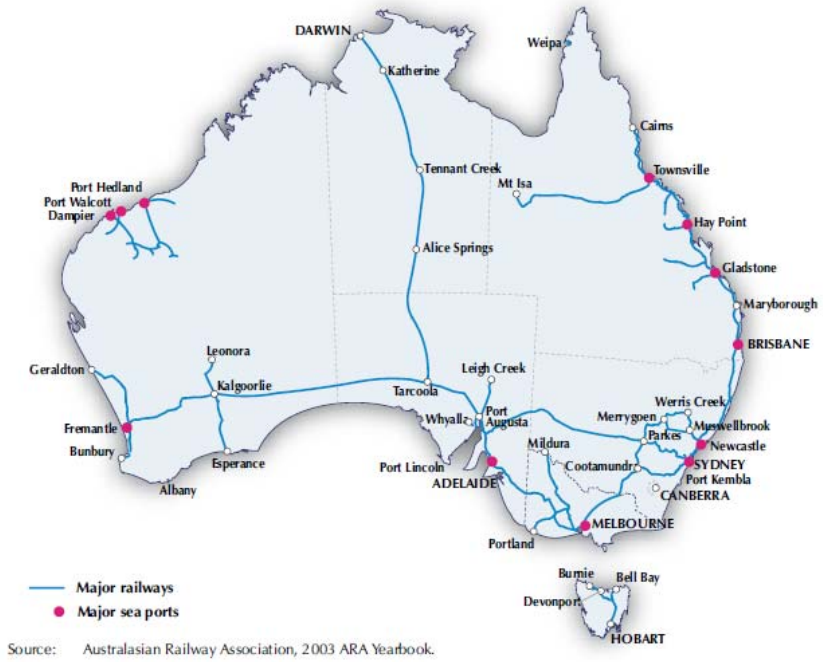
(6) วิคตอเลีย หรือ Victoria มีความยาวขอบฝั่ง 2,512 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 4 ท่า ประกอบด้วย Geelong, Melbourne, Portland, Westernport

(7) นิวเซาท์เวลส์ หรือ New South Wales มีความยาวขอบฝั่ง 2,007 กิโลเมตร มีท่าจอดเรือ 5 ท่า ประกอบด้วย Coffs Harbour, Newcastle, Port Kembla, Sydney, Twofold Bay (Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 2008, หน้าที่ 6-7)




**รูป 10 อาณาเขตทางทะเลของออสเตรเลีย**

ที่มา: Australian Review of Public Affair




**รูป 11 ท่าเรือสำคัญของออสเตรเลีย**

ที่มา: Australian Government (*Australian Transport Statistics* 2008, หน้าที่ 3)

**5.2.2 ประชากรและค่านิยม**

ในระหว่างเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ออสเตรเลียเป็นประเทศที่ถือว่ามีจำนวนประชากรน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ของประเทศ ออสเตรเลียตกอยู่ในภาวะล่อแหลมจากการรุกรานของญี่ปุ่น อีกทั้งญี่ปุ่นและเยอรมันใช้การรังควาญเส้นทางการขนส่งสินค้าของออสเตรเลียอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ออสเตรเลียขาดแคลนเครื่องอุปโภคบริโภคในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 นอกจากนี้แล้วนครดาร์วินซึ่งมีที่ตั้งอยู่ทางด้านเหนือสุดของออสเตรเลียยังถูกญี่ปุ่นทิ้งระเบิดทำลายล้างบ้านเรือนเกือบหมดสิ้น ในขณะที่นครซิดนีย์ถูกกองเรือดำน้ำของญี่ปุ่นระดมยิงตามแนวชายฝั่ง (Blackmore, Elliott & Cotter 1977, หน้าที่ 217) การที่ออสเตรเลียมีขอบฝั่งที่ยาวเกินจำนวนประชากรดูแลได้ทั่วถึงจึงเป็นจุดล่อแหลมต่อความมั่นคงของออสเตรเลีย ดังนั้นออสเตรเลียจึงเริ่มวางแผนการเพิ่มประชากรพร้อมกับพัฒนาอุตสาหกรรมของตนอย่างมากภายหลังสงครามโลกเพื่อให้ประเทศมีความแข็งแกร่งทั้งในเชิงเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยการพัฒนาดังกล่าวนี้สามารถทำให้ออสเตรเลียลดการพึ่งพาจากต่างประเทศได้ต่อมา

ประชากร ในปี ค.ศ.1942 ออสเตรเลียมีประชากรเพียง 7.4 ล้านคน และมีประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคนใน ปี ค.ศ. 1969 คิดเป็นสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 40 อันเป็นผลเนื่องจากนโยบายส่งเสริมการอพยพเข้าเมืองของรัฐบาลพรรคแรงงาน โดยในช่วงนี้การอพยพส่วนใหญ่มาจากทั่วยุโรป ไม่เพียงเท่านั้นออสเตรเลียยังคงเพิ่มจำนวนประชากรอย่างต่อเนื่อง เช่น ใน ปี ค.ศ. 1971 เพิ่มเป็น 13 ล้านคน ในปี ค.ศ. 1981 เพิ่มขึ้นเป็น 14.9 ล้านคน และ 17.2 ล้านคน (1991) 19.4 ล้านคน (2001) ตามลำดับ ปัจจุบันออสเตรเลียมีประชากรทั้งสิ้น 21 ล้านคน (Australian Bureau of Statistic 2007) ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ตามขอบฝั่งด้านใต้เยื้องไปทางทิศตะวันออก ในขณะที่ตอนกลางของประเทศมีประชากรอาศัยอยู่น้อยมากเพราะเป็นพื้นที่แห้งแล้งไม่เหมาะต่อการอยู่อาศัย ประชากรออสเตรเลียประมาณ 5.9 ล้านคนอาศัยใกล้กับชายฝั่ง แยกเป็น 7 พื้นที่คือ (1) ประชากร 7.74 แสนคนอาศัยบริเวณตะวันตกเฉียงใต้ (2) ประชากร 3.1 แสนคน อาศัยบริเวณชายฝั่งตอนกลางของด้านตะวันตก (3) ประชากร 7.3 หมื่นคนอาศัยอยู่ใกล้กับชายฝั่งตะวันตกเฉียงเหนือ (4) ประชากร 6.9 หมื่นคนอาศัยใกล้ชายฝั่งโบนาบาร์ตเหนือ (5) ประชากร 4.4 แสนคนอาศัยอยู่ใกล้ชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ (6) ประชากร 2.7 ล้านคนอาศัยใกล้กับชายฝั่งตอนกลางของด้านตะวันออก (7) ประชากรอีก 1.4 ล้านคนอาศัยอยู่ใกล้ชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้

ทั้งนี้ประชากรออสเตรเลียมากกว่าครึ่งของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้ชายฝั่งทำงานเกี่ยวข้องกับทะเล หรือประมาณ 3.35 ล้านคน โดยคิดเป็นร้อยละ 15 ของประชากรออสเตรเลียทั้งหมด อุตสาหกรรมและการค้าทางทะเลที่สำคัญของออสเตรเลียได้แก่ อุตสาหกรรมซ่อมสร้างเรือ อุตสาหกรรมสร้างชิ้นส่วนยานยนต์ทางน้ำ การค้าขายอุปกรณ์ที่ใช้ในทะเล โครงการก่อสร้างพื้นฐานที่จอดเรือ อุตสาหกรรมและการค้าขายเหล่านี้ได้สร้างรายได้ให้กับออสเตรเลียสูง ถึง 1.4 พันล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย (สถิติปี ค.ศ.2002)

จำนวนประชากรมีขีดความสามารถในการใช้ทะเลแบ่งเป็น 6 อาชีพใหญ่ๆ คือ (1) ชาวประมง 9,836 คน (2) เกษตรกรน้ำจำนวน 3,368 คน (3) ผู้ขายส่งสัตว์น้ำ 3,129 คน (4) ผู้ดำเนินกรรมวิธีอาหารสัตว์ทะเล 1,530 คน (5) ผู้ดำเนินการอุตสาหกรรมปลา 14,489 คน (Source: 1991, 1996 & 2001 Censuses of Population and Housing cited in Marine Matters National, ไม่ระบุวันที่พิมพ์) (6) พนักงานประจำบนเรือขนส่งจำนวน 14,000 คน (Australian Government, Australian Transport Statistics 2007, หน้าที่ 6)

ค่านิยม ประชากรออสเตรเลียได้รับมรดกทางวัฒนธรรมพื้นฐานมาจากอังกฤษที่มีวัฒนธรรมที่ก้าวหน้ามากจึงส่งผลต่อแนวคิดในการพัฒนาประเทศออสเตรเลียอย่างเป็นระบบโดยที่ไม่ต้องเริ่มจากศูนย์[157] เช่น ภาษา ศาสนา ระบบกฎหมาย วัฒนธรรมด้านการเมือง ความเชื่อทางสังคม สิ่งต่างๆ เหล่านี้ทำให้ค่านิยมประจำชาติของออสเตรเลียเกื้อกูลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ค่านิยมประจำชาตินับว่าเป็นแรงบังคับหนึ่งที่มีผลต่อทัศนคติโดยรวมต่อประชาชนและการตัดสินใจของรัฐบาลในนโยบายและยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ การจะศึกษานโยบายหรือยุทธศาสตร์ของออสเตรเลียจึงหลีกไม่ได้ที่จะต้องศึกษาค่านิยมประชาติ ซึ่งค่านิยมนี้เกิดจากการหล่อหลอมทางวัฒนธรรมที่ส่งทอดต่อกันมาจากบรรพบุรุษทางประวัติศาสตร์ทั้งในด้าน การเมือง เศรษฐกิจ สังคม ศาสนา ภาษาและวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี

ในด้านสังคมโดยทั่วไปแล้วออสเตรเลียเป็นสังคมที่มีลักษณะแบบ “Benthamite Society” (Collins 1985, หน้าที่ 148) คือ มีคุณสมบัติที่สำคัญสามประการคือ (1) เป็นสังคมที่มีลักษณะประนีประนอมระหว่างผลประโยชน์ของรัฐกับบุคคลอย่างลงตัว หรือที่เรียกว่า สังคมแบบ “Utilitarianism” (2) เป็นสังคมที่ยึดถือหลักแห่งกฎหมายเป็นที่ตั้งหรือเป็นสังคมแบบ “Legalism” (3) เป็นสังคมที่มักมองโลกในแง่บวกและเชื่อในหลักการแห่งเหตุผล ซึ่งเน้นข้อเท็จจริงและกฎหมายมากกว่าความเชื่องมงาย

ปัจจุบันรัฐบาลออสเตรเลียได้กำหนดค่านิยมประชาติของตนประกอบด้วย (1) ความเชื่อในสิทธิเสรีภาพ ความเท่าเทียมกัน เกียรติยศ และศักดิ์ศรีส่วนบุคคล (2) ความเชื่อในเสรีภาพต่อการแสดงความคิดเห็น (3) ความเชื่อในเสรีภาพการนับถือศาสนา และเชื่อว่าระบบการเมืองต้องแยกออกจากศาสนา (4) เชื่อมั่นในเสรีภาพด้านการสมาคม (5) เชื่อมั่นในสังคมเสรีประชาธิปไตยระบบรัฐสภาอย่างเต็มรูป (6) เชื่อในความเท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นชายหรือหญิง (7) เชื่อในความเท่าเทียมกันของชาติพันธุ์ (8) รักความสงบสันติ มีความเกรงอกเกรงใจและเคารพซึ่งกันและกัน ให้ความช่วยเหลือต่อผู้ด้อยโอกาส (9) เชื่อในการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม (10) ภาษาอังกฤษเป็นภาษาประจำชาติ (Australian Government Department of Immigration and Citizenship 2007, หน้าที่ 4)

ค่านิยมเหล่านี้ก่อให้เกิดผลดีต่อความมั่นคงทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจ ทำให้ประชาชนของออสเตรเลียสามารถอยู่รวมกันโดยปราศจากการใช้ความรุนแรงในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นภายในประเทศ ยังผลให้รัฐบาล

---

157 ในศตวรรษที่ 19 ประชาชนออสเตรเลียร้อยละ 98 เป็นคนสัญชาติอังกฤษ สก็อต เวลส์และ ไอริส ดังนั้น ประชาชนออสเตรเลียในช่วงนี้มีความเชื่อหลักไม่ต่างจากชนชาวอังกฤษ อย่างไรก็ตามความเชื่อปลีกย่อยของชาวออสเตรเลียได้พัฒนาไปตามสภาพภูมิศาสตร์ของตน เช่น คนออสเตรเลียมีความเชื่อว่าคนผิวขาวมีความเหนือชั้นกว่าคนผิวสีอื่นๆ ตามความเชื่อของชาวอังกฤษ แต่สภาพภูมิศาสตร์ของออสเตรเลียอยู่ในวงล้อมของเอเชียดังนั้น จึงมีความระแวงและกลัวชนผิวเหลือง ดังนั้นนโยบายของพรรค Labor มักจะกีดกันการอพยพของชาวเอเชีย ยิ่งไปกว่านั้น การที่รัสเซียพ่ายแพ้ญี่ปุ่นในสงคราม Russo-Japanese War ในปี ค.ศ.1904-1905 ยิ่งเพิ่มความกลัวให้กับชาวออสเตรเลียในยุคนั้นมากขึ้น (Darlington 1987, หน้าที่ 56) ความเชื่อเช่นนี้ ทำให้คนออสเตรเลียจำนวนมากเต็มใจไปช่วยอังกฤษในเกือบทุกสมรภูมิอย่างต่อเนื่อง ประชาชนออสเตรเลียบางส่วนโดยเฉพาะพวกชาตินิยมและพวกสาธารณรัฐต้องการสร้างค่านิยมใหม่ที่ปฏิเสธค่านิยมเก่าของอังกฤษ พวกนี้ต้องการสร้างสังคมที่มีความยุติธรรมปราศจากคำสาปของชนชั้นและสิทธิพิเศษ และนิยมสร้างค่านิยม Bushman คือ พวกนิยมความเป็นอิสระ ให้ความเสมอภาคกับมวลมนุษย์ซึ่งต่อมาได้ถูกถ่ายทอดเป็นค่านิยมของชาวออสเตรเลียในยุคต่อมา

สามารถออกนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารประเทศได้อย่างเต็มที่และต่อเนื่อง นอกจากนั้นแล้ว ระบบการปกครองเสรีประชาธิปไตยของออสเตรเลียยังก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่อยู่บนรากฐานการแข่งขันเสรี ภายใต้กฎหมายที่เป็นธรรม หรือ “Rule of Laws" ที่ประกันสิทธิด้านการเมือง เสรีภาพประชาชน โดยมีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการตรวจสอบการใช้อำนาจของรัฐอย่างเข้มงวด สามารถป้องกันไม่ให้รัฐใช้อำนาจไปในทางที่ผิด (Donnel 2004, หน้าที่ 32) เช่น ออสเตรเลียได้กำหนดให้อำนาจศาลยุติธรรมมีความเป็นอิสระจากรัฐบาลเพื่อให้สามารถดำรงความยุติธรรมแก่ประชาชนโดยไม่เลือกว่าประชนชนผู้นั้นจะอยู่ในฐานะใดของสังคม ระบบการปกครองของออสเตรเลียจึงสามารถขจัดข้อขัดแย้งต่างๆที่เกิดขึ้นระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผิดกับประเทศที่เป็นประชาธิปไตยแต่ปกครองโดย “Rule by Laws” ที่รัฐบาลมักใช้ศาลยุติธรรมเป็นเครื่องมือทางการเมืองและการปกครองมากกว่าที่จะอำนวยความยุติธรรม อันมักก่อให้เกิดความไม่พอใจระหว่างประชาชนกับผู้ปกครองหรือระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ จนในที่สุดส่งผลกระทบเทือนต่อความมั่นคงในที่สุด

### 5.2.3 รัฐบาลและนโยบาย

รัฐบาล ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่ปกครองด้วยระบบเสรีประชาธิปไตยหรือ “Liberal Democracy” (Althaus Bridgman&Davis 2007, หน้าที่ 12) โดยถือกำเนินมาจากอาณานิคมของอังกฤษที่เริ่มตั้งรกรากครั้งแรกบริเวณ New South Wales ทางฝั่งตะออกเฉียงใต้ของทวีปออสเตรเลีย ในปี 1862 อาณานิคมต่างๆ มีการปกครองของตนเองไม่ว่าจะเป็นการป้องกันอาณานิคม การไปรษณีย์ การค้า การขนส่ง อย่างไรก็ตามประชาชนเริ่มเกิดความคิดในการสร้างชาติและความร่วมมือกันระหว่างอาณานิคมในปี ค.ศ. 1898 โดยชาวออสเตรเลียลงมติร่วมกันก่อตั้งสหพันธรัฐ (Federation) ภายใต้เครือจักรภพออสเตรเลียในวันที่ 1 มกราคม 1901 ประกอบด้วย 6 รัฐ ภายใต้ธรรมนูญการปกครองประเทศออสเตรเลียที่มีพื้นฐานหลักคือ การกลมกลืนกัน การยึดเหนี่ยวกัน ความเท่าเทียมกันของประชาชนบนพื้นฐานการเคารพในสิทธิพื้นฐานของความเป็นมนุษย์

ระบบการปกครองของออสเตรเลียถูกออกแบบโดยมีพื้นฐานผสมผสานระหว่างระบบรัฐบาลกลางแบบรัฐสภาอังกฤษหรือที่เรียกว่า “Westminster” กับระบบสหพันธรัฐอันมีแบบอย่างมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาหรือแบบ “Washington” ซึ่งเมื่อรวมการปกครองทั้งสองแบบเข้าด้วยกันก็สามารถเรียกใหม่ได้ว่า “Washminster” คณะรัฐมนตรีของออสเตรเลียจะต้องเป็นสมาชิกรัฐสภาที่มาจากการเลือกตั้งของประชาชนเท่านั้นเพื่อต้องการให้รัฐบาลกลางมีความรับผิดชอบต่อประชาชน ในขณะที่แต่ละรัฐก็มีรัฐบาลประจำรัฐปกครองตนเอง โดยที่รัฐธรรมนูญของออสเตรเลียได้กำหนดให้แต่ละรัฐนั้น มีจำนวนวุฒิสมาชิกในจำนวนที่เท่ากันในสภาสูง (Upper House of Parliament) อำนาจของสภาสูงมีเกือบเท่าเทียมกับสภาผู้แทนราษฎร (House of Representatives) ยกเว้นการตัดสินใจในนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการใช้งบประมาณของประเทศ รัฐบาลกลางของออสเตรเลียมีหน้าที่หลักสำคัญคือ การตอบข้อสงสัยในประเด็นปัญหาต่างๆให้ทั้งสมาชิกรัฐสภาทั้งในสภาสูงและสภาผู้แทนราษฎร จึงทำให้นโยบายของรัฐบาลที่เสนอผ่านทั้งสองสภาจำเป็นต้องสอดคล้องไม่

เพียงแต่เสียงส่วนใหญ่ของประเทศเท่านั้น แต่จะต้องสอดคล้องกับความเห็นของมลรัฐด้วย ดังนั้นแต่ละมลรัฐจึงมีอำนาจในการยับยั้งกฎหมายที่ผลกระทบต่อผลประโยชน์ของรัฐของตนด้วย ในขณะที่กฎหมายที่ออกโดยแต่ละรัฐนั้นก็จะต้องไม่ขัดแย้งกับรัฐธรรมนูญของออสเตรเลีย ลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดการคานอำนาจกันระหว่างรัฐบาลกลางกับรัฐบาลท้องถิ่น

รัฐธรรมนูญออสเตรเลียได้แยกอำนาจการปกครองออกเป็น 3 อำนาจ คือ อำนาจนิติบัญญัติ อำนาจบริหาร และอำนาจตุลาการ ผู้ใช้อำนาจนิติบัญญัติคือรัฐสภา โดยรัฐสภามีอำนาจในการออกกฎหมาย รัฐธรรมนูญออสเตรเลียได้กำหนดไว้ว่ากฎหมายที่จะออกบังคับใช้จะต้องผ่านทั้งสภาผู้แทนราษฎรและสภาสูง อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารสามารถออกกฎหมายภายใต้กฎหมายหลักที่ออกโดยรัฐสภา ตัวอย่างเช่น รัฐสภาออสเตรเลียได้ออกกฎหมายด้านศุลกากรในการห้ามบุคคลนำเข้าหรือออกสินค้าต้องห้าม ฝ่ายบริหารยังสามารถกำหนดในรายละเอียดเพิ่มเติมได้ว่าสินค้าที่ต้องห้ามนั้นคืออะไร (Australia's Constitution 2008, หน้าที่ vi) ดังนั้นความคาบเกี่ยวสัมพันธ์กันระหว่างอำนาจนิติบัญญัติกับอำนาจบริหารจึงเป็นไปอย่างใกล้ชิด ในขณะที่อำนาจตุลาการนั้นได้ถูกแยกต่างหากออกจากอำนาจนิติบัญญัติและอำนาจบริหารอย่างชัดเจน

รัฐธรรมนูญออสเตรเลียกำหนดให้ผู้แทนราษฎรและวุฒิสมาชิกจะต้องมาจากการเลือกตั้งจากประชาชนเพียงวิธีเดียว โดยกำหนดให้มีจำนวนวุฒิสมาชิกรัฐละ 12 คนเท่าๆ กันโดยไม่ขึ้นกับจำนวนประชากร และมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 60 คน มีวาระในการดำรงตำแหน่งคราวละ 6 ปี ในขณะที่จำนวนผู้แทนราษฎรเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนประชากรในแต่ละรัฐ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรของออสเตรเลียมีอายุคราวละ 3 ปี (Australia's Constitution 2008, หน้าที่ 17) ออสเตรเลียกำหนดให้มีจำนวนสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรมีทั้งสิ้น 125 คน (Blackmore, Elliott & Cotter 1977, หน้าที่ 213)

ออสเตรเลียมีประมุขสูงสุดคือ พระราชินีแห่งราชอาณาจักรอังกฤษแต่จำกัดบทบาทให้อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งออสเตรเลีย พระราชินีแห่งอังกฤษมีอำนาจในการแต่งตั้ง "Governor-General" ซึ่งทำหน้าที่แทนพระองค์ในการบริหารเครือประเทศออสเตรเลีย โดยการเสนอชื่อ Governor-General นั้น เป็นหน้าที่ของนายกรัฐมนตรี ทั้งนี้อำนาจที่สำคัญของ Governor-General มีสองประการที่สำคัญคือ (1) สามารถแต่งตั้งและปลดนายกรัฐมนตรีตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ (2) ลงนามยอมรับกฎหมายที่ผ่านโดยรัฐสภา หากมีข้อขัดแย้งระหว่างสภาสูงกับสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ตัว Governor-General มีอำนาจในการยุบทั้งสองสภาเพื่อจัดให้มีการเลือกตั้งใหม่จากประชาชนซึ่งก็เป็นทางออกหนึ่งที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญออสเตรเลีย

รัฐธรรมนูญออสเตรเลียได้ให้อำนาจรัฐสภาเครือประเทศในการออกกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับ (1) การป้องกันประเทศ (2) การต่างประเทศ (3) การค้าขายระหว่างประเทศและระหว่างรัฐ (4) การภาษี (5) การแต่งงานและการหย่าของบุคคล (6) การอพยพ (7) การล้มละลาย (8) การประนีประนอมและการชี้ขาดระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม ในส่วนของแต่ละรัฐสามารถที่จะมีธรรมนูญการปกครองตนเองและมีอำนาจนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการเป็นของตน แต่จะต้องไม่ขัดแย้งต่อรัฐธรรมนูญออสเตรเลีย

พรรคการเมืองออสเตรเลียมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ออสเตรเลีย เนื่องจากออสเตรเลียเป็นประเทศเสรีประชาธิปไตย ดังนั้นพรรคการเมืองจึงสับเปลี่ยนขึ้นมาบริหารประเทศตามโอกาสที่พรรคของตนได้รับการสนับสนุนจากประชาชนและสามารถคุมเสียงข้างมากในสภาผู้แทนราษฎร ดังนั้นพรรคการเมืองเมื่อเป็นรัฐบาลจึงสามารถนำนโยบายของของตนไปเป็นนโยบายของรัฐได้ พรรคการเมืองที่สำคัญของออสเตรเลียมีอยู่สองพรรคใหญ่คือ (1) พรรค Liberal Party (LPA) (2) พรรค Labor Party (ALP) สมาชิกของพรรค LPA ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลางซึ่งสนับสนุนนโยบาย “Free enterprise” หรือนโยบายธุรกิจเสรี ดังนั้นนักธุรกิจส่วนใหญ่จึงให้การสนับสนุนต่อพรรค LPA อย่างเต็มที่ ในขณะที่สมาชิกพรรค ALP ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นแรงงานซึ่งสนับสนุนนโยบายประกันสังคมซึ่งเน้นการแทรกแซงระบบเศรษฐกิจ เช่น สนับสนุนรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ สายการบินแห่งชาติ ธนาคารแห่งชาติ เป็นต้น การสนับสนุนส่วนใหญ่ของพรรค ALP จึงมาจากสหภาพการค้า (Trade Union) ในขณะที่พรรค LPA ไม่นิยมใช้นโยบายแทรกแซงในระบบเศรษฐกิจ

นโยบาย นอกจากรัฐบาลที่มั่นคงแล้วกรรมวิธีในการออกนโยบายยังมีความรัดกุมและไม่ใช่เป็นเพียงแต่นโยบายที่มีแต่แนวคิดเท่านั้น ออสเตรเลียยังได้คำนึงถึงนโยบายที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ด้วย รัฐบาลออสเตรเลียที่ผ่านมาในอดีตได้ออกนโยบายที่คิดคำนึงต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะยาว (Long-run economic growth) มาอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็ขจัดนโยบายที่เป็นอุปสรรคต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะยาวมาโดยตลอด เช่น นโยบายส่งเสริมการออมเงินและการลงทุนของประชาชน นโยบายการแปลงเงินออมนั้นไปเป็นอุตสาหกรรมที่ให้ผลผลิตที่สูง นโยบายแปลงเป็นเงินออมและเงินทุนเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในขนส่ง นโยบายที่ส่งเสริมการใช้เครื่องมือกลที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าทดแทนแรงงานคนหรือเครื่องมือกลที่มีประสิทธิภาพต่ำกว่า นโยบายส่งเสริมการค้นคิดนวัตกรรมใหม่ๆ ไม่ว่าจะเป็นในทางเคมีหรือเครื่องมือกล เช่น การคิดค้นปุ๋ยซุปเปอร์ฟอสเฟส นโยบายส่งเสริมให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่ๆ นโยบายการควบคุมอัตราเงินเฟ้อ การควบคุมหนี้สาธารณะและการไม่ขึ้นภาษี นโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ นโยบายขจัดกำแพงภาษีให้กับเครื่องมือกลที่นำเข้าจากต่างประเทศเพื่อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการผลิต นโยบายส่งเสริมการขยายกิจการทางธุรกิจและส่งเสริมการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศ นโยบายในการจัดการเรื่องที่ดินแบ่งสรรให้กับเกษตรกรอย่างเป็นธรรม นโยบาย “Clever Australia” หรือนโยบายลงทุนด้านการศึกษาสาธารณะที่พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของออสเตรเลียให้มีความสามารถในการปรับตัวต่อใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ นโยบายส่งเสริมการอพยพแรงงานฝีมืออพยพย้ายถิ่นฐานเข้าอยู่อาศัยในออสเตรเลียอย่างถาวร นโยบายส่งเสริมการย้ายการลงทุนจากธุรกิจอุตสาหกรรมที่ออสเตรเลียมีขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำไปสู่ธุรกิจอุตสาหกรรมที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่เหนือกว่าประเทศอื่น เช่น การปรับเปลี่ยนแรงงานของออสเตรเลียให้มีความสามารถในการทำงานที่ใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อนำไปเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรมที่ต้องการเทคโนโลยีสูงกว่าภาคการเกษตร ออสเตรเลียไม่สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการเกษตรที่ใช้แรงงานราคาถูกในเอเชียได้ ออสเตรเลียจึงจำเป็นต้องย้ายแรงงานส่วนใหญ่ไปใช้ในอุตสาหกรรมขั้นสูงที่เหมาะสมกับแรงงานราคาแพงของออสเตรเลีย นโยบายการส่งเสริมให้ธุรกิจอุตสาหกรรมหาหนทาง

เพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าและบริการ นโยบายยกเลิกการปกป้องอุตสาหกรรมและแรงงานที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและแรงงานออสเตรเลีย หรือ นโยบาย “if you don’t swim strongly, you sink” ได้แก่ การยกเลิกกำแพงภาษีต่อสินค้าอุตสาหกรรมที่ผลิตจากต่างประเทศ เพื่อกระตุ้นให้อุตสาหกรรมของตนเกิดการพัฒนาประสิทธิภาพในตลาดการแข่งขันเสรี

### 5.3 ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของออสเตรเลีย

จากการศึกษาประวัติศาสตร์ของออสเตรเลียพบว่า ออสเตรเลียได้พึ่งพาการค้าขายแลกเปลี่ยนกับประเทศต่างๆ มาตั้งแต่เริ่มก่อตั้งอาณานิคมบนทวีปออสเตรเลียในปลายศตวรรษที่ 16 ทั้งนี้เพราะออสเตรเลียได้รับค่านิยมความเชื่อในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมของอังกฤษมาอย่างเต็มที่ ซึ่งระบบเศรษฐกิจแบบนี้อาศัยหลักการของ Adam Smith และ David Ricardo นั่นคือ

(1) เลือกผลิตสินค้าที่ตนเองเชี่ยวชาญมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น (Specialization & Comparative advantage)

(2) แสวงประโยชน์จากตลาดทุนเสรีเพื่อใช้ในการขยายการผลิตและการค้าของตนให้มีปริมาณมากคุณภาพสูงทำให้ต้นทุนต่ำต่อหน่วยต่ำ (Economy of Scale) ด้วยมุ่งดำเนินการผลิตแบบเชิงอุตสาหกรรมใช้เครื่องจักรและเทคโนโลยีขั้นสูง มีการจัดแบ่งงานกันตามความเชี่ยวชาญของคน โรงงาน และพื้นที่ (Division of Labor, Specialization by firm and Specialization by area) ซึ่งจะส่งผลให้อุตสาหกรรมรวมตัวกันเป็นกลุ่มใหญ่ สามารถที่จะพึ่งพากันเองและใช้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานร่วมกันได้อย่างคุ้มค่า

(3) แสวงประโยชน์จากการค้าขายแลกเปลี่ยนผลผลิตระหว่างประเทศและพัฒนาเทคโนโลยีเสรีเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้กับตนด้วยต้นทุนที่ต่ำแต่ให้คุณค่าสูง ผันรายได้มาลงทุนในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนต่อการพัฒนาประเทศ เช่น การสร้างแหล่งเกษตรและอุตสาหกรรม การสร้างชุมชนเมืองและสิ่งอำนวยความสะดวก การสร้างระบบขนส่งและการสื่อสาร การสร้างสถาบันการศึกษา นี่เองจึงทำให้ออสเตรเลียสามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของตนสู่ระดับโลกได้

### 5.4 การพัฒนาเศรษฐกิจออสเตรเลีย

ออสเตรเลียมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็น 3 ระยะ คือ

(1) ระยะที่ 1 การพัฒนาเศรษฐกิจของตนบนรากฐานอุตสาหกรรมปฐมภูมิ (Primary) หรือระดับพื้นฐานซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติและการส่งออก หรือระบบเศรษฐกิจแบบ “natural resource-based and export-oriented expansion” (McLean 2004, หน้าที่ 2) ซึ่งออสเตรเลียได้ดำเนินการในระยะเริ่มต้นของการก่อสร้างชาติระหว่างปี ค.ศ.1788 ถึง ค.ศ.1911 กินเวลา 123 ปี

(2) ระยะที่ 2 การพัฒนาเศรษฐกิจบนรากฐานอุตสาหกรรมทุติยภูมิ (Secondary) หรืออุตสาหกรรมการผลิต (Gahan 2004, หน้าที่ 247) ซึ่งดำเนินการในช่วงที่โลกเข้าสู่ยุคการปฏิวัติอุตสาหกรรมเป็นช่วงก่อนจะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 จนกระทั่งสิ้นสุดยุคสงครามเย็น หรือระหว่างปี ค.ศ. 1901 ถึง ค.ศ. 1995 กินเวลาทั้งสิ้น 94 ปี

(3) ระยะที่ 3 การพัฒนาเศรษฐกิจบนรากฐานอุตสาหกรรมตติยภูมิ (Tertiary) หรืออุตสาหกรรมความรู้และการบริการ หรือ "Knowledge-based and services-based economy" ซึ่งดำเนินการในขณะที่โลกกำลังเดินทางเข้าสู่ยุคโลกาภิวัฒน์ คือ นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 จนถึง ปัจจุบัน (Steering Group for Services Exports 2007-08) นับเป็นเวลาผ่านมาเพียง 14 ปีเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ออสเตรเลียก็ยังคงดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจอยู่ในช่วงนี้

## 5.5 ระยะที่ 1 เศรษฐกิจบนฐานการอุตสาหกรรมปฐมภูมิ

เศรษฐกิจออสเตรเลียมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่อังกฤษเริ่มสร้างอาณานิคมบนทวีปออสเตรเลียตั้งแต่ ปี ค.ศ.1788 เป็นต้นมา ในช่วงแรกของการก่อร่างอาณานิคมนั้น ชาวออสเตรเลียจำเป็นต้องนำทรัพยากรแทบทุกอย่างมาจากอังกฤษ ไม่ว่าจะเป็น คน เครื่องมือ เงินทุน และสินค้าอุปโภคและบริโภค โดยสินค้าเหล่านี้ถูกลำเลียมาจากอาณานิคมของอังกฤษใน Africa คือ เมือง Cape Town จวบจนกระทั่งศตวรรษที่ 19 ออสเตรเลียจึงเริ่มมีขีดความสามารถในการผลิตสินค้าบริโภคจนเพียงพอที่เลี้ยงตนเองได้ (Darlington 1987, หน้าที่ 11) ในระยะนี้ออสเตรเลียตัดสินใจเลือกอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าระดับปฐมภูมิหรืออุตสาหกรรมพื้นฐานที่ต้องพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติที่เหมาะสมกับออสเตรเลียใน 4 อุตสาหกรรมหลัก คือ (1) อุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะ (2) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ (3) อุตสาหกรรมข้าวสาลี (4) อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากเนื้อและนม ซึ่งปัจจุบันอุตสาหกรรมทั้ง 4 ตัวนี้ก็ยังคงเป็นอุตสาหกรรมการส่งออกที่สำคัญของออสเตรเลียในตลาดโลก

**<u>อุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะ</u>** ออสเตรเลียได้เริ่มแสวงประโยชน์จากความได้เปรียบทางธรรมชาติตัวที่ 1 ด้วยการเริ่มนำแกะเข้ามาเลี้ยงบนทวีปออสเตรเลียเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1797 ตั้งแต่นั้นมาอุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะเพื่อผลิตขนแกะส่งออกขายในตลาดโลกจึงเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่ง ปี ค.ศ. 1891 จำนวนประชากรแกะของออสเตรเลียมีสูงถึง 107 ล้านตัว (Blackmore, Elliott & Cotter 1977, หน้าที่ 119) ออสเตรเลียได้กลายเป็นประเทศที่ส่งขนแกะรายใหญ่ที่สุดในโลกภายในเวลาเพียงครึ่งศตวรรษ เป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งว่าออสเตรเลียเริ่มต้นอุตสาหกรรมนี้ได้อย่างไร จากการที่ประเทศไม่มีอะไรเลยจนกลายเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก

สาเหตุที่อุตสาหกรรมผลิตขนแกะของออสเตรเลียกลายเป็นอุตสาหกรรมส่งออกอันดับหนึ่งเนื่องจากออสเตรเลียรู้จักการใช้สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่เอื้ออำนวยของตนให้เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม ในกรณีของการเลี้ยงแกะนั้นออสเตรเลียมีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยมาก คือ (1) ออสเตรเลียมีพื้นที่กว้างขวางจึงเหมาะสมต่อการเลี้ยงแกะ อีกทั้งที่ดินส่วนใหญ่ยังไม่มีใครครอบครองเป็นเจ้าของ ส่งผลให้แกะสามารถหาอาหารได้โดยไม่มีขีดจำกัด (2) อุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะนั้น เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ต้องการการจัดการเรื่องน้ำมากนัก จึงนับว่าเป็นอุตสาหกรรมนี้เหมาะสมกับออสเตรเลียที่

มีภูมิอากาศแห้งแล้ง (3) สภาพทางภูมิอากาศของออสเตรเลียมีแสงแดดจัดตามธรรมชาติตลอดทั้งปีจึงเหมาะสมกับอุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะเป็นอย่างมาก (4) บนทวีปออสเตรเลียไม่มีสัตว์ใดที่เป็นอันตรายต่ออุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะ จึงทำให้ออสเตรเลียไม่ต้องลงทุนมากในการกำจัดศัตรูของแกะ

ธรรมชาติที่เอื้ออำนวยนี้ส่งผลให้ต้นทุนในผลิตขนแกะของออสเตรเลียต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมชนิดเดียวกันในประเทศอื่นๆ นอกจากนี้แล้วออสเตรเลียยังมีความสามารถในการมองการไกลเห็นถึงความต้องการของตลาดโลกในอนาคต อันเกิดจากความต้องการของโรงงานทอผ้าในอังกฤษและยุโรปที่กำลังเข้าสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ทำให้การลงทุนการเลี้ยงแกะนี้เป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเหมาะสมกับความต้องการของตลาด แม้ในปัจจุบันนี้อุตสาหกรรมการเลี้ยงแกะก็ยังคงมีความสำคัญต่อออสเตรเลียที่ติดอันดับหนึ่งในสิบ

**<u>อุตสาหกรรมเหมืองแร่</u>** ในปี ค.ศ.1851 ออสเตรเลียได้เริ่มแสวงประโยชน์จากธรรมชาติตัวที่ 2 คืออุตสาหกรรมผลิตแร่ทองคำเพื่อการส่งออก ทองคำของออสเตรเลียได้ถูกค้นพบครั้งแรกในรัฐ New South Wales และ Victoria ซึ่งต่อมาออสเตรเลียสามารถสร้างรายได้อย่างมหาศาลจากการผลิตทองคำส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งไม่ใช่เพียงแค่โชคเท่านั้นที่ทำให้ออสเตรเลียร่ำรวย แต่ด้วยการที่ออสเตรเลียมองเห็นโอกาสจากตลาดทองคำ ซึ่งเป็นที่ต้องการอย่างมากของตลาดโลก ทั้งนี้เนื่องจากในขณะนั้นการค้าขายระหว่างประเทศได้เริ่มมีการใช้ทองคำเป็นมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนสินค้า เมื่อการค้าขายระหว่างประเทศเติบโตอย่างสูง ส่งผลให้ความต้องการทองคำในตลาดโลกมีความต้องการสูง ออสเตรเลียจึงสามารถสร้างรายได้จากการขายทองคำได้เป็นมูลค่าสูงมากถึง 100 ล้านปอนด์ในช่วงเวลานั้น ส่งผลให้เศรษฐกิจของออสเตรเลียเจริญเติบโตถึงขีดสุด นอกจากทองคำแล้วออสเตรเลียก็ยังคงลงทุนสำรวจหาแหล่งแร่ชนิดอื่นๆ จำนวนมาก สถิติปี 2004 พบว่า ออสเตรเลียมีการลงทุนสำรวจหาแหล่งแร่มากถึง 1028.3 ล้านดอลลาร์ (Geoscience Australia 2006, หน้าที่ 1) แร่ธาตุที่สำคัญของออสเตรเลียได้แก่ ทองคำ เพชร ทราย เหล็ก นิกเกิ้ล ยูเรเนียม สังกะสี ตะกั่ว และเงิน

**<u>อุตสาหกรรมข้าวสาลี</u>** ต่อจากอุตสาหกรรมการผลิตทองคำ ออสเตรเลียมุ่งเน้นการพัฒนาเกษตรกรรมอย่างต่อเนื่อง ในศตวรรษที่ 19 ออสเตรเลียมองเห็นถึงความต้องการแป้งสาลีเพื่อการบริโภคของตลาดโลก ทั้งนี้เนื่องจากประเทศในยุโรปจำนวนมากได้ละทิ้งการเกษตรกรรมปลูกข้าวสาลีไปเป็นอุตสาหกรรมการผลิต ออสเตรเลียมองเห็นโอกาสนี้จึงมุ่งเน้นการผลิตข้าวสาลีเพื่อการส่งออก ประกอบกับข้าวสาลีมีความเหมาะสมกับภูมิอากาศที่แห้งแล้งของออสเตรเลีย รวมทั้งการเร่งพัฒนาเส้นทางรถไฟภายในประเทศที่สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือที่ทันสมัยทำให้การขนส่งข้าวสาลีจากแหล่งผลิตที่ลึกเข้าไปในทวีปออสเตรเลียสามารถนำไปขายในตลาดโลกได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้แล้วออสเตรเลียยังได้มีการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาช่วยในการผลิตข้าวสาลี เช่น มีการใช้ปุ๋ยซูเปอร์ฟอสเฟต และมีการคิดค้นสายพันธ์ข้าวสาลีที่คงทนต่อความแห้งแล้ง ให้ผลผลิตเร็ว ทำให้ในปี ค.ศ.1900 รัฐวิคตอเรียมีพื้นที่ปลูกข้าวสาลีสูงถึง 2 ล้านเอเคอร์ รัฐออสเตรเลียใต้ 1.8 ล้านเอเคอร์ และ รัฐนิวเซาธ์เวล 1.4 ล้านเอเคอร์ (Blackmore, Elliott & Cotter 1977, หน้าที่ 117)

**<u>อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากนมและเนื้อ</u>** นอกจากการส่งออกข้าวสาลี ออสเตรเลียยังส่งออกเนื้อแกะและเนยไปขายยังตลาดในยุโรปเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากออสเตรเลียได้แก้ปัญหาเรื่องการขนส่งผลิตภัณฑ์นมและเนื้อไปยังยุโรปด้วยเทคโนโลยีห้องเย็นเป็นผลสำเร็จในปี ค.ศ.1880 ทำให้ออสเตรเลียสามารถขนส่งเนื้อและผลิตภัณฑ์จากนมไปขายยังอังกฤษและยุโรปอย่างเป็นระบบ

ด้วยอุตสาหกรรมที่กล่าวมาแล้วทั้งสี่ชนิด ทำให้ในปี ค.ศ.1888 ด้วยพลเมืองเพียง 3 ล้านคน ออสเตรเลียได้กลายเป็นประเทศที่มีผลผลิตประชาชาติต่อหัวสูงที่สุดในโลก เมื่อสิ้นสุดศตวรรษที่ 19 ออสเตรเลียได้กลายเป็นประเทศที่ร่ำรวยมากที่สุดเมื่อวัดในแง่ของผลผลิตมวลรวมต่อหัว อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมเหล่านี้ไม่ได้เป็นประโยชน์ต่อการจ้างงานแก่ชาวออสเตรเลียมากนักเนื่องจากการเกษตรของออสเตรเลียใช้เครื่องจักรแทนแรงงานคนเป็นส่วนใหญ่ ออสเตรเลียจึงจำเป็นต้องมองหาอุตสาหกรรมการผลิตอื่นที่จะช่วยรองรับการจ้างงานและเพิ่มผลผลิตของตนให้สูงขึ้นสำหรับประชากรที่กำลังเพิ่มมากขึ้นในอนาคต นั้นก็คือ การมุ่งไปสู่เศรษฐกิจบนฐานอุตสาหกรรมทุติยภูมิ และตติยภูมิซึ่งไม่ต้องพึ่งพาธรรมชาติมากนัก แต่เน้นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและให้ผลตอบแทนในการลงทุนที่คุ้มค่ากว่า

## 5.6 ระยะที่ 2 เศรษฐกิจบนฐานอุตสาหกรรมระดับทุติยภูมิ

<u>อุตสาหกรรมเบา</u> การพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานยุทธศาสตร์ที่ 1 ไม่อาจจะยั่งยืนถาวรได้ เพราะการพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติแต่เพียงอย่างเดียวนั้น เป็นการเสี่ยงเกินไปสำหรับออสเตรเลีย กอปรกับออสเตรเลียจำเป็นต้องเพิ่มงานรองรับกับประชากรของออสเตรเลียที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนเมือง ดังนั้นออสเตรเลียจึงหันมาพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่เหมาะสม โดยมุ่งที่จะสร้างอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้าจากภายนอกประเทศเป็นหลัก ในปลายศตวรรษที่ 19 (1890) ออสเตรเลียเริ่มต้นสร้างอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มสำเร็จรูป เสื้อผ้าและเครื่องมือการเกษตร ต่อมาออสเตรเลียเริ่มพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กจำนวนมาก ได้แก่ โรงงานน้ำตาล โรงงานผลิตเฟอร์นิเจอร์ โรงเลื่อย โรงงานผลิตน้ำมันยูคาลิปตัส โรงงานผลิตปั๊มน้ำ โรงสีข้าวสาลี โรงงานหลอมเหล็ก โรงงานผลิตเกลือ โรงงานผลิตขนมปังกรอบ โรงงานผลิตแป้ง โรงงานสกัดน้ำมันจากพืช โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานทอผ้า โรงงานผลิตเครื่องดื่ม โรงงานผลิตแก้ว โรงงานผลิตเสื้อผ้า โรงงานเคมีและวัตถุระเบิด โรงงานถลุงแร่เหล็ก โรงงานสร้างเปียโน โรงงานผลิตอาหาร โรงงานปูนซีเมนต์ โดยโรงงานเหล่านี้มักอยู่รวมกันเป็นกลุ่มก้อนใกล้กับชุมชนเมืองเพื่อ (1) การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบและการแจกจ่ายผลผลิต (2) สะดวกในการหาแรงงาน (3) สะดวกต่อการขนส่งสินค้าออกขายต่างประเทศ

<u>อุตสาหกรรมหนัก</u> ในต้นศตวรรษที่ 20 อุตสาหกรรมการผลิตออสเตรเลียเริ่มหันไปหาอุตสาหกรรมหนักที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยในปี ค.ศ.1912 บริษัท BHP ตัดสินใจลงทุน 1,000 ล้านปอนด์ในอุตสาหกรรมผลิตเหล็กใน New South Wales จนกระทั่งปี ค.ศ.1939 บริษัทนี้สามารถผลิตเหล็กกล้าป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมอื่นๆ ได้ปีละ 1.25 ล้านตัน เมื่ออุตสาหกรรมเหล็กเจริญก้าวหน้า อุตสาหกรรมหนักอื่นๆ ก็เกิดขึ้นตามมาเป็นดอกเห็ด เช่น อุตสาหกรรมการต่อเรือ

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์[158] อุตสาหกรรมการผลิตสายโทรเลข อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบิน อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมกระดาษ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องมือและเครื่องจักรการเกษตร อุตสาหกรรมผลิตอลูมิเนียม อุตสาหกรรมดังกล่าวสามารถสร้างรายได้ให้กับออสเตรเลียเป็นมูลค่าสูงถึงร้อยละ 16 ของรายได้ประชาชาติ อย่างไรก็ตามผลผลิตจากอุตสาหกรรมเหล่านี้ไม่อาจจะแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศได้เนื่องจากแรงงานของออสเตรเลียมีต้นทุนที่ค่อนข้างสูงกว่าประเทศอื่นๆ ดังนั้นตลอดระยะเวลา 70 ปี ออสเตรเลียพบกับอุปสรรคที่ราคาสินค้าที่ผลิตในออสเตรเลียมีราคาสูงกว่าสินค้าที่ผลิตจากประเทศอื่น รัฐบาลออสเตรเลียจึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายปกป้องผลผลิตของตนด้วยการออกนโยบายกำแพงภาษี ในระหว่างปี ค.ศ.1905 ถึง 1907 ออสเตรเลียได้ออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมของตน เช่น ใน มิ.ย.1905 ออสเตรเลียได้ออกกฎหมายเพิ่มภาษีสินค้านำเข้าหลายรายการ (Darlington 1987, หน้าที่ 80) ส่งผลให้สินค้านำเข้าจากต่างประเทศมีราคาสูงขึ้น

<u>การออกกฎหมายปกป้องอุตสาหกรรม</u> ในปี ค.ศ. 1906 รัฐบาลออสเตรเลียได้ออกกฎหมายภาษีสรรพสามิตต่อเครื่องจักรกลการเกษตรที่นำเข้าจากต่างประเทศ หรือ “Excise Tariff (Agricultural Machinery) Act” และ “Customs Tariff Act” ซึ่งเรียกเก็บภาษีในอัตราคงที่ 12 ปอนด์กับเครื่องมือเกษตรกรรมที่นำเข้าจากต่างประเทศ ในขณะที่เครื่องมือการเกษตรที่ผลิตในประเทศกลับเรียกเก็บเพียง 6 ปอนด์ หรือบางครั้งอาจได้รับการยกเว้นถ้าเจ้าของโรงงานของออสเตรเลียได้ให้ค่าจ้างแรงงานตามค่าแรงขั้นต่ำที่รัฐบาลออสเตรเลียกำหนด ออสเตรเลียออกกฎหมายให้บำนาญแก่ผู้ใช้แรงงานเมื่อมีอายุเกิน 65 ปี นอกจากกำแพงภาษีแล้ว ในปี 1931 ออสเตรเลียยังได้ประกาศลดค่าเงินของตนลงส่งผลให้ราคาสินค้านำเข้าสูงขึ้นทันที อันเป็นวิธีการหนึ่งของออสเตรเลียในการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตของตน

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ออสเตรเลียยังใช้นโยบายอพยพแรงงานจากต่างด้าวจำนวนมากเข้ามาในประเทศเพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจใหม่ของออสเตรเลียที่มุ่งการขยายอุตสาหกรรมหนัก เช่น ในปี 1947 ออสเตรเลียมีนโยบายส่งเสริมให้ชาวอังกฤษอพยพมาอาศัยอยู่ในออสเตรเลียเป็นจำนวนสูงถึง 23,314 คน และอีก 75,486 คน พอสิ้นสุดปี 1953 มีผู้อพยพเข้าออสเตรเลียรวมแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 170,000 คน (Jordens 1995, หน้าที่ 27-29) ผลจากการอพยพนี้ทำให้ออสเตรเลียมีประชากรมีจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นดังนี้ ในปี ค.ศ.1947 มีประชากร 7.4 ล้านคน ในปี ค.ศ.1951 มีประชากรเพิ่มเป็น 8.4 ล้านคน และในปี ค.ศ. 1956 มีประชากรเพิ่มเป็น 9.4 ล้านคน

อย่างไรก็ตามนโยบายกำแพงภาษีกลับส่งผลเสียให้ออสเตรเลียขาดขีดความสามารถในการแข่งขันบนเวทีระหว่างประเทศ จนในที่สุดส่งผลให้ประสิทธิภาพการผลิตของออสเตรเลียตกต่ำลงเรื่อยๆ ในขณะที่ค่าแรงของออสเตรเลียกลับมีต้นทุนที่สูง จนกระทั่งในปี 1970 ผลผลิตมวลรวมของออสเตรเลียต่อหัวตกไปอยู่ในอันดับที่ 14 ของโลกและมีท่าทีว่าจะ

---

158 อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มในปี ค.ศ.1920 จำนวนรถยนต์ในออสเตรเลียเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็วนับจากจำนวน 1 แสนคันในปี 1922 เพิ่มเป็น 5 แสนคันในปี 1929 (Blackmore, Elliott & Cotter 1977, หน้าที่ 159) อุตสาหกรรมรถยนต์ทำให้เกิดอุตสาหกรรมสนับสนุนหรืออุตสาหกรรมต่อเนื่องจำนวนมากนี่เองที่ทำให้อุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญมากสำหรับแรงงานของออสเตรเลีย

ตกต่ำลงไปเรื่อยๆ มูลค่าของสินค้าที่ส่งออกของออสเตรเลียให้ผลกำไรน้อย อีกทั้งสินค้าที่เคยสร้างรายได้ให้กับออสเตรเลียเป็นอย่างดี เช่น ขนแกะเริ่มถูกแทนที่ด้วยเส้นใยสังเคราะห์ ทองคำซึ่งเคยเป็นมาตรฐานในการค้าขายระหว่างประเทศได้ถูกยกเลิกลง อุตสาหกรรมภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมการผลิตระดับปฐมภูมิ หรือระดับทุติยภูมิ ไม่สามารถสร้างรายได้ให้กับออสเตรเลียอย่างในอดีต ออสเตรเลียจึงเริ่มหาทางแก้ไข มิฉะนั้นแล้วออสเตรเลียก็จะเข้าสู่ยุคของการเสื่อมถอยทางเศรษฐกิจ สิ่งหนึ่งที่ออสเตรเลียสามารถกระทำได้ก่อนที่จะสามารถค้นคว้าหาแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ในขณะนั้นก็คือ การเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตของตน ด้วยการยกเลิกนโยบายการปกป้องอุตสาหกรรมและปล่อยให้มีการปรับสภาพตามกลไกตลาดโลก

ในปี ค.ศ. 1973 ออสเตรเลียเริ่มการขจัดกำแพงภาษีของตนออกร้อยละ 25 และขจัดกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีทางการค้า มีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการให้เอกชนดำเนินการแทน กำหนดนโยบายที่ปล่อยให้ตลาดเป็นผู้กำหนดราคาและความต้องการ โดยนโยบายนี้มีจุดมุ่งที่สำคัญก็คือ ต้องการให้อุตสาหกรรมของออสเตรเลียมีการปรับเปลี่ยนวิธีการผลิตให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นจนสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ถือได้ว่าออสเตรเลียกำลังเข้าสู่ยุคปฏิรูปเศรษฐกิจโดยใช้ตลาดเป็นตัวนำ นโยบายเศรษฐกิจนี้สามารถชะลอการตกต่ำของเศรษฐกิจออสเตรเลียได้อย่างน่าพอใจ ในที่สุดออสเตรเลียสามารถดึงผลผลิตมวลรวมต่อหัวของตนกลับมาอยู่ในระดับที่ 8 ของโลก

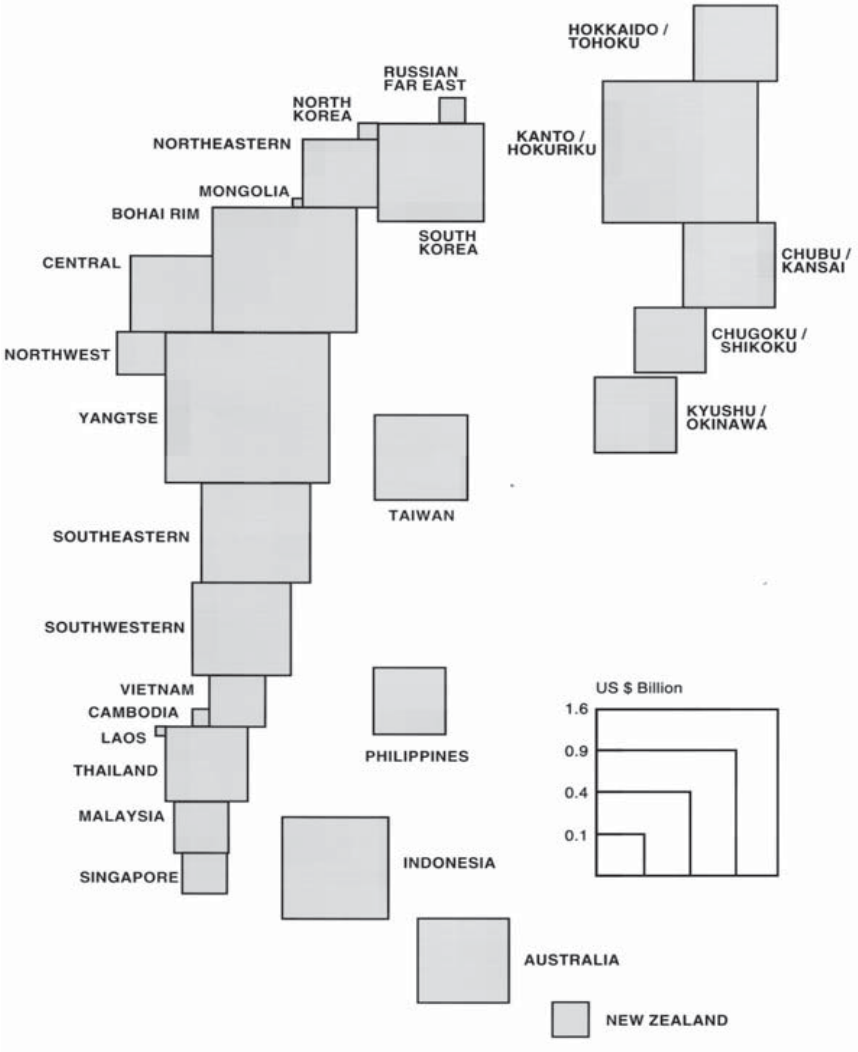
### 5.7 ระยะที่ 3 เศรษฐกิจบนฐานอุตสาหกรรมระดับตติยภูมิ

ในระหว่างปี 1995 อินเตอร์เน็ตได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงอย่างมากต่อการติดต่อสื่อสารของมนุษย์ ยังผลให้ปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตกับผู้บริโภคเปลี่ยนไป อินเตอร์เน็ตและเทคโนโลยีการสื่อสารทำให้ผู้ผลิตกับผู้บริโภคไม่จำเป็นต้องติดต่อกันทางกายภาพโดยตรงแต่สามารถติดต่อผ่านเครือข่ายการสื่อสารได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ขายกับผู้ซื้อที่แม้แต่อยู่ห่างไกลกันก็สามารถแลกเปลี่ยนสินค้าได้กันอย่างกว้างขวางครอบคลุมพื้นที่ได้ทั่วโลก อุตสาหกรรมการให้บริการแก่ลูกค้าจึงกำเนิดขึ้นพร้อมกับเทคโนโลยีการสื่อสาร สินค้าบริการจึงให้ผลผลิตใหม่ที่ออกมาในรูปของมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมพื้นฐาน ซึ่งสามารถสร้างความได้เปรียบด้านการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตประเภทอื่นๆ สิ่งหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมบริการแตกต่างไปจากอุตสาหกรรมพื้นฐานอื่นๆ ก็คือ อุตสาหกรรมบริการมุ่งเน้นสินค้าประเภทที่จับต้องไม่ได้ มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการการกับผู้บริโภค ด้วยเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่การโอนถ่ายสินค้าประเภทบริการจึงไม่เป็นอุปสรรค โดยตัวสินค้าบริการส่วนมากมักเน้นบริการใน 2 รูปแบบคือ (1) ด้านการให้ความช่วยเหลือ (2) ด้านการใช้ประโยชน์หรือเอาใจใส่ดูแล ซึ่งอาจได้แก่ การให้ประสบการณ์ การให้ข้อมูล หรือการให้คำปรึกษาในการแก้ปัญหา

ในระหว่างปี ค.ศ.2004 ถึง 2005 สินค้าบริการของออสเตรเลียสามารถสร้างรายได้ประชาชาติให้กับออสเตรเลียสูงมากกว่าสองในสามของผลผลิตมวลรวมหรือคิดเป็นร้อยละ 77.9 มีการจ้างงานในภาคบริการค่อนข้างสูงมากถึงร้อยละ 84.1 ของแรงงานทั้งหมดหรือ ประมาณ 8.2 ล้านคน มีการลงทุนในภาคบริการของออสเตรเลียสูงถึงร้อยละ 60 ของการลงทุน

ทั้งหมด หรือคิดเป็นมูลค่า 71.1 พันล้านดอลลาร์ สินค้าบริการของออสเตรเลียมีมูลค่าการส่งออกสูงถึงร้อยละ 22.8 หรือประมาณ 35 พันล้านดอลลาร์ (Steering Group for Services Exports 2007-08, หน้าที่ 9) ภาคบริการของออสเตรเลียมีการเติบโตร้อยละ 3 ต่อปี โดยสินค้าภาคบริการของออสเตรเลียที่สำคัญสามารถจำแนกแบ่งออกได้เป็น 14 ภาคบริการ คือ (1) ไฟฟ้าและประปา (2) ก่อสร้าง (3) การขายส่ง (4) การขายปลีก (5) ร้านกาแฟ ร้านอาหารและ ห้องพัก (6) การขนส่งและการจัดเก็บสินค้า (7) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (8) การสื่อสาร (9) การเงินและการประกันภัย (10) การอสังหาริมทรัพย์และการธุรกิจ (11) การบริหารงานภาครัฐและการป้องกันประเทศ (12) การบริการด้านศึกษา (13) การสุขภาพและการบริการชุมชน (14) การนันทนาการและวัฒนธรรม

ปัจจุบันสินค้าบริการของออสเตรเลียครอบคลุมสามในสี่ของเศรษฐกิจออสเตรเลียและกำลังเติบโตเข้าใกล้สี่ในห้าของเศรษฐกิจออสเตรเลียในปัจจุบัน ถือได้ว่าออสเตรเลียกำลังเปลี่ยนฐานเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมการผลิตไปสู่เศรษฐกิจฐานความรู้หรือ “Knowledge-based economy” ปัจจุบันบริษัทที่ผลิตสินค้าบริการของออสเตรเลียมีมูลค่าคิดเป็นถึงร้อยละ 82 ของมูลค่าที่ได้จากผู้ผลิตสินค้าทั้งหมด บริษัทของออสเตรเลียมากกว่า 25,000 รายส่งออกสินค้าบริการ ในระหว่างปี ค.ศ.2005-06 สินค้าบริการที่ส่งออกมากที่สุดของออสเตรเลียก็คือ บริการการท่องเที่ยวและสินค้าด้านบริการศึกษาที่มีมูลค่าสูงถึง 11 พันล้านและ 10 พันล้านดอลลาร์ตามลำดับหรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของสินค้าบริการที่ส่งออกเกือบทั้งหมด สินค้าบริการประเภทไอทีและวิศวกรรมให้มูลค่า 1.2 พันล้านดอลลาร์ ในขณะที่สินค้าบริการประเภทการเงินและการประกันภัยเป็นมูลค่า 1.7 พันล้านดอลลาร์ สินค้าบริการด้านการสื่อสารมีมูลค่า 800 ล้านดอลลาร์ การให้บริการด้านวัฒนธรรมและการนันทนาการเป็นมูลค่า 660 ล้านดอลลาร์ ที่เหลืออีก 1 พันล้านดอลลาร์เป็นสินค้าบริการข้างเคียงกับที่ได้กล่าวมาแล้ว ยิ่งไปกว่านั้นสินค้าบริการยังคิดเป็นมูลค่า 1 ใน 5 ส่วนของมูลค่าสินค้าที่ส่งออก (สินค้าประเภทพื้นฐานนั้นได้ผนวกรวมการบริการด้านอีกหลายด้าน เช่น การบริการด้านลอจิสติกส์ การวิจัย การออกแบบ การเงิน การสื่อสาร และการให้บริการธุรกิจ)




**รูป 12 ขนาดเศรษฐกิจออสเตรเลียเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น**

## 5.8 สมุททานุภาพของออสเตรเลีย

Tangridi (2002) ได้อธิบายสมุททานุภาพในความหมายปัจจุบันมันหมายถึงการใช้ทะเลในรูปแบบที่แตกต่างกันดังนี้ คือ (1) การใช้ทะเลในการคมนาคมและติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ (2) การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต (3) การใช้ทะเลในการแผ่อิทธิพลสนับสนุนนโยบายต่างประเทศ (4) การใช้ทะเลในการป้องกันประเทศ ซึ่งการจะใช้ประโยชน์จากทะเลได้นั้น ไม่เพียงมีแนวคิดเท่านั้น แต่จะต้องนำแนวคิดมาพัฒนาให้เกิดขีดความสามารถทางทะเลให้เพียงพอและเหมาะสมกับการใช้ประโยชน์จากทะเลของตนด้วย เพราะหากมีแต่แนวคิดแต่ไม่มีการสร้างขีดความสามารถรองรับก็ไม่สามารถนำแนวคิดนั้นไปสู่การปฏิบัติได้ ดังนั้นออสเตรเลียจึงได้เสริมสร้างขีดความสามารถทางทะเลของตนอย่างต่อเนื่องดังนี้

**<u>ท่าเรือพาณิชย์</u>** เนื่องจากออสเตรเลียพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกโดยการขนส่งทางทะเลอย่างมาก ออสเตรเลียจึงมีการสร้างท่าเรือเชิงพาณิชย์ไว้ทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 60 ท่า (RAN Sea Power Centre 2002, หน้าที่ xxi) โดยมีเมือง

ท่าเรือใหญ่ที่ถือได้ว่าเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศจำนวนทั้งสิ้น 10 ท่า คือ (1) ท่าเรือเมลเบิร์น (2) ท่าเรือซิดนีย์ (3) ท่าเรือบริสเบน (4) ท่าเรือฟรีแมนเทิล/เพิร์ธ (5) ท่าเรือแดมเพียร์ (6) ท่าเรือเฮย์พ้อยต์ (7) ท่าเรืออะเดเลด (8) ท่าเรือนิวคาสเซิล (9) ท่าเรือแกล็ดสโตน และ (10) ท่าเรือเฮ็ดแลนด์ (Forbes, A 2002, หน้าที่ 56) จากข้อมูลปี ค.ศ. 2007 เพียงปีเดียวพบว่ามูลค่าของสินค้าที่ผ่านท่าเรือทั้งสิบท่าเหล่านี้มีมูลค่ารวมกันทั้งสิ้นสูงถึง 215.3 พันล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย แม้ว่าออสเตรเลียตั้งอยู่ในตำบลที่ที่ห่างไกลจากศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการเงินในยุโรป อเมริกา และเอเชีย แต่ด้วยขีดความสามารถในด้านการคมนาคมขนส่งทางเรือของออสเตรเลียจึงทำให้สามารถใช้ทะเลได้อย่างสะดวก และเข้าถึงศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโลกได้ทุกภูมิภาค

**<u>กองเรือพาณิชย์</u>** ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีภูมิศาสตร์ที่ล้อมรอบด้วยมหาสมุทรใหญ่ทั้งสามด้าน ด้านหนึ่งสามารถติดต่อกับเมืองชายฝั่งแถบมหาสมุทรอินเดียและยุโรป อีกด้านหนึ่งสามารถติดต่อกับเมืองตามชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอเมริกา ลักษณะที่สำคัญทางภูมิศาสตร์นี้ทำให้ออสเตรเลียสามารถใช้ทะเลและมหาสมุทรเป็นเส้นทางในการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศได้อย่างสะดวก การขนส่งทางเรือของออสเตรเลียนับได้ว่ามีบทบาทสำคัญยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของออสเตรเลียตลอดทั้งสามช่วงของการพัฒนาเศรษฐกิจตามที่ได้กล่าวมาแล้ว การคมนาคมขนส่งทางทะเลส่งเสริมให้เศรษฐกิจออสเตรเลียสามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องตลอดระยะ 200 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าออสเตรเลียจะมีท่าเรือขนาดใหญ่จำนวนมากก็ตาม แต่ธุรกิจสายการเดินเรือที่ออสเตรเลียใช้งานส่วนใหญ่ยังตกอยู่ในมือต่างชาติ

สายการเดินเรือที่สำคัญของโลกที่ทำธุรกิจขนส่งระหว่างออสเตรเลียกับทวีปต่างๆ นับว่ามีสัดส่วนที่สูงมากถึงร้อยละ 15.4 ของปริมาณการสินค้าทั่วทั้งโลก (Bureau of Transport Economics 1986, หน้าที่ 5) ยิ่งไปกว่านั้นออสเตรเลียยังได้ถูกจัดลำดับให้เป็นประเทศที่ผลิตสินค้าส่งออกและนำเข้าสูงเป็นลำดับที่ 9 ของโลก แต่ออสเตรเลียกลับมีข้อจำกัดอย่างมากในการสร้างสายการเดินเรือแห่งชาติที่เป็นของตนเอง สายการเดินเรือที่สำคัญที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นของต่างชาติ การผันตัวเองของออสเตรเลียจากประเทศผู้ใช้เรือหรือ “Shipper” ไปเป็นประเทศผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลหรือ Shipping Nation ย่อมไม่ใช่เรื่องง่าย ปัจจุบันสายการเดินเรือออสเตรเลียอยู่ในภาวะที่ขาดขีดความสามารถทั้งในด้านจำนวนและขนาดบรรทุก แม้ว่าการขนส่งทางทะเลของออสเตรเลียมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงถึง 120 พันล้านดอลลาร์ (ข้อมูลปี ค.ศ. 1996) และเพิ่มเป็น 275 พันล้านดอลลาร์ในปี ค.ศ. 2006 (Department of Infrastructure 2008, หน้าที่ 18) แต่มูลค่าทางเศรษฐกิจนี้กลับตกอยู่ในมือของต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ นี่เองจึงประเด็นทางยุทธศาสตร์หนึ่งที่ทำให้รัฐบาลออสเตรเลียหาหนทางที่จะเรียกคืนผลประโยชน์ที่สูญเสียไปนี้กลับคืนมาโดยตลอด

จากการศึกษาของ Bureau of Transport and Communications Economics (1990, หน้าที่ 1) พบว่าในระหว่างปี ค.ศ.1986 ออสเตรเลียมีจำนวนเรือพาณิชย์รวมทั้งสิ้น 88 ลำ มีน้ำหนักบรรทุกรวมกัน 3.5 ล้านเดทเวทตัน

(deadweight tons)[159] มีลูกเรือรวม 5,300 นาย ในจำนวนนี้มีเพียง 16 ลำ (น้ำหนักบรรทุกรวมประมาณ 1 ล้านเดทเวทตัน) เท่านั้นที่มีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่เหลืออีก 72 ลำ เป็นเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งในประเทศออสเตรเลีย โดยเรือสินค้าของออสเตรเลียเหล่านี้สามารถทำรายได้รวมเป็นเงินเฉลี่ยทั้งสิ้น 1.2 พันล้านดอลลาร์ต่อปี คิดเป็นเพียงร้อยละ 10 ของมูลค่าการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมด สถิติล่าสุดเมื่อ มกราคม ค.ศ. 2004 กองเรือพาณิชย์ของออสเตรเลียมีขนาดบรรทุกรวมเป็นลำดับที่ 33 มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งสิ้น 2.8 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.37 ของปริมาณบรรทุกของเรือสินสินค้าทั้งโลก จากสถิติปัจจุบันออสเตรเลียมีเรือสินค้าที่ขึ้นทะเบียนเรือภายในประเทศเป็นจำนวนทั้งสิ้น 46 ลำ และเป็นเรือที่มีเจ้าของเป็นสัญชาติออสเตรเลียแต่ขึ้นทะเบียนเรือในต่างประเทศอีกจำนวน 42 ลำ ในขณะที่ประเทศไทยมีจำนวนเรือพาณิชย์อยู่ในลำดับที่ 34 มีน้ำหนักบรรทุกรวม 2.1 ล้านเดทเวทตัน คิดเป็นร้อยละ 0.28 ของปริมาณบรรทุกสินค้าทั้งโลก เป็นเรือที่ขึ้นทะเบียนในไทย 221 ลำ และขึ้นทะเบียนต่างประเทศ 33 ลำ (Apelbaum 2004, หน้าที่ 21)

เมื่อมองในแง่แนวโน้มของธุรกิจกองเรือสินค้าชายฝั่งของออสเตรเลียพบว่ากำลังมีแนวโน้มลดลงทั้งจำนวนและปริมาณบรรทุกสินค้าอย่างต่อเนื่อง จากจำนวน 85 ลำ (น้ำหนักบรรทุกรวม 3.1 ล้านเดทเวทตันในปี ค.ศ.1995) ลดลงเหลือเพียง 45 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเหลือเพียง 1.77 ล้านเดทเวทตัน (Meyrick and Associates 2007, หน้าที่ 129-130) ในขณะสถิติการอนุญาตเรือต่างประเทศขนส่งเที่ยวเดียว (Single voyage permit-SVP) และการอนุญาตเรือต่างชาติให้สามารถทำการขนส่งสินค้าในน่านน้ำออสเตรเลียมีปริมาณที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Continuing voyage permits-CVP) ทั้งที่ก่อนปี ค.ศ.1998 บริการขนส่งแบบ CVP แทบไม่มีการให้บริการขนส่งสินค้าโดยเรือประเภทนี้เลย จากสถิติปี ค.ศ.1990 บริการขนส่งสินค้าประเภท SVP มีปริมาณเพียง 0.7 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 6.3 ล้านตันใน ปี ค.ศ.2005 ในขณะที่การขนส่งสินค้าประเภท CVP เพิ่มจาก 0.25 ล้านตัน ในปี ค.ศ.1998 เป็น 1.5 ล้านตันในปี 2005

สายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียหรือ ANL (Australian National Line) ซึ่งเริ่มก่อตั้งเมื่อ ค.ศ.1956 (Trace 1995, หน้าที่ 433) โดยในระยะแรกมุ่งเน้นการขนส่งแถบชายฝั่งออสเตรเลียสามารถทำกำไรให้ได้เป็นอย่างดี แต่เมื่อมุ่งหันไปแข่งขันในสายการเดินเรือโลกที่นอกจากจะมีการแข่งขันสูงมากแล้วยังมีลักษณะการเดินเรือที่แน่นอนเป็นวงรอบกลับพบว่าสายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียประสบกับการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง แม้กระทั่งในปี 1989 รัฐบาลออสเตรเลียยังต้องเข้าไปช่วยเหลือสายการเดินเรือแห่งชาติให้อยู่รอดได้ด้วยการเพิ่มทุนให้กับบริษัทแล้วทำแผนแปรรูปเป็นบริษัทมหาชนก็ตาม แต่ในที่สุดรัฐบาลออสเตรเลียจำเป็นต้องปลดปล่อยสายการเดินเรือแห่งชาตินี้ไปเมื่อไม่สามารถทำกำไรได้ตามเป้าหมายระหว่างปี ค.ศ. 1989 ถึง 1992 สาเหตุหลักแห่งความล้มเหลวประกอบด้วย

---

159 ความจุในการบรรทุกสินค้าของเรือคิดเป็นเมตริกตัน เมื่อเรือบรรทุกสินค้าเต็มที่โดยตรวจสอบดูจากเส้นแนวบรรทุกของเรือหรือ Load Line ขณะที่เรือลอยอยู่ในน้ำ

(1) การแข่งขันระหว่างสายการเดินเรือโลกมีสูงมาก อีกทั้งเมื่อช่วงเศรษฐกิจรุ่งโรจน์ความต้องการขนส่งสินค้ามีมาก แต่เมื่อช่วงเศรษฐกิจขาลง ความต้องการในการขนส่งสินค้าลดลงอย่างรวดเร็ว สายการเดินเรือเล็กๆ เมื่อไม่สามารถแข่งขันกับสายการเดินเรือใหญ่ได้ก็ไม่สามารถที่จะยืนหยัดอยู่ได้นาน

(2) เนื่องจากการแข่งขันในการขนส่งทางทะเลมีสูงมาก ดังนั้นการลดต้นทุนดำเนินการจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งที่เรือสินค้ารุ่นใหม่ๆ หันมาใช้เทคโนโลยีในการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงมากในรูปแบบของคอนเทนเนอร์มาตรฐาน อีกทั้งขนาดของเรือก็ใหญ่โตมากทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมากกว่า 5000 ตู้ มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนท่าเรือหลักที่ใช้ในสายการเดินเรือให้น้อยลงโดยจอดเฉพาะท่าเรือที่มีลักษณะเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าขนาดใหญ่หรือ “hub” ลักษณะการเดินทางของสายการเดินเรือมีลักษณะหมุนวนไปรอบโลกทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย สายการเดินเรือเหล่านี้เน้น ยุโรป อเมริกา และเอเชียเท่านั้น

(3) เนื่องจากรัฐบาลออสเตรเลียกลัวการผูกขาดของสายการเดินเรือโลก ประกอบกับค่าต้นทุนดำเนินการของตนสูง จึงมีนโยบายที่ผิดพลาดในการให้สายการเดินเรือแห่งชาติของตนร่วมมือกับข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือในระบบ Conference System และ Consortium System ซึ่งนับเป็นการร่วมมือเพื่อแข่งขันกับสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ของอังกฤษระหว่าง 1870 ถึง 1914 โดยมีสมาชิกส่วนใหญ่คือ เจ้าของเรือสัญชาติสหรัฐฯ และ นอร์เวย์ มีข้อตกลงที่สำคัญสี่ประการคือ ประการแรกด้านการตั้งราคาขนส่ง ประการที่สอง จัดตั้งกองทุนเพื่อการบริหารแหล่งขนส่งสินค้าและเส้นทางอันเป็นการป้องกันการแข่งขันกันเองจนทำให้ราคาต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจริง ประการที่สาม สร้างนโยบายการตอบโต้ต่อคู่แข่งขันที่อยู่นอกระบบ โดยเฉพาะการแข่งขันด้านการตั้งราคาขนส่งในระดับที่ต่ำมากจนคู่แข่งไม่สามารถอยู่ได้ในตลาด ประการสุดท้าย สร้างนโยบายความภักดีของลูกค้าผู้ใช้เรือ ด้วยการลดราคาพิเศษให้กับลูกค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ ซึ่งสร้างแรงจูงใจให้ลูกค้าชนิดนี้ให้ติดตามใช้บริการกับสายการเดินเรือที่อยู่ในระบบ ซึ่งระบบนี้ไม่เหมาะกับการแข่งขันกับสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ในภาวะปัจจุบันที่บริษัทสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่สามารถลดต้นทุนได้อย่างมากตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

(4) การเข้าแทรกแซงของรัฐบาลออสเตรเลียในการดำเนินกิจการของสายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลีย เช่น การควบคุมราคาขนส่งระหว่างเมืองท่าชายฝั่งออสเตรเลียสามารถกระทำได้โดยคณะรัฐมนตรีซึ่งได้สร้างความเสียหายให้กับสายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียอย่างมหาศาลในระหว่างปี 1968 ถึง 1977 โดยการออกนโยบายการลงทุนขยายกิจการเดินเรือในต่างประเทศที่เกินตัวมาก แต่ได้รับการสนับด้านการเงินที่จำกัด ทำให้สายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียต้องจ่ายดอกเบี้ยจำนวนมาก

(5) แรงจูงใจในการดึงผู้บริหารระดับสูงที่มีความสามารถไม่สามารถกระทำได้เนื่องจากติดในเรื่องระเบียบและกฎหมายทางราชการของออสเตรเลียที่ต้องเหมือนกันของหน่วยงานภายใต้รัฐบาล สายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียไม่สามารถลดต้นทุนในการดำเนินการของตนทำให้ต้นทุนการดำเนินการที่ค่อนข้างสูง ประกอบกับค่าแรงงานของผู้ปฏิบัติงานในเรือของออสเตรเลียค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าแรงงานของผู้ปฏิบัติงานในเรือของบริษัทเดินเรือของเอเชีย อีกทั้ง

จำนวนผู้ปฏิบัติงานในเรือของออสเตรเลียมีสูงมาก โดยเฉพาะออสเตรเลียคำนึงถึงความสะดวกสบายของลูกเรือที่จำเป็นต้องมีถึงสองชุดเพื่อให้สามารถสับเปลี่ยนกันพักผ่อน ในขณะที่สายการเดินเรือของยุโรปมีเพียง 1.5 ชุดเท่านั้น

องค์ประกอบเหล่านี้ทำให้สายการเดินเรือออสเตรเลียไม่สามารถแข่งขันกับสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ของโลกได้ในขณะเดียวกันก็ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทเดินเรือขนาดเล็กของเอเชียที่มีต้นทุนการดำเนินการที่ถูกกว่า ฉะนั้น สายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงไปแข่งขันในตลาดที่ตนเองได้เปรียบมากที่สุดโดยมุ่งเน้นตลาดระหว่างออสเตรเลียกับเอเชียประเภทส่งสินค้าแบบมือถึงมือ แม้ว่าสายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียเข้าใจในธรรมชาติการแข่งขันดังกล่าวแต่ไม่มีทุนเพียงพอที่จะเปลี่ยนแปลงไปสู่ขีดความสามารถใหม่ นี่เองจึงเป็นสาเหตุแห่งความล้มเหลว

**<u>การค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล</u>** การค้าขายทางทะเลของโลกมีแนวโน้มที่จะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเรื่อยๆ ในอัตราร้อยละ 3.7 ของน้ำหนักบรรทุก จากข้อมูลปี ค.ศ.2003 พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลทั่วโลกมีปริมาณทั้งสิ้น 6,168 ล้านตันต่อปี (Apelbaum Consulting Group 2004, หน้าที่ 3) สำหรับออสเตรเลียมีปริมาณการค้าขายทางทะเลเพิ่มขึ้นในสัดส่วนร้อยละ 3.2 หรือคิดเป็นน้ำหนักบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้น 19.2 ล้านตัน แต่จากสถิติปี ค.ศ.2004 ปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศของออสเตรเลียมีทั้งสิ้น 622.5 ล้านตัน ซึ่งส่วนใหญ่ขนส่งด้วยเรือสินค้าเทกอง (เรือสินค้าประเภทนี้โดยทั่วไปมีระวางสินค้าที่สามารถขนวัตถุดิบที่มีลักษณะเทกองรวมกัน เช่น แร่ธาตุ และผลิตผลทางการเกษตร) คิดเป็นร้อยละ 93.8 ของน้ำหนักบรรทุกสินค้าทั้งหมด คาดว่าการขนส่งทางเรือของออสเตรเลียจะเพิ่มขึ้นเป็น 819.7 ล้านตันในปี ค.ศ.2013 เนื่องจากความต้องการในการส่งออกสินค้าประเภทแร่และนำเข้าสินค้าประเภทน้ำมันดิบ

สำหรับสิ่งท้าทายที่จะเกิดขึ้นในระหว่าง ค.ศ.2005–2020 นั้น ออสเตรเลียคาดว่าจะยังคงนำเข้าและส่งออกเป็นสินค้าในรูปตู้คอนเทนเนอร์จากปริมาณปัจจุบัน 4.3 ล้านตู้ TEU เป็น 12 ล้านตู้ TEU ส่วนสินค้าประเภทแร่เหล็กจะเพิ่มจาก 272 ล้านตัน เป็น 510 ล้านตัน ถ่านหินจะเพิ่มจาก 243 ล้านตันเป็น 290 ล้านตัน เมล็ดธัญพืชจะเพิ่มจาก 8.1 ล้านตันเป็น 11.5 ล้านตัน อลูมิเนียมจะเพิ่มจาก 16 ล้านตัน เป็น 29 ล้านตัน จำนวนยานยนต์จะเพิ่มจาก 1 ล้านคัน เป็น 1.7 ล้านตัน น้ำมันจะเพิ่มจาก 50 ล้านตัน เป็น 70 ล้านตัน (Meyrick and Associates 2007, หน้าที่ 7-8) จึงเห็นได้ชัดเจนว่าออสเตรเลียต้องพยายามเพิ่มขีดความสามารถของกองเรือพานิชของตนให้สามารถรองรับปริมาณการรับส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

การขนส่งสินค้าระหว่างเมืองชายฝั่งออสเตรเลียทั้งตะวันออก-ตะวันตก หรือ เหนือ-ใต้ พบว่าในปี ค.ศ.2005 มีปริมาณขนส่งสินค้าในรูปคอนเทนเนอร์ทั้งสิ้น 65,000 ตู้ TEU และพบว่าการขนส่งนี้ใช้เรือจากต่างชาติแทบทั้งหมด รัฐบาลออสเตรเลียจึงมีนโยบายที่จะแย่งชิงโอกาสนี้กลับมา ประกอบกับออสเตรเลียมีเป้าหมายในการขยายขีดความสามารถในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือเพื่อบรรเทาการแออัดของการจราจรทางบกซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในด้านอุบัติภัยทางถนน มลพิษเสีย และการบำรุงรักษา ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้การขนส่งทางเรือเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับออสเตรเลียและจะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือได้แก่ อุตสาหกรรมการต่อเรือ การประกัน การบริการต่อเนื่องจำนวนมาก ซึ่งจะผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของออสเตรเลียในภาพรวมด้วย

**<u>การประมงและเกษตรกรรมประมง</u>** จากสถิติปี 2006 พบว่าออสเตรเลียมีผลผลิตจากประมงและเกษตรกรรมประมงคิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2.18 พันล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย (ในจำนวนนี้เป็นมูลค่าเกษตรกรรมประมง 1.4 พันล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย) มีสัตว์น้ำที่สำคัญสำหรับการบริโภคและอื่นๆที่สำคัญ คือ ล็อบสเตอร์ซาลโมนิด กุ้ง หอยเป๋าฮื้อ ปลาทูน่า หอยมุก หอยนางรม ปูบูรามันดิ ปลาฉลาม และหอยเชลล์ (Fisheries Research and Development Corporation 2008, หน้าที่ 4) ออสเตรเลียส่งออกสัตว์น้ำคิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้นปีละ 1.49 พันล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย โดยส่งออกสัตว์น้ำเหล่านี้ไปยังตลาดใน ญี่ปุ่น ฮ่องกง ไต้หวัน สหรัฐอเมริกา และ สาธารณรัฐประชาชนจีน ออสเตรเลียมีผู้ประกอบอาชีพการประมงรวมทั้งสิ้น 9,700 คน และทำงานในอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับประมงอีก 6,203 คน (Fisheries Research and Development Corporation 2008, หน้าที่ 25)

**<u>การขุดเจาะปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ และแหล่งแร่ในทะเล</u>** ออสเตรเลียเห็นว่าอุตสาหกรรมปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ และแหล่งแร่ในทะเลจะมีแนวโน้มในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง แต่อุตสาหกรรมด้านนี้ต้องอาศัยเครื่องจักรเงินทุนที่มีระยะยาว แต่อุตสาหกรรมประเภทนี้นับว่ามีความเสี่ยงสูง บริษัทที่ลงทุนในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่สำคัญ คือ บริษัทวู๊ดไซด์ มีเงินลงทุน 23 พันล้านดอลลาร์ สำหรับการขุดเจาะปิโตรเลียมของออสเตรเลียต่อปีคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 8 พันล้านดอลลาร์ เป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้ให้กับออสเตรเลียอย่างมหาศาล นอกจากนี้แล้วอุตสาหกรรมต้นน้ำที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันดิบ คอนเดนเสท ก๊าซธรรมชาติ แก๊สถ่านหิน ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ของออสเตรเลียยังมีมูลค่าสูงถึง 17 พันล้านดอลลาร์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2 ของผลผลิตมวลรวม มีการจ้างงาน 15,000 คน

ในแง่ของก๊าซธรรมชาติแล้ว ออสเตรเลียมีแอ่งก๊าซธรรมชาติในทะเลจำนวนมหาศาลรอบทวีปออสเตรเลีย ประกอบด้วย 7 แอ่ง คือ (1) ไหล่ทวีปตะวันตกเฉียงเหนือ มีปริมาณ 61 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต (Trillion cubic feet) (2) แนวปะการัง สก็อต มีปริมาณ 20 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต (3) ทะเลติมอร์ มีปริมาณ 20 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต (4) แหล่งใกล้กับปาปัวนิวกินี มีปริมาณ 18 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต (5) กิปส์แลนด์ มีปริมาณ 12 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต (6) แอ่งคูเปอร์มีปริมาณ 18 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต และ (7) แอ่ง อ็อตเวย์ มีปริมาณ 4 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต ออสเตรเลียส่งออกก๊าซธรรมชาติปีละประมาณ 1 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต และใช้เองในประเทศไม่เกิน 1 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต

สำหรับการขุดแร่ในทะเลนั้น ออสเตรเลียได้ออกกฎหมายปี 1994 สำหรับเป็นกรอบในการสำรวจแหล่งแร่บนไหล่ทวีปของออสเตรเลีย โดยผู้ที่จะทำการสำรวจแร่ในทะเลได้จะต้องได้รับอนุญาต ปัจจุบันมีบริษัทได้รับอนุญาตให้สำรวจจุดเจาะหาแหล่งแร่ในทะเลแล้วทั้งสิ้น 78 แท่นขุด อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์จากแหล่งแร่ในทะเลยังอยู่ในระยะเริ่มต้น เนื่องจากข้อจำกัดด้านความรู้เกี่ยวกับทะเล

**<u>การท่องเที่ยวทางทะเลและอุตสาหกรรมทางทะเล</u>** การท่องเที่ยวของออสเตรเลียนับว่ามีการพึ่งพาขอบฝั่งออสเตรเลียที่แปลกตาค่อนข้างมาก จากสถิติปี 1997 พบว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของออสเตรเลียสามารถทำรายได้ส่งออกสูงถึง 16.1 พันล้านดอลลาร์ หรือคิดเป็นร้อยละ 12.6 ของสินค้าส่งออกทั้งหมด อุตสาหกรรมนี้สามารถจ้างงานได้สูงถึง

694,000 คน หรือประมาณร้อยละ 8.4 ของแรงงานทั้งหมด สถิติปี 1990 แสดงให้เห็นว่ามีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาเยี่ยมชมชายฝั่งของออสเตรเลียแถบโกลด์โคสต์ในรัฐควีนส์แลนด์เพียงรัฐเดียวมีปริมาณสูงถึงปีละ 2.3 ล้านคน เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องการเยี่ยมสถานที่ต่างๆ ในรัฐนี้มากถึง 5 แห่ง คือ Great Barrier Reef, Wet Tropics, Fraser Island, Lord Howe Island และ Shark Bay

นอกจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติแล้ว คนออสเตรเลียเองก็มักใช้วันหยุดพักผ่อนของตนทำกิจกรรมนันทนาการซึ่งถือเป็นเรื่องปกติของชาวออสเตรเลีย นี่คือสภาพแวดล้อมด้านการท่องเที่ยวทางทะเลของออสเตรเลียที่อุทิศให้กับความมั่งคั่งของประเทศ ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1980 ถึง 1990 รายได้จากการท่องเที่ยวของออสเตรเลียเพิ่มสูงขึ้นจากที่ระดับ 2.2 พันล้านดอลลาร์ไปเป็น 6.9 พันล้านดอลลาร์ จนกระทั่งปี 1996 เพิ่มเป็น 16 พันล้านดอลลาร์ ซึ่งนับว่าสูงกว่าการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียเสียอีก ทั้งนี้ยังไม่รวมรายได้จากอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่นๆ อีก เช่น อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์และชุดว่ายน้ำ อุปกรณ์ตกปลา เซิร์ฟบอร์ด เรือใบและรถรับจ้าง และที่น่าทึ่งมากที่สุดก็คือ เพียงแฟชั่นชายหาดของออสเตรเลียอย่างเดียวก็สามารถสร้างรายได้สูงถึง 1 พันล้านดอลลาร์ต่อปีทีเดียว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวชายทะเลของออสเตรเลียยังสามารถทำให้กิจการโรงแรม คาราวานพาร์ค บ้านเช่ามีรายได้ต่อปีสูงถึง 1 พันล้านดอลลาร์ ในปี 1996 มีนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศมากกว่า 1 ล้านคน มาทำกิจกรรมว่ายน้ำ กับเล่นวินด์เซิร์ฟ และอีก 468,000 คน มาท่องเที่ยวดำน้ำ ส่วนอีก 136,000 คน มาเล่นเรือใบ มีเรือสำราญจำนวนไม่น้อยมาเยี่ยม Great Barrier Reef นอกจากนี้ออสเตรเลียยังมีรายได้จากกิจกรรมการตกปลาสูงถึง 3 พันล้านดอลลาร์ต่อปี และยังสามารถจ้างงานที่เกี่ยวข้องได้อีกมากกว่า 80,000 คน มีนักกีฬาทางน้ำมาใช้ทะเลของออสเตรเลียมากกว่า 2 ล้านคนต่อปี มีประชาชนออสเตรเลียมากกว่า 80,000 คน เป็นสมาชิกสโมสรเรือใบของออสเตรเลีย มีผู้เล่นวินด์เซิร์ฟทั่วออสเตรเลียไม่ต่ำกว่า 2 ล้านคน และอีก 2 ล้านคนเล่นกีฬาทางน้ำอื่นๆ มีผู้ดำน้ำด้วยสกูบาไม่ต่ำกว่า 700,000 คน ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ดำน้ำเกี่ยวข้องมากกว่า 35 ล้านดอลลาร์ต่อปี การซื้อขายเรือขนาดเล็กในออสเตรเลียก็สามารถสร้างรายได้สูงหลายล้านดอลลาร์ต่อปี

**<u>กองทัพเรือออสเตรเลีย</u>** ออสเตรเลียวางแผนสร้างขีดความสามารถทางทหารซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายโดยละเอียดในการป้องกันประเทศล่วงหน้า 10 ปี โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ชัดเจน ค่าใช้จ่ายต่างๆในการป้องกันประเทศวางอยู่บนพื้นฐานค่าใช้จ่ายที่คิดตลอดอายุการใช้งาน สำหรับเป้าหมายในการพัฒนาขีดความสามารถป้องกันประเทศทางทะเลนั้นประกอบด้วย (1) กองกำลังทางเรือต้องมีขีดความสามารถในการตรวจหาและทำลายกองเรือผิวน้ำและใต้น้ำที่มุ่งโจมตีออสเตรเลีย นอกจากนี้แล้วจะต้องมีขีดความสามารถในการวางกำลังทหารออสเตรเลียไกลจากประเทศ จะต้องมีขีดความสามารถปกป้องจากภัยคุกคามจากทุ่นระเบิดต่อฐานทัพและท่าเรือของออสเตรเลีย

กองทัพเรือออสเตรเลียมีเรือรบที่สำคัญประกอบด้วย (1) Guided Missile Frigate จำนวน 6 ลำ ซึ่งเข้าประจำการตั้งแต่ ปี 1980 ถึง 1993 และจะถูกทดแทนด้วยเรือชั้นใหม่ที่มีขีดความสามารถสูงกว่าในปี 2013 ทั้งในด้านการป้องกันภัยทางอากาศและมีขนาดใหญ่กว่าเดิม โดยได้เริ่มโครงการในปี 2005 และเป็นเรือที่ต่อในออสเตรเลียเพื่อสนับสนุน

อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ (2) เรือชั้น ANZAC จำนวน 8 ลำ เข้าประจำการครบจำนวนแล้วตั้งแต่ปี 2006 และจะทำการอัพเกรดให้มีขีดความสามารถในการป้องกันภัยทางอากาศและภัยจากเรือผิวน้ำให้สูงขึ้นเริ่มปรับปรุงในระหว่าง ปี 2000 ถึง ปี 2007 (3) เรือสนับสนุน HMAS Westralia เป็นเรือสนับสนุนที่ทำให้เรืออื่นๆ สามารถปฏิบัติการในทะเลได้ต่อเนื่องและไกลจากออสเตรเลีย โดยมีเป้าหมายประจำการลำแรกในปี 2009 และอีก 1 ลำในปี 2015 (4) ปรับปรุงเรือดำน้ำชั้น Collins class ทั้ง 6 ลำให้มีระบบอำนวยการรบที่ทันสมัย ปรับปรุงระบบตอร์ปิโด โครงการเริ่มต้นปี 2002 จนกระทั่งปี 2006 (5) อัพเกรดเครื่องบินตรวจการณ์ทางทะเล P-3C จำนวน 19 ลำ โดยเริ่มต้นโครงการในปี 2004 (6) เรือตรวจการณ์ชั้น Fremantle Class จำนวน 15 ลำ ได้สิ้นสุดอายุการใช้งาน จึงมีโครงการจัดหาเรือใหม่ทดแทนเริ่มตั้งแต่ปี 2004 โดยจะเป็นเรือที่จัดสร้างจากภายในประเทศ สำหรับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาขีดความสามารถทางทะเลนั้น ออสเตรเลียได้ตั้งงบประมาณการไว้ปีละ 3.5 พันล้านดอลลาร์ต่อปี โดยใช้งบประมาณด้านองค์บุคคลและการปรับปรุงเรือตามที่ได้กล่าวมานั้นเป็นเงินทั้งสิ้น 300 ล้านดอลลาร์สำหรับค่ากำลังพลและ 1.8 ล้านดอลลาร์สำหรับการปรับปรุงตลอดระยะเวลา 10 ปี (Moore 2000, หน้าที่ 87-91)

**<u>การจัดองค์กรทางทะเลของออสเตรเลีย</u>** ในปัจจุบันสถาบันออสเตรเลียได้จัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทำหน้าที่เสนอแนะนโยบายการใช้และการพัฒนาทรัพยากรทางทะเลแบบกระจายตามความรับผิดชอบ มีจำนวนทั้งสิ้น 38 หน่วยงาน คือ (1) สภาให้คำปรึกษาในการบริหารน้ำทิ้งของเรือ (Australian Ballast Water Management Advisory Council) (2) สภาที่ปรึกษาอุตสาหกรรม (AQIS Industry Cargo Consultative Committee: AICCC) (3) สภาลอจิสติกส์ของออสเตรเลีย (Australian Logistics Council: ALC) (4) กลุ่มเสนอแนะนโยบายทางทะเลออสเตรเลีย (Australian Maritime Group: AMG) (5) สภาการขนส่งออสเตรเลีย (Australian Transport Council: ATC) (6) คณะกรรมการที่ปรึกษาศุลกากรแห่งชาติ (Customs National Consultative Committee: CNCC) (7) เครือข่ายลอจิสติกส์รวม (Integrated Logistics Network: ILN) (8) คณะกรรมการร่วมกระทรวงการต่างประเทศและพาณิชย์ กลาโหม (Joint Standing Committee on Foreign Affairs, Defense and Trade: JFADT) (9) คณะกรรมการทะเลและชายฝั่ง (Marine and Coastal Committee: MACC) (10) กลุ่มผู้นำอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ทางทะเล (Marine Industries Strategic Industry Leaders Group) (11) คณะกรรมการแห่งชาติด้านวิศวกรรมชายฝั่งและมหาสมุทร (National Committee on Coastal and Ocean Engineering: NCCOE) (12) กลุ่มประสานงานผู้เลี้ยงสัตว์น้ำแห่งชาติ (National Introduced Marine Pests Coordination Group) (13) คณะกรรมการปลอดภัยทางทะเลแห่งชาติ (National Marine Safety Committee: NMSC) (14) คณะกรรมการบริหารแผนแห่งชาติ (National Plan Management Committee: NPMC) (15) คณะกรรมการต่อต้านการก่อการร้ายแห่งชาติ (National Counter Terrorism Committee: NCTC) (16) คณะกรรมการถาวรด้านคลื่นและระดับความสูงของน้ำทะเลปานกลาง (Permanent Committee on Tides and Mean Sea Level: PCTMSL) (17) คณะกรรมการด้านการขนส่ง (Standing Committee on Transportซ SCOT) (18) องค์กรด้านการสื่อสารและสื่อ (Australian Communications Authority

and Media Authority: ACMA) (19) องค์การบริหารการประมงออสเตรเลีย (Australian Fisheries Management Authority: AFMA) (20) สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเลออสเตรเลีย (Australian Institute of Marine Science: AIMS) (21) องค์การให้บริการด้านอุทกศาสตร์ (Australian Hydrographic Service) (22) วิทยาลัยทางทะเลออสเตรเลีย (Australian Maritime College) (AMC) (23) องค์การความปลอดภัยทางทะเลออสเตรเลีย (Australian Maritime Safety Authority) (AMSA) (24) สำนักตรวจสอบแห่งชาติออสเตรเลีย (Australian National Audit Office: ANAO) (25) ศูนย์ข้อมูลมหาสมุทรออสเตรเลีย (Australian Oceanography Data Centre: AODC) (26) องค์การตรวจสอบและกักกันโรคออสเตรเลีย (Australian Quarantine and Inspection Service: AQIS) (27) องค์การให้ความช่วยเหลือ ฟื้นฟู และความปลอดภัยของลูกเรือ (Australian Seafarers Safety, Rehabilitation and Compensation Authority: Seacare) (28) กรมความปลอดภัยด้านการขนส่งออสเตรเลีย (Australian Transport Safety Bureau: ATSB) (29) กรมอุตุนิยมวิทยา (Bureau of Meteorology) (30) สถาบันวิจัยทางทะเล (CSIRO Division of Marine Research) (31) กรมประมงและป่าไม้ (Department of Agriculture Fisheries and Forestry: AFFA) (32) กรมการฝึกและศึกษาด้านวิทยาศาสตร์ (Department of Education, Science and Trainings) (33) กรมทรัพยากร ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม (Department of Industry, Tourism and Resources: AusIndustry) (34) กรมโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งท้องถิ่น (Department of Infrastructure Transport, Regional Development and Local Government: Infrastructure) (35) กรมสิ่งแวดล้อม น้ำ มรดก และศิลปะ (The Department of the Environment, Water, Heritage and the Arts) (36) กรมวิทยาศาสตร์ภูมิศาสตร์ออสเตรเลีย (Geosciences Australia) (37) องค์การอุทยานทางทะเลแนวปะการังเกรทแบริเยอร์ (Great Barrier Reef Marine Park Authority: GRMPA) (38) คณะกรรมการผลผลิต (Productivity Commission)

### 5.9 ยุทธศาสตร์ทะเลของออสเตรเลียปัจจุบัน

หลังจากข้อตกลงทางทะเลปี 1982 (The Law of the Sea Convention 1982) ได้เปิดให้ประเทศต่างๆ ลงสัตยาบันเป็นต้นมา ออสเตรเลียได้เริ่มทบทวนกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับทะเลของตนอย่างต่อเนื่อง ในที่สุดออสเตรเลียได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนในอีก 7 ปีต่อมา นอกจากนั้นแล้วออสเตรเลียได้ให้สัตยาบันในข้อตกลงทางทะเลนี้ในปี 1994 ส่งผลให้ออสเตรเลียตื่นตัวอย่างมากในการจัดทำนโยบายมหาสมุทร (Oceans Policy)[160] หรือยุทธศาสตร์ทะเล โดยมีศูนย์ศึกษานโยบายทะเลและกองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลัก

---

[160]นโยบายมหาสมุทรของออสเตรเลียเป็นนโยบายที่กำหนดกรอบทำงานสำหรับการบริหารและการวางแผนด้านระบบนิเวศทางทะเลในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะของออสเตรเลีย นโยบายมหาสมุทรเป็นทั้งการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลในขณะเดียวกันก็ปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเลไปพร้อมกัน หลักการที่สำคัญของนโยบายฯ นี้ก็คือ การพัฒนาด้านเศรษฐกิจทางทะเลใดๆ จะต้องไม่ทำลายระบบ

ในขั้นต้นศูนย์ศึกษานโยบายทะเลและกองทัพเรือออสเตรเลียได้เสนอแนะว่า การจัดการสภาพแวดล้อมทางทะเลถือว่าเป็นผลประโยชน์แห่งชาติที่รัฐจะต้องเร่งรัดดำเนินการเป็นอันดับแรกสุด (Bateman & Sherwood 1994) ดังนั้นใน 8 ธ.ค. ค.ศ. 1995 ออสเตรเลียโดยการนำของนายกรัฐมนตรีนาย Keating จึงตกลงใจที่จะพัฒนานโยบายมหาสมุทรโดยมีเป้าหมายหลักที่สำคัญสุดยอดก็คือ การเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนต้องเป็นไปอย่างยั่งยืน ต่อมานายกรัฐมนตรี นาย Howard ได้ประกาศนโยบายสนับสนุนยุทธศาสตร์ทะเลแห่งชาติฉบับแรกสุดซึ่งครอบคลุมถึงการปกป้องสภาพแวดล้อมและทรัพยากรในทะเล โดยมีแนวนโยบายที่สำคัญคือ ความร่วมมือในภูมิภาคเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ในการรับมือกับการทำประมงผิดกฎหมาย การสนับสนุนในการจัดตั้งอุตสาหกรรมทางทะเล โดยได้มอบหมายให้กระทรวงสิ่งแวดล้อมเป็นผู้พัฒนา เมื่อเสร็จสิ้นต้นฉบับ ให้ทำประชาวิจารณ์ในนโยบายมหาสมุทรนี้เป็นครั้งแรกเมื่อ 3 มีนาคม ค.ศ.1998 เอกสารฉบับนี้เน้นการจัดทำแผนการบริหารระบบนิเวศทางทะเลแบบรวมการ โดยมีตัวขับเคลื่อนหลักที่สำคัญคือ (1) ข้อตกลงในกฎหมายทะเลปี ค.ศ. 1982 (2) เขตความรับผิดชอบของอำนาจศาลในทะเลของออสเตรเลีย (3) แผนบริหารการใช้ทะเลแบบรวมการ (4) ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (5) เศรษฐกิจทางทะเลและสิ่งแวดล้อม

นโยบายมหาสมุทรได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ 9 ด้าน ดังนี้ คือ (1) ปกป้องสิทธิและอำนาจศาลของออสเตรเลียเหนือพื้นท้องทะเลของออสเตรเลีย (2) รักษาข้อตกลงที่ออสเตรเลียได้ให้สัตยาบันไว้ในข้อตกลงสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลและสนธิสัญญาระหว่างชาติ (3) ทำความเข้าใจและปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล สภาพแวดล้อมทางทะเล และทรัยพากรในทะเล (4) พัฒนาเศรษฐกิจและสร้างงานทางทะเลอย่างยั่งยืน (5) บริหารงานและวางแผนมหาสมุทรแบบรวมการ (6) รวมความต้องการของชุมชนให้เป็นความหวังของสังคมในภาพรวม (7) ปรับปรุงขีดความสามารถในการบริหารงานมหาสมุทร วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และวิศวกรรมมหาสมุทร (8) กำหนดและปกป้องมรดกทางธรรมชาติและวัฒนธรรมทางทะเล (9) ส่งเสริมให้ประชาชนตื่นตัวและความเข้าใจในการใช้ทะเล (Marine Group 1998a, หน้าที่ 4)

## 5.10 นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ 1 (Australian Oceans Policy 1)

นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ 1 (Marine Group 1998a) เป็นเอกสารที่เน้นหลักการ การจัดองค์กร และการบริหารงาน แบ่งเป็น (1) วิสัยทัศน์และเป้าหมาย (2) เนื้อหาจำนวน 7 บท และ (3) เนื้อหาอื่นประกอบอีก 4 ผนวก โดยวิสัยทัศน์และเป้าหมายได้กำหนดไว้ด้านหน้าสุดของเอกสาร มีสาระสำคัญคือ ออสเตรเลียเน้นทะเลที่มีสุขภาพดี อันประกอบด้วยยุทธศาสตร์หลักสามด้านคือ (1) การให้ความสำคัญและเอาใจใส่ในทะเล (Cared for) (2) การเข้าใจเกี่ยวกับ

---

นิเวศน์และความหลากหลายทางชีวภาพของทะเล นโยบายทะเลนี้ประกอบด้วยวิสัยทัศน์ เป้าหมาย หลักการและแนวนโยบายมหาสมุทร นโยบายนี้ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน รวมถึงการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล

ทะเล (Understanding) และ (3) การใช้ทะเลอย่างฉลาดเพื่อประโยชน์ของทุกคนไม่ว่าปัจจุบันหรืออนาคต (Using wisely for the benefit of all, now and in the future) ในส่วนของเนื้อหานั้นแบ่งออกเป็น 7 บท ประกอบด้วย

(1) บทที่ 1 เล่าความเป็นมาของนโยบายทะเลของออสเตรเลีย ประกอบด้วย เขตแดนทางทะเลของออสเตรเลีย สภาพแวดล้อมทางมหาสมุทรของออสเตรเลีย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล ผลประโยชน์ของชาวพื้นเมืองออสเตรเลีย สภาพแวดล้อมทางทะเลระหว่างประเทศ

(2) บทที่ 2 ว่าด้วยแนวทางการบริหารงานและการวางแผนแบบรวมการบนรากฐานการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเล ประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็นในการบริหารงานและการวางแผนแบบรวมการบนรากฐานการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเล การวางแผนทางทะเลภูมิภาค ก้าวย่างที่สำคัญในการวางแผน การบริหารงานและสภาพแวดล้อมในการวางแผนทางทะเลภูมิภาค

(3) บทที่ 3 ครอบคลุมการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยผ่านหน่วยงาน 5 หน่วยคือ (1) คณะรัฐมนตรีทางทะเลแห่งชาติซึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับทะเล ได้แก่ รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรม ทรัพยากรธรรมชาติ การประมง วิทยาศาสตร์ การท่องเที่ยว และการขนส่งทางทะเล โดยหน้าที่หลักของคณะรัฐมนตรีทางทะเลแห่งชาติก็คือ ทำหน้าที่รับผิดชอบดูแลเกี่ยวกับแผนงานทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเล (2) ที่ปรึกษาทางทะเลแห่งชาติ มีสมาชิกประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญทางทะเลในสาขาต่างๆ หน่วยงานนี้มีหน้าที่หลักคือ การจัดทำรายงานในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการใช้ทะเลเสนอตรงต่อคณะรัฐมนตรีทางทะเลแห่งชาติ (3) สำนักทางทะเลแห่งชาติ มีหน้าที่หลักในการสนับสนุนหน่วยงานที่กล่าวมาแล้ว อีกทั้งทำหน้าที่เป็นเลขานุการให้กับคณะกรรมการต่างๆ รวมไปถึงการให้การสนับสนุนด้านเทคนิค ส่งมอบโครงการ ทำข้อหารือกับหน่วยงานของรัฐต่างๆ และ (4) คณะกรรมการนโยบายและแผนทางทะเลภูมิภาค มีหน้าที่หลักคือ ดูแลการพัฒนาแผนทางทะเลภูมิภาคและรายงานตรงต่อคณะรัฐมนตรีทางทะเลแห่งชาติ (5) คณะกรรมการประสานงานระหว่างประเทศซึ่งมีหน้าที่ประสานงานกับนิวซีแลนด์ในด้านการจัดการสภาวะแวดล้อมทางทะเลร่วมกันระหว่างออสเตรเลียกับนิวซีแลนด์

(4) บทที่ 4 ว่าด้วยหลักการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย การรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลระดับชาติและการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานการอนุรักษ์ระบบนิเวศน์ทางทะเล

(5) บทที่ 5 เน้น การวางแผนแบบรวมการ การอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ ผลกระทบของการใช้ทะเล มลภาวะ การท่องเที่ยวทางทะเล การร่วมมือของชุมชน การเข้าใจทะเล การปกป้องผลประโยชน์ของชาติ และการประเมินประสิทธิผล

(6) บทที่ 6 กล่าวถึงการพัฒนาอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเล โดยเน้น การวางแผนด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเล

(7) บทที่ 7 เน้นการก้าวย่างต่อไปสำหรับนโยบายมหาสมุทร โดยเน้นเป้าหมายที่จะต้องทำให้บังเกิดผลระหว่างปี 1998 จนถึงปี 2000

**(8)** ภาคผนวกของนโยบายทะเลประกอบด้วย (1) แนวนโยบายการบริหารและการวางแผนมหาสมุทร (2) กฎหมายและกรอบรัฐธรรมนูญออสเตรเลียเกี่ยวกับพื้นที่ทางทะเล (3) ระบบนิเวศน์ทางทะเล (4) การจัดผู้แทนทางทะเลระดับชาติ

## 5.11 นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ 2 (Australian Oceans Policy 2)

นโยบายมหาสมุทรออสเตรเลียเล่มที่ **2** (Marine Group 1998b) เป็นเอกสารที่เน้นนโยบายและมาตรการเฉพาะต่อประเด็นทางทะเลที่สำคัญคือ

(1) การใช้ประโยชน์จากทะเลและผลกระทบ แยกเป็น การอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ การประมง เกษตรกรรมทางทะเล เหมืองแร่และปิโตรเลียมในทะเล มลภาวะในทะเล อุตสาหกรรม วิศวกรรม และการก่อสร้างทางทะเล ทรัพยากรมีชีวิตและพันธุกรรมของสิ่งมีชีวิตในทะเล เทคโนโลยีทางชีวภาพ ยารักษาโรคที่สามารถสกัดจากทรัพยากรทางทะเล โดยแต่ละนโยบายและมาตรการนั้นเน้นที่ภูมิหลัง สิ่งท้าทาย ประเด็นปัญหาสำคัญ และมาตรการที่รัฐจะต้องดำเนินการในแต่ละด้าน

(2) ออสเตรเลียกับทะเล ซึ่งเน้นการสร้างทรัพยากรมนุษย์ที่ใช้ประโยชน์จากทะเล เน้นการฝึกอบรมและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยแต่ละมาตรการนั้นเน้นที่ภูมิหลัง สิ่งท้าทาย ประเด็นปัญหาสำคัญ และมาตรการที่รัฐจะต้องดำเนินการ

(3) การศึกษาทะเล ประกอบด้วย ความเข้าใจในคุณสมบัติทางฟิสิกส์ เคมี และธรณีวิทยาทางทะเล ความเข้าใจในความหลากหลายทางชีวภาพ การจัดทำข้อมูลข่าวสารสำหรับการบริหาร ได้แก่ การติดตามตรวจสอบคุณภาพของทะเล การให้บริการข้อมูลสภาพภูมิอากาศทางทะเล การศึกษาสภาวะโลกร้อน โดยแต่ละมาตรการนั้นเน้นสิ่งท้าทาย ภูมิหลัง ประเด็นปัญหาสำคัญ นโยบายและมาตรการ

(4) การปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ประกอบด้วยการป้องกันประเทศ การต่างประเทศ การบังคับใช้กฎหมาย และการตรวจการณ์ โดยแต่ละมาตรการเน้น สิ่งท้าทาย ภูมิหลัง และนโยบายและมาตรการ

(5) การประเมินประสิทธิผล โดยแต่ละมาตรการเน้นสิ่งท้าทาย ภูมิหลัง และนโยบาย

## 5.12 มาตรการรองรับนโยบายมหาสมุทรของออสเตรเลีย

นโยบายมหาสมุทรของออสเตรเลียในปัจจุบันได้กำหนดมาตรการแยกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้

**<u>ด้านการวางแผนและบริหาร</u>** นโยบายทะเลของออสเตรเลียได้เน้นขั้นตอนการดำเนินที่สำคัญเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาคือ ให้ความสำคัญกับทะเล การศึกษาและเข้าใจทะเล และใช้ทะเลอย่างชาญฉลาด โดยมีเป้าหมายสุดท้ายเพื่อให้ออสเตรเลียสามารถมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลใช้ได้อย่างยั่งยืน โดยมาตรการเหล่านี้เป็นมาตรการที่จะช่วยเหลือออสเตรเลียในการวางแผนและการบริหารทะเลที่สำคัญคือ (1) การเร่งรัดการประเมินปริมาณและคุณภาพของแหล่ง

ทรัพยากรในทะเล โดยเฉพาะด้านชีวภาพว่าแต่ละพื้นที่นั้นมีสภาพของทรัพยากรทางทะเลเป็นอย่างไร (2) ทำการศึกษาและเข้าใจถึงการใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติในทะเลของออสเตรเลียในปัจจุบันและที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต (3) ค้นหาวิธีการบำรุงรักษา และดำรงสถานะภาพของระบบนิเวศน์ทางทะเล รวมไปถึงกิจกรรมการอนุรักษ์ (4) เสนอแนะการจัดสรรการใช้ประโยชน์ทะเลอย่างยั่งยืน (5) ประเมินและควบคุมผลกระทบจากข้อเสนอของผู้ใช้ประโยชน์จากทะเล (6) ติดตามกระบวนการวางแผนและบริหารนโยบายทะเลอย่างต่อเนื่อง (7) ให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับทะเล (8) กำหนดทรัพยากรทางทะเลและโอกาสทางเศรษฐกิจ (9) กำหนดภัยคุกคามต่อระบบนิเวศน์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต (10) ค้นหาการวางแผนและบริหารเพื่อตอบโต้ต่อภัยคุกคามด้านนิเวศน์ (11) กำหนดคุณลักษณะทางนิเวศน์เฉพาะท้องถิ่น (12) กำหนดความต้องการและจัดลำดับความสำคัญของสภาพแวดล้อมทางทะเล (13) กำหนดมาตรการที่ต้องการเพื่อปกป้องพื้นที่อนุรักษ์ (14) พัฒนาวัตถุประสงค์ในการใช้ทรัพยากรและระบบนิเวศน์ทางทะเล (15) กำหนดพื้นที่สำหรับการใช้ประโยชน์จากทะเล (16) จัดสรรการใช้ทรัพยากรในทะเล (17) นำระบบการบริหารบนพื้นฐานระบบนิเวศน์ทางทะเลมาใช้ (16) จัดสรรเงินอุดหนุนต่อการประเมินสถานภาพด้านชีวะภาพของออสเตรเลีย

**<u>ด้านการป้องกันประเทศ</u>** เพื่อให้การป้องกันประเทศและการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ ออสเตรเลียจึงต้องมีมาตรการที่สำคัญที่เกี่ยวข้องดังนี้ (1) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบจากปัญหาที่คาบเกี่ยวระหว่างเขตแดน ได้แก่ปัญหามลพิษ สิ่งแวดล้อม การประมง (2) จัดทำนโยบายเชิงรุกในการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆในภูมิภาคเพื่อส่งเสริมความไว้เนื้อเชื่อใจกันและความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค(3) สร้างขีดความสามารถของกองทัพออสเตรเลียให้สามารถปฏิบัติการได้ในระยะไกลซึ่งถือเป็นกุญแจสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันออสเตรเลีย (4) กำหนดนโยบายการป้องกันเส้นทางคนนาคมทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญโดยเฉพาะบริเวณน่านน้ำจำกัดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีความสำคัญต่อความมั่นคงทางทะเลนานาชาติ (5) ให้ความสำคัญต่อการประสานและพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะร่วมกับนานาประเทศ (6) กำหนดนโยบายให้มีระบบข่าวกรองและข้อมูลร่วมกับนิวซีแลนด์และสหรัฐอเมริกา (7) ให้การสนับสนุนในการจัดตั้งหน่วยงานภาคเอกชนซึ่งทำหน้าที่ตรวจการณ์ทางทะเลเพื่อป้องกันการจับปลาโดยผิดกฎหมาย (8) เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ประมงให้มากขึ้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ป้องกันการจับปลาผิดกฎหมาย (9) ออกและบังคับใช้กฎหมายการกระทำการประมงที่ผิดกฎหมายให้มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกับเรือต่างด้าวที่ทำการประมงในน่านน้ำออสเตรเลีย (10) จัดกิจกรรมร่วมกับนานาประเทศทั้งทวิภาคีและพหุภาคีเพื่อลดการลุกล้ำน่านน้ำออสเตรเลียของเรือต่างชาติ

**<u>ด้านการค้าขายและการขนส่งทางทะเล</u>** เศรษฐกิจออสเตรเลียพึ่งพาการขนส่งทางทะเลค่อนข้างมาก ประมาณการว่ามากกว่าร้อยละ 97 ของสินค้าส่งออกทั้งหมดถูกส่งจากประเทศออสเตรเลียโดยทางเรือ อย่างไรก็ตามมีเพียงสินค้าที่ส่งออกของออสเตรเลียร้อยละ 2 เท่านั้นที่ถูกขนส่งโดยเรือสินค้าสัญชาติออสเตรเลีย ทั้งนี้เพราะส่วนหนึ่งเกิดจากการที่เรือขนส่งสินค้าของออสเตรเลียมีต้นทุนดำเนินการที่สูงกว่าเรือสินค้าสัญชาติอื่นอันเนื่องมาจากข้อกำหนดของเรือสินค้าออสเตรเลียที่ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายออสเตรเลียด้านการรักษาสภาพแวดล้อม เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ออสเตรเลียจึงมี

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายและการขนส่งทางทะเลดังนี้ (1) ปรับปรุงบริการการขนส่งทางเรือให้มีประสิทธิภาพให้สามารถตอบสนองต่อสิ่งท้าทายที่เกิดจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในยุคโลกาภิวัฒน์ รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าให้สูงขึ้นในอนาคตโดยเฉพาะสินค้าที่ขนส่งในรูปของคอนเทนเนอร์ (2) พัฒนาระบบลอจิสติกส์เพื่อให้สามารถส่งสินค้าตรงจากมือลูกค้าไปยังผู้รับปลายทางโดยลูกค้าโดยตรง (3) ส่งเสริมการขนส่งทางเรือบริเวณชายฝั่งภายในประเทศ ด้วยการกำหนดนโยบายปกป้องเรือสัญชาติตนเอง เช่น การให้สิทธิพิเศษในการเดินเรือชายฝั่งกับเรือสัญชาติออสเตรเลีย กำหนดนโยบายทางภาษีเพื่อช่วยเหลือในด้านการฝึกอบรมทางทะเล กำหนดนโยบายการเรียกเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น การเรียกเก็บภาษีกับยานพาหนะทางบกที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดอ็อกไซด์ในขณะที่ยกเว้นภาษีนี้กับเรือเดินทะเลเพื่อให้ประชาชนหันไปใช้การขนส่งทางเรือให้มากที่สุด ออกนโยบายส่งเสริมให้เรือต่างๆ เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานให้สูงขึ้น เช่น การลดจำนวนผู้ปฏิบัติงานในเรือสินค้าให้น้อยลง กำหนดนโยบายให้สิทธิพิเศษในการเดินเรือในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งแก่บริษัทใดบริษัทหนึ่ง ลดค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเรือของรัฐให้ต่ำลง เช่น การยกเว้นการใช้พนักงานนำร่องกับเรือสัญชาติออสเตรเลีย (4) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางทะเลได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ การให้บริการสนับสนุนการใช้ท่าเรือ การให้บริการขนส่งทางเรือและการเชื่อมต่อระบบการขนส่งแบบต่างๆ การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันสภาพแวดล้อมทางทะเล การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการขนส่งและลอจิสติกส์ (5) เป็นผู้นำในองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมกรอบกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือและการป้องกันมลพิษ (6) สนับสนุนให้จัดตั้งหน่วยงานระดับชาติที่ทำหน้าที่ควบคุมและบำบัดน้ำท้องเรือซึ่งเป็นมลพิษต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล (7) ให้เงินอุดหนุนในการจัดตั้งระบบบริหารที่ลดความเสียหายอันเนื่องมาจากการนำเข้าสัตว์น้ำจากต่างประเทศ (8) ดำรงความเป็นผู้นำในด้านการค้าขายและผู้นำในองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อให้สามารถกำหนดกติกาการแข่งขันทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ (9) ปรับปรุงให้อุตสาหกรรมการเดินเรือของออสเตรเลียมีความปลอดภัยและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล เช่น การห้ามไม่ให้ใช้สีกันเพรียงที่เป็นภัยต่อสภาพแวดล้อม การสนับสนุนด้านความปลอดภัยในการเดินเรือในองค์กรระหว่างประเทศ ออกกฎหมายให้การเดินเรือในประเทศมีการประกันภัยที่รวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดมลภาวะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ รวมไปถึงการเรียกร้องค่าเสียหายจากข้อตกลงนานาชาติทางทะเลปี 1996 และ 1997 อันเนื่องมาจากการบรรทุกสิ่งของอันตรายทางทะเล สนับสนุนให้มีการออกกฎหมายระหว่างประเทศในการเรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมากจากเรือบรรทุกน้ำมันที่แพร่กระจายมลพิษอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ออกยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยของเรือเดินทะเลในทุกระดับ สนับสนุนให้การมีองค์กรเพียงองค์กรเดียวในการจัดการเรื่องน้ำท้องเรือและการบำบัด (10) สนับสนุนการจัดทำแผนขจัดการแพร่กระจายของน้ำมันในทะเล (11) เพิ่มขีดความสามารถในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล (12) ปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินเรือ เช่น การใช้ระบบหาที่เรือที่แม่นยำ คิดค้นเครื่องมือช่วยในการเดินเรือที่ให้ความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สนับสนุนการวิจัยพัฒนาใน

การติดต่อสื่อสารและกำหนดตำบลที่ทางทะเล (13) เพิ่มขีดความสามารถในการศึกษา วิจัยและพัฒนาทางทะเล เพื่อสนับสนุนนโยบายองค์กรระหว่างประเทศทางทะเล

**ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีทางทะเล** แผนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลได้วางไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงความรู้ที่เกี่ยวกับอำนาจศาลออสเตรเลีย แผนนี้เป็นแผนพัฒนาขีดความสามารถทางวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีในระยะ 10 ถึง 15 ปีโดยเน้น ใน 3 สาขาคือ (1) ความเข้าใจเกี่ยวกับคุณลักษณะของชายฝั่ง เขตอำนาจศาลทางทะเล ความสัมพันธ์ระหว่างทะเลกับชั้นบรรยากาศ แหล่งชีวภาพ ระบบนิเวศน์ ระบบธรณีวิทยา (2) จัดหาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรม เพื่อเป็นฐานความรู้ในการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเลของออสเตรเลีย (3) จัดหาโครงสร้างพื้นฐานความชำนาญพื้นฐาน ข้อมูลข่าวสาร เพื่อสนับสนุนวิทยาศาสตร์ วิศวกรรม และเทคโนโลยีทางทะเล ทั้งนี้มีแนวนโยบายพัฒนาในภาพรวมที่เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศเท่าๆ กันกับการรักษาระบบนิเวศน์อย่างยั่งยืน โดยมีนโยบายที่สำคัญดังนี้คือ (1) ทบทวนกระบวนการตกลงใจทางด้านนโยบายทะเล (2) พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเล (3) เก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลและการบริหารงานทางทะเล (4) ช่วยเหลือให้ความสะดวกกับองค์กรอุตสาหกรรมทางทะเลและเครือข่าย (5) ทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรมเพื่อยกระดับเศรษฐกิจและการตื่นตัวของชุมชนในการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเลอย่างยั่งยืน และให้ช่องทางสำหรับชุมชนในการรักษาทรัพยากรทางธรรมชาติ (6) หาข้อมูลสนับสนุนการวางแผนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเล

**ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล** สุขภาพของทะเลและผลผลิตของทะเลนั้นขึ้นอยู่กับคุณภาพของน้ำทะเล และคุณภาพของน้ำทะเลก็ขึ้นอยู่กับมลพิษที่สะสมอันเกิดจากแหล่งอุตสาหกรรมและครัวเรือน คุณภาพของน้ำทะเลและสิ่งตกค้างนับเป็นปัญหามลพิษที่สำคัญที่ทำลายสภาพแวดล้อมทางทะเลของออสเตรเลียมากที่สุด อันมีผลต่อระบบนิเวศน์ทางทะเล เพื่อให้การรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลของออสเตรเลียให้มีคุณภาพจึงมีนโยบายที่สำคัญดังนี้ (1) ให้เงินสนับสนุนในการประเมินสถานะภาพทรัพยากรด้านชีวภาพทางทะเล เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำคัญในด้านการวางแผนทางทะเล (2) ค้นหาและกำหนดตัวชี้วัดสุขภาพทางทะเลเพื่อ ใช้เป็นตัวชี้วัดในการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน (3) สนับสนุนการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำโดย สภาป้องกันสภาพแวดล้อมแห่งชาติ (4) ทำงานร่วมกับรัฐต่างๆ ในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ป้องกันดินเป็นกรดกำมะถัน (5) สนับสนุนโครงการต่างๆ ของชุมชนและของรัฐในการป้องกันดินเป็นกรดกำมะถัน (6) สนับสนุนความเข้าใจและการตื่นตัวของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางทะเล (7) จัดทำยุทธศาสตร์การบริหารคุณภาพน้ำแห่งชาติ (8) พัฒนาตัวเปรียบเทียบสำหรับการติดตามคุณภาพน้ำ (9) จัดทำโครงการชายฝั่งและทะเลสะอาดอย่างต่อเนื่อง โดยค้นหาเทคนิคใหม่ๆ ในการบำบัดน้ำเสีย ติดตามผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ทางทะเล ฟื้นฟูพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษ (10) พิจารณาการนำน้ำมาใช้อย่างยั่งยืนในเขตพื้นที่เมืองและชายทะเล (11) ปรับปรุงคุณภาพของน้ำในแม่น้ำบริเวณชุมชนเมือง (12) ดำเนินการต่อเนื่องในการจัดการกับมลพิษแยกตามพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้มลพิษเหล่านั้นอยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อทะเลและชายฝั่งของออสเตรเลีย (13) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการตรวจสอบน้ำเสีย โดยเน้น ที่แหล่งผลิต (14) กำหนดเป้าหมายในการตรวจสอบคุณภาพน้ำในแหล่งเพาะพันธุ์ที่สำคัญ (16) ดำเนินการพัฒนาเครื่องมือในการปรับที่จะนำมาใช้

บังคับต่อผู้สร้างมลพิษ (17) ให้สัตยาบันใน Protocol of the London Convention และห้ามอย่างเด็ดขาดในการทิ้งขยะอุตสาหกรรมในทะเล

**<u>ด้านการประมงและเกษตรประมง</u>** การจับปลาในลักษณะที่เหมาะสมจะเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมการประมงในระยะยาว เนื่องจากปัจจุบันมีการจับปลาบางชนิดเป็นจำนวนมากส่งผลให้จำนวนประชากรปลาเหล่านี้ลดลงอย่างรวดเร็ว ออสเตรเลียจึงได้ออกมาตรการต่างๆเพื่อป้องกันการจับปลาที่เกินขีดจำกัดจนอาจทำให้สูญเสียระบบนิเวศน์ทางทะเล มาตรการจูงใจทางเศรษฐกิจต่างๆ จึงจำเป็นต้องออกมาเพื่อให้ผู้ประกอบการประมงที่จับปลาเกินขนาดปรับเปลี่ยนวิธีการจับปลาให้เหมาะสม ด้วยมาตรการที่สำคัญดังนี้คือ (1) กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้ทำการประมงเกินขีดจำกัดของระบบนิเวศน์ (2) จัดตั้งคณะทำงานเพื่อมองหาอุตสาหกรรมทางเลือกใหม่สำหรับการประมง (3) ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาเกษตรประมง (4) จัดทำนโยบายคุ้มครองปลาที่ได้รับผลกระทบจากการจับโดยที่ไม่ได้ตั้งใจ (5) ดำเนินการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่อใช้ในการวางแผนด้านการประมงระยะ 5 ปี (6) สนับสนุนเงิน 700,000 ดอลลาร์เพื่อช่วยเหลือในการก่อตั้งเครือข่ายสำนักงานประมงที่ทำหน้าที่ส่งเสริมการประมงที่เป็นมิตรกับสภาพแวดล้อม (7) ทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกิจการประมงเพื่อขจัดอุปสรรคในด้านค่าใช้จ่ายสำหรับกิจการประมงขนาดเล็ก (8) สำรวจสถานภาพนันทนาการด้านการประมง เพื่อนำไปใช้ปรับปรุงการบริหารในธุรกิจในด้านนี้ (9) สนับสนุนการจัดทำแนวทางนโยบายเกษตรกรรมประมง ซึ่งรวมไปถึง แนวทางกฎระเบียบ และยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (10) นำแผนบรรเทาภัยคุกคามต่อนกทะเลมาใช้ให้ได้ผล (11) ยกเลิกการอนุญาตให้ส่งออกสัตว์น้ำบางชนิด เพื่อให้มั่นใจว่าสัตว์น้ำที่ส่งออกนั้นไม่ทำลายระบบนิเวศน์ทางทะเล

**<u>ด้านอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและแร่ในทะเล</u>** ปิโตรเลียมในทะเลนับว่าเป็นอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมที่ค่อนข้างสูง ในขณะที่การสำรวจแหล่งแร่ในทะเลของออสเตรเลียยังอยู่ในระยะเริ่มต้นที่ยังมีความรู้ในขีดจำกัด อัตราการเจริญเติบโตของทั้งสองอุตสาหกรรมขึ้นอยู่ปัจจัยด้านการลงทุนและการวางแผนในระยะยาว ออสเตรเลียจึงมีนโยบายที่จะแก้ไขปัญหาด้านอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและแร่ในทะเลดังนี้(1) ปรับปรุงยุทธศาสตร์ด้านการปิโตรเลียมในทะเลให้มีประสิทธิภาพ (2) ปรับปรุงเงื่อนไขการลงทุนการสำรวจขุดเจาะน้ำมันให้สามารถดึงดูดความสนใจนักลงทุนระหว่างประเทศ (3) ปรับปรุงกฎหมายการขุดเจาะสำรวจน้ำมันในทะเลให้ทันสมัยกับการรักษาสภาวะแวดล้อมทางทะเล (4) จัดสรรงบประมาณ 33 พันล้านดอลลาร์เพื่อใช้ในการกำหนดแหล่งน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (5) เพิ่มความร่วมมือระหว่างรัฐกับอุตสาหกรรมปิโตรเลียมในทะเลเพื่อปกป้องสิ่งมีชีวิตในทะเล

**<u>ด้านการท่องเที่ยวทางทะเล</u>** การท่องเที่ยวทางทะเลใช้ประโยชน์จากชายฝั่งทะเลของออสเตรเลียค่อนข้างมาก การท่องเที่ยวของออสเตรเลียให้มูลค่าสูงถึงร้อยละ 12.6 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด และยังเป็นแหล่งจ้างงานที่สูงที่สุดประมาณ 694,000 ล้านคน หรือร้อยละ 8.4 ของแรงงานทั้งหมด ออสเตรเลียมีนโยบายด้านการท่องเที่ยวทางทะเลดังนี้ (1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางทะเลนั้น รัฐบาลจะก่อตั้งโครงการที่ทิ้งสมอแห่งชาติโดยเฉพาะในบริเวณที่มีความสำคัญสูง (2) สนับสนุนองค์กรท้องถิ่นในการพัฒนาเว็ปไซต์เกี่ยวกับการท่องเที่ยว (3) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการใช้เครือข่ายที่มีอยู่ใน

ปัจจุบันเพื่อกระตุ้นให้มีการแลกเปลี่ยนความเห็นกันระหว่างภาคอุตสาหกรรม ภาคท่องเที่ยว และรัฐบาลในหัวข้อสำคัญต่างๆ (4) ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในบริเวณที่เป็นมรดกโลก (5) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางทะเลเพื่อให้มั่นใจระบบนิเวศน์ได้รับการอนุรักษ์อย่างยั่งยืน (6) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยว (7) ส่งเสริมการขยาย โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมที่ดีโดยให้รวมผู้ประกอบธุรกิจด้านการท่องเที่ยวทางทะเล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเลและลดค่าใช้จ่ายในธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเล (8) ส่งเสริมสืบค้นและทำรายงานเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ (9) ดำเนินการตรวจสอบโดยต่อเนื่องเกี่ยวกับอุปสรรคต่อการเติบโตอย่างยั่งยืนและต่อความหลากหลายของการท่องเที่ยวทางทะเล (10) ร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียในการเก็บข้อมูลที่แม่นยำเกี่ยวกับค่านิยมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่

**<u>ด้านการก่อสร้าง การวิศวกรรม และ การอุตสาหกรรมทางทะเล</u>** การก่อสร้าง การวิศวกรรมและการอุตสาหกรรมทางทะเล นับเป็นสินค้าบริการส่งออกและการลงทุนที่สำคัญของออสเตรเลีย เช่น การออกแบบเรือขนาดใหญ่และขนาดเล็ก การก่อสร้างและซ่อมบำรุง การวิศวกรรมชายฝั่ง การค้าขายพัสดุและอุปกรณ์เครื่องกลและอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวกับทะเล วัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ การก่อสร้างท่าเรือและอุปกรณ์ที่ใช้ในท่าเรือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือตรวจวัด เครื่องมือสื่อสาร เครื่องมือช่วยในการเดินเรือ เพื่อสนับสนุนกิจการด้านการก่อสร้าง การวิศวกรรม และการอุตสาหกรรมทางทะเล ออสเตรเลียจึงมีนโยบายที่เกี่ยวข้องดังนี้ (1) ส่งเสริมการค้นคิดการออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ในขณะเดียวกันต้องรักษามาตรฐานของคุณภาพและราคาของผลิตภัณฑ์เก่า (2) แสวงหาการลงทุนในธุรกิจเฉพาะทางใหม่ๆ (3) แสวงหาโอกาสในการประหยัดค่าใช้จ่ายในอุตสาหกรรมการต่อเรือเพื่อการทดแทนการนำเข้า (4) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับอุตสาหกรรมต่อเรือรบเพื่อดำรงรักษาไว้ซึ่งความชำนาญในการออกแบบและสร้างเรือ (5) ส่งเสริมให้สามารถต่อเรือรบเพื่อการส่งออก (6) ร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเล (7) สร้างความสามารถในด้านการก่อสร้างทางทะเล (8) สร้างความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติด้านอุตสาหกรรมทางทะเลในระดับนานาชาติ (9) ส่งเสริมการวิจัยพัฒนาภาคเอกชนและเร่งการใช้เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง (10) ปรับปรุงความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยทางทะเลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความชำนาญด้านทะเลและการพัฒนาเทคโนโลยี (10) เร่งรัดปรับปรุงการประสานงานและความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างหน่วยงานอุตสาหกรรมทางทะเล (11) ยกระดับการตื่นตัวของโครงการของรัฐเพื่อปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมทางทะเล (12) ส่งเสริมการพัฒนาเครือข่ายและช่วยเหลือในการกำหนดปัญหาด้านโครงสร้างวิศวกรรมทางทะเลรวมไปถึงวิธีการเอาชนะปัญหานั้น (13) สนับสนุนการศึกษาวิชาการด้านอุตสาหกรรมทางทะเล เพื่อพัฒนาให้มีนัยสำคัญทางเศรษฐกิจ (14) ช่วยเหลืออย่างต่อเนื่องในการพัฒนาเครื่องมือในด้านการสื่อสารระหว่างภาคอุตสาหกรรมกับผู้ที่มีส่วนได้เสีย (15) ลงทุนอย่างต่อเนื่องในการสร้างผู้เชี่ยวชาญและรักษาชื่อเสียงของออสเตรเลียในด้านการบริหารชายฝั่งและทะเล ด้วยการให้ผู้เชี่ยวชาญของรัฐเหล่านี้สามารถให้ความช่วยเหลือภาคเอกชนด้วยการให้การอบรมและให้คำปรึกษา (16) ส่งเสริมอย่าง

ต่อเนื่องในการบริหารด้านสิ่งแวดล้อมของออสเตรเลีย (17) ปรับปรุงโอกาสและตลาดให้กับบริษัทบริหารด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล (18) เสริมความแข็งแกร่งให้โครงข่ายสถานศึกษาของออสเตรเลียที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา การฝึกอบรม และวิจัยพัฒนาทางทะเล

**ด้านอุตสาหกรรมการต่อเรือ** ออสเตรเลียมีนโยบายดำเนินการในด้านการต่อเรือดังนี้ (1) เริ่มโครงการช่วยเหลือและโครงการสนับสนุนการค้นคิดสิ่งประดิษฐ์เทคโนโลยีใหม่ๆ เป็นมูลค่า 68.8 ล้านดอลลาร์ในระยะ 4 ปี โครงการเหล่านี้จะเป็นพื้นฐานในการจ้างงานในอุตสาหกรรมการต่อเรือและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง (2) ตรวจสอบความเป็นไปได้ในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อสนับสนุนการออกแบบทางทะเลและเทคนิคการทดสอบ (3) ดำเนินการพัฒนาหาตลาดอย่างต่อเนื่องในการขายเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง (4) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการช่วยเหลือและส่งเสริมอุตสาหกรรมการต่อเรือขนาดเล็ก (5) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการส่งเสริมบริษัทต่อเรือของออสเตรเลียในการออกแบบเรือให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ

**ด้านการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ** ตัวจักรที่สำคัญที่บ่งบอกถึงสุขภาพของทะเลที่ดีและสร้างเสริมผลประโยชน์จากทะเลก็คือ ระบบนิเวศน์ทางทะเล การบำรุงรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเลคือหัวใจหลักในการรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ ออสเตรเลียมีนโยบายที่จะ (1) ก่อตั้งกระบวนการบริหารแบบรวมการ (2) อนุรักษ์ความหลากหลายของชีวภาพทางทะเล (3) เพิ่มพูนการอนุรักษ์สัตว์น้ำและพืชทะเลอย่างมีคุณภาพ (4) สร้างระบบตัวแทนปกป้องพื้นที่ทางทะเล (5) ปรับปรุงขีดความสามารถของชาติในการบริหารและตรวจการณ์การกระทำผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเล (6) ลดผลกระทบกับการใช้ทะเลในทุกด้าน (7) ปรับปรุงให้ชุมชนภาคอุตสาหกรรม และภาครัฐในร่วมมือกันอนุรักษ์ทางทะเลให้มากขึ้น (8) อำนวยความสะดวกให้กับชนพื้นเมืองร่วมมือในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล (9) เสนอให้ Great White Shark ได้รับการคุ้มครองระหว่างประเทศ (10) เสนอใช้กฎหมายในการเข้าถึงทรัพยากรทางพันธุกรรมในน่านน้ำออสเตรเลีย (11) จัดทำแผนฟื้นฟูสัตว์น้ำที่อาจจะสูญพันธ์ทั่วโลก (12) ปกป้องโลมาในน่านน้ำออสเตรเลีย (13) จัดให้มหาสมุทรด้านใต้เป็นสถานรักษาพันธ์ปลาวาฬของโลก

**ด้านเทคโนโลยีชีวภาพ** ออสเตรเลียมีความหลากหลายทางพันธุกรรมค่อนข้างมาก จึงมีความเป็นไปได้ที่จะนำมาพัฒนาอุตสาหกรรมยารักษาโรคและเทคโนโลยีชีวภาพในระยะกลางและระยะยาว เช่น ใช้ผลิตาสารประกอบทางเคมี กรดไขมัน Polysaccharides และ enzymes ยารักษาโรคมะเร็ง ปรับปรุงพืชและสัตว์น้ำเพื่อเพิ่มผลผลิต แก้ไขสภาพแวดล้อม ปรับปรุงและบำบัดน้ำเสียด้วยการใช้สิ่งมีชีวิตขนาดเล็กทางทะเล เพื่อดำเนินการดังกล่าวออสเตรเลียจึงมีนโยบายดังนี้ (1) ปรับปรุงระดับของข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมใหม่ๆ (2) กำหนดอุปสรรค โอกาส และสิ่งท้าทายที่มีผลกระทบกับอุตสาหกรรม อันรวมไปถึงบทบาทของรัฐในการให้ความสะดวกในการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านนี้ (3) ส่งเสริมความร่วมมือของภาคอุตสาหกรรมในการใช้ประโยชน์จากการเพิ่มการสนับสนุนของรัฐในด้านการวิจัยและพัฒนา (4) สนับสนุนการพัฒนานโยบายของรัฐและการวัดผลที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่ามีขีดความสามารถรักษาสภาพแวดล้อมและการพัฒนาอุตสาหกรรมควบคู่กันไป (5) สนับการพัฒนาความเป็นเจ้าของเทคโนโลยีชีวภาพ (6) สนับสนุนและอำนวยความสะดวกใน

การเชื่อมโยงระหว่างภาคอุตสาหกรรมกับการวิจัยพัฒนาเพื่อแสวงประโยชน์จากสิ่งมีชีวิตในทะเล (7) พิจารณาความต้องการสำหรับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมชีวภาพให้คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งในเชิงอุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อม

**<u>ด้านพลังงานทางเลือก</u>** พลังงานทางเลือกที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับทะเลและสามารถใช้ทดแทนพลังงานประเภทปิโตรเลียมได้ ประกอบด้วย ลม คลื่น กระแสน้ำ อุณหภูมิ ออสเตรเลียมีความสนใจอย่างยิ่งในการใช้พลังงานทางเลือกใหม่เหล่านี้ รัฐบาลออสเตรเลียมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทางเลือกเหล่านี้ดังนี้ (1) กำหนดฐานข้อมูลทางอินเตอร์เน็ตเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านเทคโนโลยีซึ่งรวมไปถึงตัวอย่างการนำพลังงานทางเลือกเหล่านี้ไปใช้งาน (2) กำหนดเป้าหมายด้านการผลิตกระแสไฟฟ้าให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 2 ของพลังงานที่ใช้ทั้งหมดมาจากพลังงานทางเลือกเหล่านี้โดยมีเป้าหมายภายในปี 2010 (3) ให้การช่วยเหลือด้านการเงินกับโครงการพลังงานทางเลือกเหล่านี้ให้สามารถนำไปสู่ตลาดได้ (4) สนับสนุนจัดทำสถานที่แสดงระบบสร้างพลังงานทางเลือกเหล่านี้ในระดับนานาชาติในทะเลเพื่อให้เป็นที่สนใจต่อสาธารณชน (6) เร่งรัดการแปรรูปอุตสาหกรรมการไฟฟ้าให้เปิดตลาดให้กับพลังงานทางเลือกโดยเฉพาะบริเวณที่พื้นที่ห่างไกล (7) พัฒนาฐานข้อมูลสำหรับบริการด้านพลังงาน ประกอบด้วย การสำรวจสถานที่ที่เหมาะสมกับพลังงานทางเลือกจากทะเล บันทึกเกี่ยวกับเทคโนโลยีด้านพลังงานจากทะเล ลม กระแสน้ำ อุณหภูมิและกระแสมหาสมุทร

**<u>ด้านการพัฒนาบุคลากรและชุมชนทางทะเล</u>** ในการพัฒนาบุคลากรทางทะเลนั้น ออสเตรเลียมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาแบ่งเป็น 3 ด้าน คือ การพัฒนาความชำนาญทางทะเล การมีส่วนร่วมของชุมชน การให้การศึกษาเกี่ยวกับทะเลผ่านระบบการศึกษาปกติ โดยออสเตรเลียมีนโยบายที่สำคัญดังนี้ คือ (1) จัดตั้งกลุ่มที่ปรึกษาทางทะเลระดับชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานให้คำปรึกษาและแนะนำแก่คณะรัฐมนตรีทางทะเล (2) จัดสรรทรัพยากรอย่างต่อเนื่องให้กับการสร้างขีดความสามารถให้ชุมชน การสร้างโอกาส การมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารงานเกี่ยวกับการใช้ทะเล การวิจัยและพัฒนาการติดตามและเก็บข้อมูล (3) การสนับสนุนโครงข่ายชุมชนทางทะเลและชายฝั่ง (4) การพัฒนายุทธศาสตร์ในการสื่อสารเพื่อช่วยเหลือสาธารณชน อุตสาหกรรม และ รัฐบาลในการเรียนรู้บทบาทของนโยบายทะเล (5) พัฒนาหลักสูตรที่มุ่งเน้นการบริหารทางทะเลแบบรวมการ (6)ก่อตั้งการฝึกและการพัฒนาโครงการที่สนับสนุนความต้องการเฉพาะให้กับชาวพื้นเมือง (7) ก่อตั้งการอบรมเกี่ยวกับแนวทางการใช้ทะเลที่ดีและความชำนาญในด้านการบริหารชายฝั่ง (8) จัดสรรลำดับความเร่งด่วนในความต้องการพื้นฐาน การพัฒนากฎระเบียบที่ดี แนวนโยบายร่วมกับองค์กรหน่วยงานภาคอุตสาหกรรมเพื่อบริหารทะเลและชายฝั่ง (9) พัฒนาระบบการศึกษาด้านนโยบายทะเลและโครงการสำหรับเด็กอนุบาลจนถึงอายุ 12 ปี (10) พัฒนาทรัพยากรที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้ในโรงเรียนต่างๆ (11) สนับสนุนในการจัดหาเนื้อหาในการเรียนให้กับครูและนักเรียน (12) พัฒนาแผนที่ชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง ภายใต้โครงข่ายข้อมูลข่าวสารด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (12) ให้การสนับสนุนโครงข่ายชุมชนดูแลทะเลและชายฝั่งอย่างต่อเนื่องโดยการให้และแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญกับโครงข่ายชุมชนเหล่านี้ (13) พัฒนายุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารเพื่อช่วยเหลือภาคสาธารณะ ภาคอุตสาหกรรม ภาครัฐ ในการเรียนรู้และเข้าใจในนโยบายทางทะเลของออสเตรเลีย (14) พัฒนาหลักสูตรภาคฤดูร้อนที่มุ่งเน้นการบริหารงานทางทะเลแบบรวมการและทำการฝึกภาคปฏิบัติ (15) จัดการฝึกอบรมและพัฒนาหลักสูตรให้เหมาะสมกับความต้องการเฉพาะของชาวพื้นเมือง ผู้ถือครองที่ดิน

ชายทะเล และนักจัดการทางทะเล (16) จัดสร้างสถานที่ฝึกอบรมและพัฒนาหลักสูตรเพื่อกระจายการบริหารงานทะเลและชายฝั่งที่ดี (17) ปรับปรุงการเข้าถึงและการใช้ฐานข้อมูลทรัพยากรและชายฝั่งและโครงข่ายสำหรับผู้บริหาร (18) จัดทำกฎระเบียบและแนวทางบริหารทะเลและชายฝั่งที่ดีให้กับองค์กรภาคอุตสาหกรรม และองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้อง (19) พัฒนาเครื่องมือช่วยในการเรียนการสอนเพื่อใช้ในโรงเรียนและวิทยาลัยเกี่ยวกับการบริงานทางทะเล

**<u>ด้านการศึกษามหาสมุทร</u>** เพื่อกำหนด อธิบาย และจัดทำเอกสารเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ ธรณีวิทยาและคุณลักษณะด้านเคมีของทะเลในเขตอำนาจศาล เขตไหล่ทวีป และลักษณะทางกายภาพและทางเคมีของทะเลในเขตข้างเคียง รัฐบาลออสเตรเลียจึงมีนโยบายดังนี้ (1) ทำแผนที่ทางทะเลให้จรดเขตนอกสุดของอำนาจศาลทางทะเลของออสเตรเลียเพื่อสนับสนุนการอ้างสิทธิเหนือเขตไหล่ทวีปที่ต่อเนื่องไปจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (2) สนับสนุนการทำงานขององค์กร Australian Surveying and Land Information Group ในการตรวจสอบความถูกต้องของเขตแดนทางทะเลของออสเตรเลีย (3) สนับสนุนการทำวิจัยพัฒนาทางยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรในทะเลอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานระบบนิเวศน์ทางทะเลและปรับปรุงการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการประมง การปิโตรเลียมและการเหมืองแร่ในทะเล (4) ส่งเสริมพัฒนาการสังเกตการณ์และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในการติดตามตรวจสอบประเมินผลด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ (5) จัดหาและพัฒนาขีดความสามารถด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลภายใต้แผนเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ทางทะเล (6) สนับสนุนในการศึกษาด้านสภาวะแวดล้อมทางทะเล สนับสนุนการบริหารบนพื้นฐานของระบบนิเวศน์ทางทะเล และการวางแผนทางทะเลตามพื้นที่ (7) เพิ่มความเข้าใจด้านความหลากหลายทางชีวะภาพ โครงสร้างด้านระบบนิเวศน์ทางทะเลในพื้นที่เขตเศรษฐกิจทางทะเล (8) สนับสนุนความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาระหว่างภาคอุตสาหกรรม ภาควิจัย ภาคบริหาร (9) กำหนดกระบวนการทางนิเวศน์ในขนาดที่เหมาะสมกับแผนแบบรวมการ (10) กำหนดพันธ์สัตว์ที่หล่อแหลมต่อการสูญพันธ์ (11) กำหนดพื้นที่และมาตรการอนุรักษ์ที่สำคัญโดยเร่งด่วน (12) รวมภูมิปัญญาท้องถิ่นกับความรู้ด้านอุตสาหกรรมเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลและกระบวนการทางทะเล (13) กำหนดความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลที่ขาดแคลน (14) ดำรงไว้ซึ่งสถานีวิจัยและการวิจัยทางทะเลเพื่อสนับสนุนโครงการขั้วโลกใต้ (15) ช่วยเหลือในการก่อตั้งศูนย์การเรียนรู้ด้านวิทยาการทางทะเล

**<u>ด้านการติดตามและรายงานสภาพแวดล้อมทางทะเล</u>** เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางทะเลที่มีคุณภาพและถูกต้องทันเวลาสำหรับใช้ใน การวางแผน การวิจัยและการศึกษา ออสเตรเลียจึงมีนโยบายที่สำคัญในด้านการติดตามและรายงานสภาพแวดล้อมทางทะเลดังนี้ (1) สนับสนุนการร่วมมือด้านข้อมูลทางทะเลระหว่างหน่วยงานต่างๆเพื่อนำมาใช้ในการบริหารงานทางทะเล (2) สนับสนุนการตรวจเทียบ การแจกจ่ายข้อมูลข่าวสารทางทะเลของหน่วยงานทางทะเลของออสเตรเลียทางระบบอินเตอร์เน็ต (3) พัฒนาวิธีการเชื่อมต่อข้อมูลข่าวสารของระบบข้อมูลทางทะเลต่างๆ ให้เป็นมาตรฐาน (4) ดำเนินการพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวกับเขตแดนทางทะเล อุณหภูมิน้ำทะเล พันธ์สัตว์น้ำทะเล พื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล สถิติการจับปลาทะเล สิ่งมีชีวิตที่อาศัยในทะเล และสมุทรศาสตร์ (5) ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับทะเล

ให้เผยแพร่ข้อมูลดิบให้สาธารณะชนนำไปใช้ประโยชน์ (6) ส่งเสริมให้ตีความข้อมูลทางทะเลเพื่อเพิ่มคุณค่าและนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายทางทะเล (7) ให้นำระบบติดตามสภาพแวดล้อมทางทะเลไปใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของออสเตรเลีย (8) พัฒนามาตรฐานในการติดตามและตรวจวัดความหลากหลายทางชีวะภาพ (9) พัฒนาองค์ประกอบตัวตรวจวัดที่สามารถระบุถึงความหลากหลายทางชีวะภาพและระบบนิเวศน์ (10) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามสภาพแวดล้อมทางทะเล (11) กำหนดโครงการที่เพิ่มแรงจูงใจในการมีส่วนร่วมโดยเฉพาะอาสาสมัครที่มีคุณภาพเกี่ยวกับการติดตามสภาพแวดล้อมทางทะเล (12) เปิดเผยข้อมูลทางทะเลให้สู่สาธารณะ (13) ให้การสนับสนุนด้านการเงินกับโปรแกรมการติดตามสภาพแวดล้อมทางทะเลทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ (14) กำหนดมาตรฐานหรือตัวชี้วัดของคุณภาพทะเลและชายฝั่งเพื่อใช้ในการรายงานและติดตามสภาพแวดล้อมทางทะเล

**<u>ด้านการบริการให้ข้อมูลสภาพอากาศทางทะเล</u>** เพื่อให้การรายงานสภาพอากาศ ภูมิอากาศ การพยากรณ์อากาศทางทะเลของออสเตรเลียเป็นไปอย่างรวดเร็วสำหรับสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลอย่างสูงสุดอย่างปลอดภัย ออสเตรเลียจึงมีนโยบายด้านการให้บริการข้อมูลสภาพอากาศและภูมิอากาศทางทะเลที่สำคัญดังนี้ (1) ส่งเสริมและสนับสนุนในการจัดตั้งหน่วยงานตรวจการณ์มหาสมุทร หรือ Australian Ocean Observing System (AOOS) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจการณ์มหาสมุทร (2) พัฒนาและปรับปรุงการให้บริการข้อมูลสภาพอากาศต่ออุตสาหกรรมทางทะเล โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบความต้องการจากภาคอุตสาหกรรม รัฐบาล ชุมชน โดยต่อเนื่อง (3) วิจัยพัฒนาเพื่อเพิ่มพูนขีดความสามารถด้านการพยากรณ์อากาศทางทะเลโดยต่อเนื่อง (4) พัฒนาและปรับปรุงเทคนิคการพยากรณ์โดยเฉพาะในส่วนที่มีผลกระทบสูงต่อความเป็นอยู่ของประชาชน (5) ส่งเสริมให้มีการนำข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการได้มาซึ่งข้อมูล การวิเคราะห์ และการแลกเปลี่ยนด้านอุตุนิยมวิทยา (6) ผลักดันให้ออสเตรเลียมีส่วนร่วมในโครงการระหว่างชาติเกี่ยวกับการให้ข้อมูลข่าวสารด้านอุตุนิยมวิทยาทางทะเล (7) ปรับปรุงบริการสาธารณะที่สำคัญยิ่งยวดด้านอุตุนิยมวิทยาเช่น การให้บริการด้านสภาพอากาศในทะเล การเตือนภัยพายุ (8) เพิ่มการเข้าถึงข้อมูลสาธารณะด้านอุตุนิยมวิทยาผ่าน World Wide Web (9) พิจารณาโครงการใหม่ๆที่เกี่ยวกับการสำรวจทางทะเล เช่น การสนับสนุนเรือเดินทะเลให้เป็นประโยชน์ต่อการเก็บข้อมูลทางทะเล การสร้างโครงข่ายสถานีเก็บข้อมูลทางทะเลและชายฝั่ง การใช้ระบบตรวจการณ์ทางทะเลระยะไกลด้วยดาวเทียม

**<u>ด้านองค์ความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</u>** ความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของทะเลนับเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาและปรับแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรและการรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวออสเตรเลียจึงมีนโยบายเสริมสร้างองค์ความรู้ที่สำคัญเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศดังนี้ (1) ดำรงความสามารถด้านการวิจัยพัฒนาที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างมหาสมุทรกับภูมิอากาศและเพิ่มความสามารถในการพยากรณ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของออสเตรเลีย (2) ขยายการวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ให้ครอบคลุมลึกซึ้งเกี่ยวกับผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศต่อมหาสมุทรและทรัพยากรในมหาสมุทร และคิดค้นเครื่องมือที่จะช่วยให้สามารถบรรเทาผลกระทบกับการเปลี่ยนแปลงนั้น (3) ส่งเสริมให้นักวิทยาศาสตร์กับผู้จัดทำนโยบาย

ทะเลทำงานร่วมกันเพื่อป้องกันผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของออสเตรเลีย (4) สนับสนุนการพัฒนาระบบพยากรณ์อากาศโดยใช้โมเดลทางวิทยาศาสตร์ โดยให้ครอบคลุมถึงการพยากรณ์อากาศที่มีผลกระทบต่อสภาวะทางเศรษฐกิจในอนาคตอันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของทะเล (5) ประเมินปัญหาทางยุทธศาสตร์และกำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการเพิ่มสูงขึ้นของระดับน้ำทะเลที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและติดตามการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเลอย่างต่อเนื่อง (6) ศึกษาเกี่ยวกับการใช้ทะเลเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อแก้ปัญหาโลกร้อน (7) สนับสนุนการเชื่อมโยงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศระหว่างประเทศเพื่อให้การบริหารด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นไปอย่างกว้างขวาง (8) สนับสนุนการก่อตั้งสถาบันสมุทรศาสตร์ระหว่างประเทศทางด้านทิศตะวันตกของออสเตรเลีย ณ นคร Pert

**<u>ด้านการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล</u>** เพื่อปกป้องทรัพยากร สิทธิอธิปไตย และให้ข้อมูลด้านสภาพของทะเลและมหาสมุทรที่เกี่ยวข้องกับออสเตรเลียเป็นไปอย่างรวดเร็ว ออสเตรเลียจึงมีนโยบายด้านการปกป้องทรัพยากรของชาติทางทะเลดังนี้ (1) ดำรงขีดความสามารถความพร้อมทางทหารให้มีความพร้อมที่จะสามารถปฏิบัติภารกิจปกป้องทรัพยากรทางธรรมชาติทางทะเลของออสเตรเลียได้อย่างต่อเนื่อง (2) ดำเนินการฝึกร่วมระหว่างสองชาติและหลายชาติเพื่อให้สามารถปฏิบัติการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อยืนยันในผลโยชน์แห่งชาติทางทะเลของออสเตรเลีย รวมไปถึงการรักษาคำมั่นสัญญาที่ออสเตรเลียมีต่อประเทศต่างๆ (3) พัฒนาเครือข่ายระบบตรวจการณ์ในทะเลเพื่อตรวจจับเรือและอากาศยานที่มีทิศทางเข้าหาออสเตรเลียในทุกสภาพอากาศ ทั้งนี้รวมไปถึงการใช้อากาศยานไร้คนขับหรือเครื่องบินเตือนภัยล่วงหน้า (4) พัฒนาความสามารถในการเอาชนะต่อภัยคุกคามทางอากาศและทะเลด้วยขีดความสามารถทางทหารที่เหนือชั้นกว่าฝ่ายที่คาดว่าจะเป็นผู้บุกรุกดินแดนออสเตรเลีย กองทัพออสเตรเลียต้องสามารถขัดขวางหรือสกัดกั้นผู้บุกรุกน่านน้ำออสเตรเลียด้วยอากาศยาน เรือดำน้ำ และยานผิวน้ำ รวมไปถึงการขยายขีดความสามารถเรือดำน้ำของออสเตรเลียให้สูงขึ้น ลงทุนสร้างขีดความสามารถเชิงรุกและเชิงรับให้กับกองเรือผิวน้ำ (5) ให้เงินช่วยเหลืออย่างเต็มที่ในโครงการตรวจการณ์ทางทะเลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าตรวจทะเลและชายฝั่ง (6) ปรับปรุงคุณภาพและความน่าเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลเดินเรือออสเตรเลียให้กับการสำรวจสมุทรศาสตร์ทั่วเขตแดนทางทะเลของออสเตรเลีย พัฒนาฐานข้อมูลดิจิตอลให้มีคุณภาพ มีรายละเอียดและตำแหน่งที่แม่นยำมากยิ่งขึ้น พัฒนาแผนที่ดิจิตอลที่มีรายละเอียดสูง พัฒนาคำแนะนำเกี่ยวกับการแล่นใบและการควบคุมลิขสิทธิ์ของแผนที่ดิจิตอลของออสเตรเลีย (7) สนับสนุนด้านการเงินในการพัฒนานโยบายด้านข้อมูลทางทะเล (8) สนับสนุนด้านการเงินในการจัดเก็บ รวบรวม บริหารงานและการแจกจ่ายข้อมูลทางทะเลสนับสนุนกองทัพออสเตรเลีย (9) สนับสนุนภาคอุตสาหกรรมให้มีส่วนร่วมในการจัดหายุทโธปกรณ์ของรัฐ (10) ดำรงความพร้องของโครงการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ที่เกี่ยวกับการศึกษาสภาพแวดล้อมทางทะเล (11) สนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการป้องกันประเทศโดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทหาร (12) เพิ่มพูนความสามารถในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล

**<u>ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ</u>** เพื่อให้มั่นใจว่ากฎเกณฑ์บริหารทางทะเลและมหาสมุทรระหว่างประเทศดำเนินการไปอย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อให้มั่นใจว่าออสเตรเลียจะเป็นผู้นำในการจัดทำกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับนโยบายทางทะเลของออสเตรเลีย ออสเตรเลียจึงมีนโยบายทะเลในด้านการต่างประเทศที่สำคัญดังนี้ (1) ร่วมมือกับนิวซีแลนด์ในพัฒนาแผนเกี่ยวกับโครงการศึกษาทะเลและมหาสมุทร (2) ร่วมมือกับนิวซีแลนด์พัฒนาแผนการใช้ทะเลบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่มีพื้นที่คาบเกี่ยวกัน (3) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการกำหนดผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับ มลพิษ การประมง และพื้นที่ป้องกัน (4) เข้าร่วมในการจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศที่ดำเนินการโดยสหประชาชาติ เช่น องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ องค์สมุทรศาสตร์ระหว่างประเทศ (5) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการเข้าไปมีบทบาทในสร้างธรรมาภิบาลทางทะเลระหว่างประเทศ (6) เข้าไปมีส่วนร่วมและเป็นผู้นำจัดทำกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบริหารงานทางทะเล โดยเฉพาะในด้านความปลอดภัยทางทะเล การพัฒนาการค้าทางทะเล สร้างเสริมระบบนิเวศน์ทางทะเลให้ดำรงสภาพอย่างยั่งยืน ปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล (7) ทำงานร่วมกับองค์กรสหประชาชาติในการพัฒนาอย่างยั่งยืนในการวางแผนทางทะเลแบบรวมการ (8) ร่วมมือกับประเทศที่มีแนวคิดคล้ายคลึงกันในปกป้องพื้นที่ทางทะเล (9) เร่งรัดการกำหนดเส้นเขตแดนทางทะเลของออสเตรเลีย (10) ให้สัตยาบันในข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการปกป้องฝูงปลาอพยพในทะเลและมหาสมุทร (11) ดำเนินการด้านการทูต วิทยาศาสตร์ และการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการประมงเชิงนิเวศน์อย่างยั่งยืน (12) พัฒนากฎหมายทะเลระหว่างประเทศให้บังเกิดผล โดยเฉพาะความปลอดภัยทางทะเล การควบคุมมลพิษและการใช้ข้อมูลร่วมกัน การควบคุมท่าเรือ การสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน อนุรักษ์สัตว์ทะเล รวมไปถึงข้อตกลงที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์แหล่งเพาะพันธ์ปลาวาฬและนกทะเล (13) ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการมีส่วนร่วมในโครงการระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมและการพยากรณ์สภาพอากาศ (14) ให้ความช่วยเหลือในด้านเงินกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านเทคนิค ด้านวิทยาศาสตร์ ด้านการกำหนดนโยบาย โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการสร้างระบบนิเวศน์อย่างยั่งยืนเพื่อการใช้ทะเลอย่างปลอดภัยและเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล (15) ตรวจสอบกระบวนการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้พร้อมที่จะสนับการลงสัตยาบันระหว่างประเทศและการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ

**<u>ด้านการตรวจการณ์และบังคับใช้กฎหมาย</u>** เพื่อให้มั่นใจถึงประสิทธิภาพในการตรวจการณ์ และเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพพื้นที่ทางทะเลของออสเตรเลีย จึงมีนโยบายดังนี้ (1) ใช้ยานที่มีขีดความสามารถใช้ดาวเทียมช่วยเหลือในการตรวจการณ์ เพิ่มรายงานเกี่ยวกับเรือที่ผิดกฎหมาย เข้มงวดในการให้ทะเบียนเรือ รวมไปถึงการควบคุมท่าเรือ ดำรงความเป็นผู้นำของออสเตรเลียในการปกป้องขั้วโลกใต้ (2) เพิ่มการลาดตระเวนและมาตรการในการปกป้องพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล (3) ดำเนินการร่วมมืออย่างต่อเนื่องในการทบทวนเกี่ยวกับการลาดตระเวนตรวจการณ์และบังคับใช้ รวมไปถึงการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายของออสเตรเลีย (4) ดำเนินการตรวจสอบวิธีการเสริมหรือหนทางอื่นๆ ในการตรวจการณ์และบังคับใช้กฎหมาย (5) ตรวจสอบเทคโนโลยีที่มีความคุ้มค่าในการลาดตระเวนตรวจการและบังคับใช้กฎหมายตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่ทางทะเลที่สำคัญของออสเตรเลีย (6) ร่วมมือกับหลายประเทศอย่างต่อเนื่องในการลดการบุกรุกน่านน้ำออสเตรเลีย (7) ดำเนินการสำรวจอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาโครงข่ายการข่าวทางทะเลให้

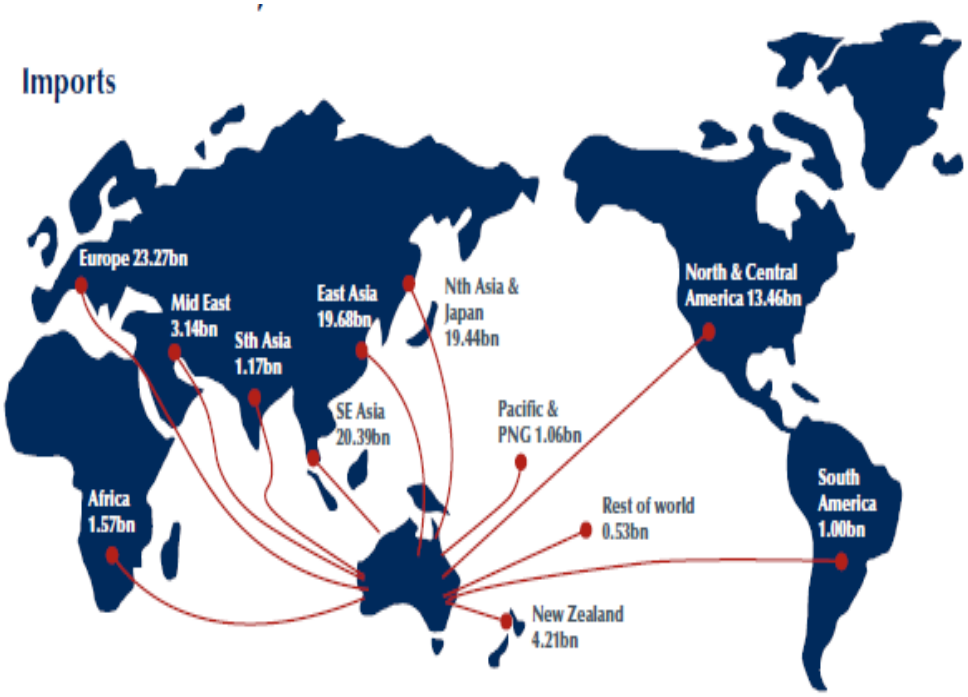
ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ของออสเตรเลีย (8) ส่งเสริมการค้า ชุมชนและผู้ใช้ทะเลเพื่อการนันทนาการในการมีบทบาทช่วยเหลือชี้เป้าผู้กระทำผิดกฎหมายในทะเล (9) ให้มั่นใจกับกองทัพออสเตรเลียในโครงการลาดตระเวนแห่งชาติ (10) จัดหาเรือให้กับศุลกากรจำนวน 8 ลำในการลาดตระเวน (10) พัฒนานโยบายยุทธศาสตร์ระยะยาวสำหรับการข่าวและการบังคับใช้เกี่ยวกับการประมง (11)ให้ความมั่นใจกับกองทัพที่ทำการช่วยเหลือกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายการประมง (12) ดำเนินการนำยุทธศาสตร์การต่อต้านการลักลอบขนส่งยาเสพติดโดยผิดกฎหมายมาใช้

**ด้านประเมินและรายงาน** เพื่อให้สามารถกำหนดอุปสรรคที่อาจจะขัดขวางต่อการนำนโยบายทะเลไปปฏิบัติเป็นการล่วงหน้าและเพื่อพัฒนาระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินการตามนโยบายอย่างต่อเนื่อง ออสเตรเลียจึงมีนโยบายด้านการประเมินและรายงานดังนี้ (1) ดำเนินการประเมินผลการใช้นโยบายทะเลอย่างต่อเนื่อง รวมถึงจัดทำมาตรการขจัดอุปสรรคต่อการนำนโยบายทะเลไปสู่การปฏิบัติ (2) ทบทวนประสิทธิภาพและความก้าวหน้าในการใช้นโยบายทะเล (3) พัฒนาตัวชี้วัดด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับนโยบายทะเล (4) เชื่อมโยงการรายงานผลการปฏิบัติกับการบริหารงานทางทะเลเพื่อชี้วัดการจัดการองค์กรและชี้วัดความสำเร็จของการพัฒนาแผนการใช้พื้นที่ทางทะเลและชายฝั่ง (5) เชื่อมโยงการรายงานผลการปฏิบัติกับตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม (6) ทบทวนประสิทธิภาพของนโยบายทะเลและกลไกนำนโยบายทะเลไปสู่การปฏิบัติอย่างน้อยทุก 5 ปี

## 5.13 สรุป

ยุทธศาสตร์ทะเลของออสเตรเลียนับเป็นยุทธศาสตร์สาขาหนึ่งที่สร้างขึ้นเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศออสเตรเลีย ที่สำคัญไปกว่านั้นออสเตรเลียเน้นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทุกสาขาไปสู่การปฏิบัติจริงด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และจัดตั้งองค์กรที่เหมาะสมในการผลักดันยุทธศาสตร์ นอกจากนั้นแล้วออสเตรเลียยังได้กำหนดยุทธศาสตร์ด้วยการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วยการลงทุนในเทคโนโลยีสมัยใหม่ วางโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้เกิดความรวดเร็วประหยัด ป้องกันปัญหาสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ลดปัญหาโลกร้อน ดำรงรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเล ส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของออสเตรเลียในระยะยาว

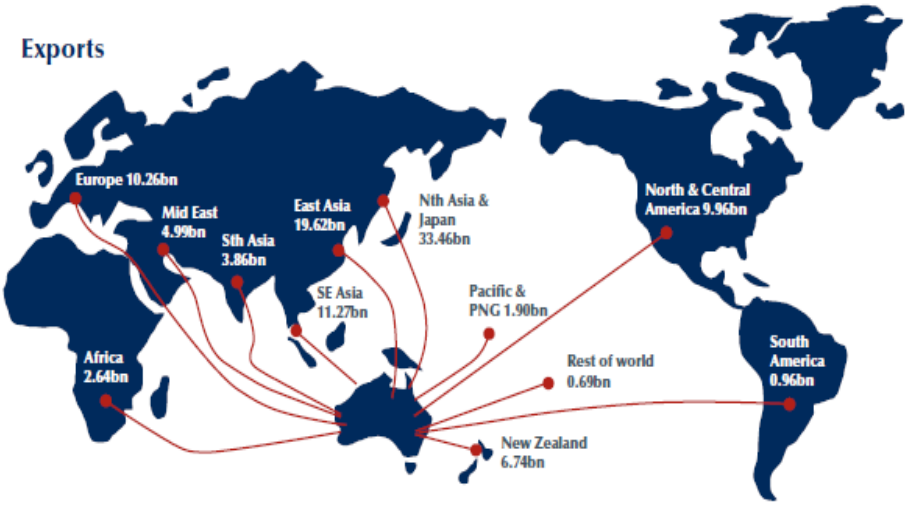
ออสเตรเลียก็เหมือนกับหลายประเทศที่มุ่งพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติออสเตรเลียมาโดยตลอดแต่กลับประสบกับปัญหาอย่างมากจนต้องทำการแปรรูปสู่ภาคเอกชน สำหรับองค์ประกอบที่ต้องคำนึงถึงในการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติก็คือ ธุรกิจสายการเดินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง เป็นธุรกิจที่มีลักษณะที่เน้นการใช้เทคโนโลยีมากกว่าแรงงาน เป็นธุรกิจที่ให้ผลกำไรกลับคืนค่อนข้างช้า เป็นธุรกิจที่จะต้องปรับตัวให้ทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะเศรษฐกิจโลกที่มีความผันผวน หากจะแข่งขันในธุรกิจนี้จะต้องใช้ความได้เปรียบเฉพาะตนให้เป็นประโยชน์โดยเฉพาะจากตลาดที่แตกต่างไปจากการให้บริการของสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่




**รูป 13 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้าของออสเตรเลีย ระหว่าง ปี 2004-05**

**(หน่วยเป็นพันล้านดอลลาร์)**

**ที่มา: Bureau of Transport and Regional Economic (2007, หน้าที่ 7)**




Source: ABS, International Cargo Statistics, unpublished.

**รูป 14 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกของออสเตรเลีย ระหว่าง 2004-05**

**(หน่วยเป็นพันล้านดอลลาร์)**

**ที่มา: Bureau of Transport and Regional Economic (2007, หน้าที่ 7)**

| Financial Year | Imports | Exports | Total |
|---|---|---|---|
| Trade ($billion) | | | |
| 2000-01 | 83.0 | 99.4 | 182.4 |
| 2001-02 | 85.2 | 99.5 | 184.7 |
| 2002-03 | 94.9 | 93.4 | 188.4 |
| 2003-04 | 93.5 | 89.3 | 182.8 |
| 2004-05 | 108.9 | 106.3 | 215.2 |

**ตาราง 1 การนำเข้าและส่งออกของออสเตรเลีย ปี 2000-05**

ที่มา:**Australia's international trade, 2000–01 to 2004–05**, (Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE] 2007, หน้าที่ 4)

| Region of origin /final destination | Imports in $billion | Exports in $billion |
|---|---|---|
| **Africa** | 1.568 | 2.644 |
| **East Asia** | 19.676 | 19.623 |
| **Europe** | 23.269 | 10.269 |
| **Japan and North Asia** | 19.440 | 33.459 |
| **Middle East** | 3.137 | 4.985 |
| **New Zealand** | 4.208 | 6.737 |
| **North and Central America** | 13.461 | 9.955 |
| **Pacific Island and PNG** | 1.959 | 1.898 |
| **South America** | 1.004 | 0.957 |
| **South Asia** | 1.173 | 3.856 |
| **Southeast Asia** | 20.387 | 11.274 |
| **Rest of world** | 0.534 | 0.685 |
| **Total** | 108.923 | 106.340 |

**ตาราง 2 ตลาดการนำเข้าและส่งออกกับพื้นที่ต่างๆ ปี 2004-05**

**ที่มา Australia's international trade, 2000–01 to 2004–05** (Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE] 2007, หน้าที่ 6)

| **Year billion tonnes** | **Coastal load** | **International imports** | **International Exports** | **Total World Australia** | **Total World Maritime Trade** | **Australia As % of world** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2000-01** | 52.0 | 55.0 | 495.0 | 602.0 | 5470.5 | 11.0 |
| **2001-02** | 52.4 | 57.8 | 501.0 | 611.1 | 5554.0 | 11.0 |
| **2002-03** | 52.8 | 62.2 | 529.4 | 644.4 | 5717.5 | 11.3 |
| **2003-04** | 53.2 | 64.2 | 558.3 | 675.7 | 5995.2 | 11.3 |
| **2004-05** | 53.4 | 69.9 | 610.6 | 733.9 | 6268.7 | 11.7 |

**ตาราง 3 การนำเข้าและส่งออกของออสเตรเลีย**

ที่มา:Australia's maritime task, 2001-01 to 2004-05 (Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE] 2007, หน้าที่ 1)

| International sea lane | Imports Value $billion | Exports Value $billion |
|---|---|---|
| **Cape of Good Hope** | 4.841 | 40.464 |
| **Red Sea** | 1.856 | 23.020 |
| **Persian Gulf** | 7.241 | 6.153 |
| **Bay of Bengal** | 0.378 | 20.646 |
| **Arabian Sea** | 0.168 | 5.422 |
| **Straits of Malacca** | 5.416 | 26.744 |
| **Sunda Straits** | 12.835 | 28.546 |
| **Lombok Straits** | 3.735 | 132.975 |
| **Indonesia (east-west)** | 10.852 | 43.751 |
| **Timor Sea/Philippines** | | |
| **ASL III A&D** | 0.947 | 136.263 |
| **ASL III B** | 0.409 | 1.670 |
| **NW/SE West of Irian Jaya** | 13.233 | 41.461 |
| **Torres Strait** | 24.041 | 78.563 |
| **East of Papua New Guinea** | 5.073 | 153.289 |
| **New Caledonia onwards** | 8.560 | 18.498 |
| **New Zealand direction** | 2.731 | 8.024 |
| **Total** | 102.296 | 765.497 |

**ตาราง 4 แสดงช่องทางผ่านของสินค้าที่นำเข้าออสเตรเลีย**

ที่มา: **Estimate of Australia's trade passing through world shipping lanes, 2004–05,** (Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE] 2007, หน้าที่ 14).

เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ


Allen Consulting Group 2004, *The Economic Contribution of Australia's Marine Industries*, 15 London Circuit, Canberra ACT 2600

Apelbaum Consulting Group 2004, *Australian Maritime Transport 2004*, Australian Shipowners Association

A.T. Mahan 1840-1914, The Influence of Sea Power upon History 1660-1783, Dover Publication, Inc. New York

Australian Government, Geosciences Australia, '*Coastline Lengths*', viewed at 4 December 2007, http://www.ga.gov.au/education/facts/dimensions/coastlin.htm

Australian Bureau of Statistics 2007, *Australian Demographic Statistic, June 2007*, viewed at 5 December 2007, http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/productsbytitle/6949409DC8B8FB92CA256BC60001B3D1?OpenDocument.

Australian Government, *Australian Transport Statistics 2007*, Department of Transport and Regional Services, Bureau of Transport and Regional Economics.

Althaus C, Bridgman P, Davis G 2007, *The Australian Policy Handbook*, Fourth Edition, Allen & Unwin, 83 Alexander Street, Crows Nest, NSW 2065.

Australian Government, Department of Immigration and Citizenship, Life in Australia, Robert Garran Offices, National Circuit, Barton ACT 2600, October 2007.

Blackmore W.H., Elliott M.J. & Cotter, R.E 1977, *Landmarks: A History of Australia to Present Day*, The Macmillan Company of Australia PTY LTD, South Melbourne 3205

Bateman, S, Sherwood, D 1994, *Oceans Management Policy: The Strategic Dimension*,Monograph of the Maritime Issues Workshop held in Canberra in 1994

Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE] 2007, *Australian maritime trade: 2000-01 to 2004-05*, Working Paper 69, Department of Transport and Regional Services, Australian Government, Canberra, ACT, p.1

Bureau of Transport Economics 1986, *A Study of Liner Shipping Services into and out of Australia Volume 2*, Report 60, Australian Government Publishing Service,

Bureau of Transport and Communications Economics 1990, *Australian Shipping and the Balance of Payments,* Occasional Paper 99, Commonwealth of Australia, Canberra

Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics, *Australian sea freight 2006-07,* Information paper 61, Canberra ACT 2601, Australia

Barry Snushall, *Enforcement Aspects of Australia's Oceans Policy, Sea Power Centre Australia, Working Paper No.14, 2003*

Cheema, S 2005, *Building Democratic Institutions: Governance Reform in Developing Countries,* Kumarian Press, Inc., 1294, Blue Hills Avenue, Bloomfield, CT 06002 USA

Collins, H 1985, 'Political Ideology in Australia: The Distinctiveness of a Benthamite Society', *Australia: The Daedalus Symposium,* edited by Stephen R. Graubard, the Journal of the American Academy of Arts and Sciences, Angus & Robertson Publishing, pp.147-169.

Christopher Baldwin, Commander (RAN), *Seaborne Trade Flows in the Asia Pacific Present and Future Trends,* Royal Australian Navy, Sea Power Centre and Centre for Maritime Policy, Working Paper No. 9, November 2001.

Coupe, R 2005, *Australian Explorers: Unlocking the Great South Land,* New Holland Publishers (Australia) Pty Ltd, Sydney, Auckland NSW

Darlington, R 1987, *Land of Hopes and Illusions: Modern History Series,* Shakespeare Head Press, The Education Division of Golden Press Pty.Ltdl, NSW

Donnell, G 2004, 'Why the rule of law matters', *Journal of Democracy,* vol. 15, no. 4, pp. 32-46.

Department of Infrastructure 2008, Australian Transport statistics June 2008, Transport, Regional Development and Local Government, Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics, Australian Government

Ferguson, M 2003, Cabotage and ALP Shipping Policy, Australian Institute of Marine Power Engineers, National Delegates Conference.

Fisheries Research and Development Corporation 2008, *ABARE 2008, Australian Fisheries Statistics 2007,* Australian Bureau of Agricultural and Resource Economics, GPO Box 1563, Canberra ACT 2601 Australia

Forbes, A 2002, *Protecting the National Interest: Naval Constabulary Operations in Australia's Exclusive Zone*, Royal Australian Navy Sea Power Centre, Working Paper No.11

Fraser, B 1983, *The Macquarie Book of events: 1000 events that shaped Australia*

Gahan, P 2004, Australia's Economic Performance in Context: the Role of Institutions and Institution Change, *TheOtemon Journal of Australian Studies*, Vol.30, pp.252-56

Geoscience Australia 2006, *Australian Mineral Exporation: A Review of Exploration for the year 2005, February 2006*

Glenn Kerr, *Australian Maritime Issues 2004,* Sea Power Centre – Australia, Paper in Australian Maritime Affairs, No.12, 2004

Glennn Kerr & Barry Snushall, *Future Environmental Policy Trends to 2020 Impact on Ship Design & Operations,* Sea Power Centre – Australia, University of Wollongong, Papers in Australian Maritime Affairs No.13, 2005

Huntington S, *The Clash of Civilizations and the Remarking of World Order,* Touchstone, Rockefeller Center, 1230 Avenue of the Americans, New York, NY 10020

Joint Standing Committee on Foreign Affairs, Defense and Trade (JFADT) 2007, Inquiry into Australia's Maritime Strategy, The Australian Centre for Maritime Studies, 4 November 2002

Jordens, A 1995, *Redefinning Australians: Immigration, Citizenship & National Identity*, Australian Print Group, Maryborough, Victoria, Hale & Iremonger Pty Limited, GPO Box 2552 Sydney, NSW

Mary Ganter, *Australian Coastal Shipping: The Vital Link,* Royal Australian Navy, Papers in Australian Maritime Affairs, No. 3, March 1998

Martin Tsamenyi & Kwame Mfodwo 2001, *Analysis of Contemporary and Emerging Navigational Issues in the Law of the Sea,* Royal Australian Navy, Sea Power Centre and Centre for Maritime Policy, Working Paper No. 8, November 2001

Marine Group 1998a, *Oceans Policy 1,* Environment Australia, GPO Box 787, Canberra Act, Australia

Marine Group 1998b, *Oceans Policy 2,* Environment Australia, GPO Box 787, Canberra Act, Australia

Marine Matters National – Atlas of Australian Marine Fishing and Coastal Communities, viewed at 4 December 2007,http://www.affashop.gov.au/PdfFiles/marine_matters_national_part_8_pages_49-60.pdf

McLean, I 2004, *Australian Economic Growth in Historical Perspective,* Working Paper 2004-01, School of Economics, University of Adelaide University, 5005 Australia

Mead, W 2005, *Power, Terror, Peace, and War; American's Grand Strategy in a World at Risk,* Alfred A. Knopf, New York

Meyrick and Associates 2007, International and Domestic Shipping and Ports Study, 1st May 2007, prepared for DTEI on behalf of the Australian Maritime Group (AMG)

Moore, J 2000, *Defence 2000: Our Future Defence Force: Australian Defence Policy,* Ministry of Defence, The National Security Committee of Cabinet

National Oceans Office, *National Marine Bioregionalisation,* Department of the Environment and Heritage, 80 Elizabeth Street, Hobart TAS 7001

Owen, M 2007, "Strategy and the Strategic Way of Thinking", *Naval War College Review*, Autumn 2007; 60, 4; Academic Research Library, pp.111-124

Paul Kennedy 2008, "The Distant Horizon: What can "Big History" Tell Us About American Future?" *Foreign Affairs, May/June 2008,* pp.126-138

RAN Sea Power 2002, *The Strategic Importance of Seaborne Trade and Shipping: A Common Interest of Asia Pacific edited by Andrew Forbes,* Paper in Australian Maritime Affairs, No.10 , Australian Defense Force Academy, University of Wollongong, RAN.

Rutherford, Logan, Missen 1968, *New Viewpoints in Economic Geography: Case Studies from Australia, New Zealand, Malaysia, North America,* Martindale Press, Sydney.

Sam J. Tangredi 2002, *Globalization and Maritime Power,* Institute for National for Strategic Studies, National Defense University Press, Washington D.C.

Steering Group for Services Exports 2007-08, *Towards a Services Export Strategy for South Australia,* Department of South Australia, Department of Trade and Economic Development, Australian Services Roundtable.

Stipp J, Hollister W, Dirrim A 1967, *The Rise and Development of Western Civilization Part II: 1300 to 1850,* John Wiley & Sons, Inc., America

The Australian Centre for Maritime Studies 2002, *Inquiry into Australia's Maritime Strategy*, Joint Standing Committee on Foreign Affairs, Defence and Trade

Trace, K 1995, 'You couldn't Give It Away: Privatizing the Australian National Line', *Agenda*, Volume 2, Number 4, 1995, pp. 433-444

Thomas, E 2007, "The Way of the WASP", *Newsweek*, http://www.newsweek.com/id/42502, viewed at 12 Jan 2009

Walter Russel Mead 2007, *God and Gold: Britain, America, and the Making of the Modern World*, Borzoi Book Published by Alfred A.Knopf, New York

Zebel, S, Schwartz, S 1963, *Past to Present: A World History*, The Macmillan Company, New York

# บทที่ 6 ยุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ

**นาวาเอก ศูนย์ปืน โสมภีร์**

**นาวาโท จเร โฉมเฉลา**

## 6.1 ทั่วไป

สิ่งหนึ่งที่ผู้ศึกษาโมเดลในการกำหนดยุทธศาสตร์เห็นพ้องต้องกันก็คือ ยุทธศาสตร์คือการหาวิธีในการแก้ไขปัญหาในสภาพที่มีความจำกัด ไม่ว่าจะเป็นความจำกัดเนื่องจากทรัพยากรที่มี เวลา สถานการณ์ที่บีบบังคับ หรือปัจจัยอื่นใด หรือกล่าวได้อีกอย่างหนึ่งก็คือ สภาพที่จำกัดนั้นไม่เอื้อให้ประเทศหนึ่งสามารถเลือกทำทุกอย่างได้ จึงต้องมียุทธศาสตร์หรือแนวทางการเลือกที่จะทำบางอย่างที่ให้ผลในการแก้ปัญหาที่ดีที่สุดตามสภาพจำกัด และเลือกที่จะไม่ทำบางอย่างเนื่องจากให้ผลในการแก้ปัญหาที่น้อยกว่า ในบทนี้ จะพิจารณาวิเคราะห์ว่า ประเทศเป้าหมายที่ได้ศึกษามาทั้งสาม มีปัญหาใดที่พยายามจะแก้ไข ซึ่งจะนำไปสู่วัตถุประสงค์หรือเป้าหมาย และยุทธศาสตร์หรือวิธีการในการแก้ปัญหานั้น จากนั้นจะพิจารณาว่าประเทศดังกล่าวได้วางยุทธศาสตร์ชาติในการแก้ปัญหานั้นอย่างไร และวางยุทธศาสตร์ทะเลในการช่วยผลักดันยุทธศาสตร์ชาติไว้อย่างไร เหตุใดจึงเลือกเส้นทางการกระทำเช่นนั้น และมีปัจจัยใดที่เป็นแรงส่งเสริมหรือขัดขวาง และในท้ายที่สุด จะนำบทเรียนที่ได้มาเป็นแนวทางในการพิจารณาเปรียบเทียบกับปัญหาและปัจจัยของประเทศไทย เพื่อหาแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ทะเลของไทยต่อไป

## 6.2 ยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษาด้วยวิธีการทางประวัติศาสตร์ในบทที่ผ่านมาทำให้พบว่า ยุทธศาสตร์ในการสร้างชาติ นั้นมีความเกี่ยวพันกับยุทธศาสตร์ทะเลอย่างแนบแน่น โดยเฉพาะกรณีของสิงคโปร์นั้น อาจกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์ชาติกับยุทธศาสตร์ทะเลนั้นเกือบจะเป็นสิ่งเดียวกัน เนื่องจากยุทธศาสตร์ทะเลเป็นเสาหลักที่สำคัญที่สุดในการสร้างชาติของสิงคโปร์มาโดยตลอด ตามห้วงเวลาต่าง ๆ ดังนี้

**<u>ยุคฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์</u>** ในระยะที่อังกฤษสร้างเมืองเมืองท่าสิงคโปร์ในปี 1819 นั้น ปัญหาของอังกฤษเป็นปัญหาเชิงรุก กล่าวคือ จะทำอย่างไรจึงจะสามารถแผ่ขยายอาณานิคมและเขตอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียซึ่งมีคู่แข่งสำคัญคือฮอลแลนด์ซึ่งได้มาตั้งมั่นอยู่แล้ว ดังนั้นจึงอาจอนุมานได้ว่า อังกฤษได้สร้างสิงคโปร์ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้เป็นป้อมปราการด่านหน้าที่จะส่งเสริมความยิ่งใหญ่ทางการค้าของอังกฤษ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว อังกฤษจึงได้วางยุทธศาสตร์ให้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าเสรี ทั้งนี้เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์เฉพาะที่จะใช้เกาะแห่งนี้เป็นสถานีการค้าเพื่อแย่งชิงการแผ่ขยายอำนาจทางทะเลจากคู่แข่งสำคัญในขณะนั้นอันได้แก่ฮอลแลนด์ซึ่งได้มาสถาปนาการค้าในภูมิภาคนี้มาก่อนหน้านั้น โดยได้เล็งเห็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ความประสงค์ดังกล่าวบรรลุผล ก็คือ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อันเหมาะสมเนื่องจาก

เป็นแหล่งผ่านของเรือสินค้าในภูมิภาค โดยเฉพาะการค้าระหว่างอินเดียกับจีน ซึ่งดีกว่าเมืองท่าปัตตาเวียของฮอลแลนด์ เมื่อนำมาประกอบกับยุทธศาสตร์การเป็นเมืองท่าปลอดภาษีในขณะที่ฮอลแลนด์เรียกเก็บภาษีจากเรือสินค้า จึงเป็นส่วนผสมที่ลงตัวในการดึงดูดความมั่งคั่งมาสู่เกาะแห่งนี้ ยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีนี้ได้ผลเกินคาด ภายในเวลาเพียงสัปดาห์เรือสินค้าจากเมืองท่าใกล้เคียงอื่น ๆ ต่างก็หลั่งไหลมาค้าขายที่เมืองท่าแห่งนี้ ตลอดจนนักธุรกิจทั้งจากตะวันตกและชาวจีนที่อพยพหนีจากภัยในประเทศแม่มาหางานทำต่างก็เข้ามาตั้งบริษัทการค้า และให้บริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การเป็นนายหน้าคนกลาง การให้บริการทางการเงิน และการซ่อมแซมเรือ หรือแม้กระทั่งกิจกรรมทางธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น โรงฝิ่นและบ่อนพนัน ปริมาณการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าและกิจกรรมทางธุรกิจต่อเนื่องที่เฟื่องฟูทำให้รัฐบาลสามารถจัดเก็บภาษีจากรายได้ สามารถสร้างงานและบรรยากาศเมืองที่คึกคักอันเป็นแรงดึงดูดให้แรงงานชาวจีน อินเดีย และชาวมาเลย์พื้นเมืองยิ่งหลั่งไหลเข้ามาตั้งรกรากและสร้างชุมชนที่ประกอบเป็นประชากรของสิงคโปร์ในปัจจุบัน นอกจากเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนสินค้าแล้ว แม้จะมีปัจจัยอ่อนด้อยคือไม่มีทรัพยากรธรรมชาติของตนเอง แต่อังกฤษก็ได้เตรียมแผนไว้แล้ว คือเข้าครอบครองแหลมมาลายูในภายหลัง และใช้ความเป็นเมืองท่าทำให้สิงคโปร์ในลักษณะฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์ ทำให้สิงคโปร์ได้รับประโยชน์ในการเป็นนายหน้าซื้อขายในการจัดซื้อและแปรรูปวัตถุดิบในภูมิภาค เช่น ดีบุกและยางพาราเพื่อส่งขายให้ตลาดตะวันตก ตลอดจนเป็นนายหน้ากระจายสินค้าอุตสาหกรรมจากตะวันตกให้แก่ประเทศในภูมิภาค ความมั่งคั่งจากการใช้วัตถุดิบของรัฐข้างเคียงนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านไม่พอใจนโยบายของสิงคโปร์และพยายามหาทางแก้ไขในภายหลัง ตลอดเวลาแห่งความรุ่งเรืองนี้ สิงคโปร์ได้ประโยชน์จากการมุ่งทางการค้าเป็นหลัก เนื่องจากได้รับการคุ้มครองจากจักรวรรดิอังกฤษที่ทรงอำนาจ จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สองได้ทำให้อังกฤษประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอย่างหนักจนไม่สามารถดำรงกำลังทหารในการป้องกันจักรวรรดิตะวันไม่ตกดินได้อีกต่อไป จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการให้เอกราชแก่ดินแดนต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งรวมถึง มาเลเซีย บอร์เนียว และสิงคโปร์ด้วยในที่สุด ยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีได้สร้างความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและทำให้สิงคโปร์กลายจากหนองน้ำและหมู่บ้านชาวประมงเมื่อต้นศตวรรษที่ 19 มาเป็นเมืองสมัยใหม่ในกลางศตวรรษที่ 20

**ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม** ยุคจุดเปลี่ยนทางยุทธศาสตร์ในช่วงที่สองซึ่งเริ่มต้นในราวปี 1960 ภายหลังจากที่ได้รับอิสรภาพในการปกครองตนเองจากอังกฤษแล้ว สิงคโปร์เริ่มประสบปัญหา ภัยคุกคามทั้งจากภายนอกอันได้แก่มาเลเซียและอินโดนีเซีย และภัยคุกคามภายใน อันได้แก่ปัญหาทางเศรษฐกิจ ความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติ และปัญหาแรงงาน ทำให้วัตถุประสงค์เฉพาะของสิงคโปร์เปลี่ยนไปเป็นการสร้างความมั่นคงอยู่รอดจากภัยคุกคามภายในและภายนอกดังกล่าว เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวทำให้สิงคโปร์จำเป็นต้องเสริมยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีซึ่งไม่อาจขยายตัวรองรับอัตราประชากรที่เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างรวดเร็ว ด้วยยุทธศาสตร์การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนี้ในเบื้องต้นเกิดจากปัญหาภายในคือ ที่ตั้งอันเหมาะสมในการกระจายสินค้า แต่ก็มีปัจจัยขัดขวางอันได้แก่ความขาดแคลนทรัพยากร ปัญหาประชากรและการว่างงาน และในเวลาต่อมาเพิ่มเติมด้วยปัญหาความขัดแย้งระหว่างมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซียทำให้สิงคโปร์ไม่สามารถอาศัยวัตถุดิบจากฮินเตอร์แลนด์เหล่านี้ได้อีกต่อไปและยังต้องเผชิญ

กับภัยคุกคามจากการรุกรานจากเพื่อนบ้านดังกล่าว สำหรับสาเหตุของปัญหาภายในนั้นเกิดจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 2 ล้านคน จึงเริ่มถึงขีดจำกัดของเศรษฐกิจเมืองท่าเสรีที่จะสร้างงานรองรับปริมาณประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ หลังจากอังกฤษให้เอกราชแก่สิงคโปร์และดินแดนต่างๆ ในแถบนี้แล้ว ในปี 1960 รัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยูได้ร้องขอความช่วยเหลือจากสหประชาชาติให้ช่วยประเมินแนวทางในการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไป คณะกรรมการจากสหประชาชาติได้ศึกษาและให้คำแนะนำว่า ด้วยอัตราเพิ่มของประชากรที่สูงสิงคโปร์จำเป็นจะต้องสร้างงานเพื่อรองรับประชากรจำนวน 240,000 ตำแหน่งภายในหนึ่งทศวรรษ มิฉะนั้นจะต้องประสบปัญหาการว่างงานอย่างรุนแรง คณะกรรมการฯ ได้แนะนำว่าสิงคโปร์มีศักยภาพในสามประการได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการประมง สิงคโปร์มีแนวคิดที่จะกำจัดข้อจำกัดทางทรัพยากรและตลาดภายในที่เล็ก ด้วยการรวมกับสหพันธรัฐมาเลเซียในระหว่างปี 1963-1965 แต่แผนการนี้ก็ต้องล้มเหลวและต้องแยกตัวออกจากสหพันธรัฐมาเลเซียเนื่องจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติและการเมืองที่รุนแรง ภายหลังการแยกตัว สิงคโปร์ยังต้องประสบปัญหาหนักเมื่ออังกฤษประกาศที่จะปิดฐานทัพเรือที่สิงคโปร์และถอนทหารออกจากตะวันออกในเวลาต่อมา ซึ่งส่งผลทางเศรษฐกิจและความมั่นคงอย่างรุนแรง สิงคโปร์จึงจำเป็นต้องรีบก้าวเข้าสู่การปฏิวัติทางอุตสาหกรรมอย่างรีบเร่ง หลังจากทดลองสร้างอุตสาหกรรมการผลิตภายในด้วยการปกป้องอุตสาหกรรมภายในที่มีอยู่จำนวนน้อย สิงคโปร์พบว่าสินค้าของตนไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกเนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีการผลิตและขาดประสบการณ์ในการจัดการทางอุตสาหกรรม ในที่สุดสิงคโปร์ได้พบสูตรสำเร็จด้วยการเป็นฐานการผลิตให้กับบรรษัทข้ามชาติอเมริกันและชาติอุตสาหกรรมอื่น ๆ จากยุโรปและญี่ปุ่น โครงสร้างนี้เหมาะสมกับสิงคโปร์เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจาก ในด้านการผลิตและการจัดการนั้น นักลงทุนต่างชาติจะเป็นผู้จัดหาเทคโนโลยีและเงินทุน ตลอดจนคัดเลือกผลิตภัณฑ์ที่จะผลิตและเป็นผู้ทำตลาดโดยมีตลาดภายในประเทศแม่และตลาดโลกรองรับอยู่แล้ว สิ่งที่สิงคโปร์ต้องทำก็เพียงคัดเลือกอุตสาหกรรมและบรรษัทที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มสูงสุดให้แก่ชาวสิงคโปร์ในรูปค่าจ้างแรงงานและการพัฒนาบุคคลซึ่งเป็นประชากรของสิงคโปร์ จัดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่เหมาะสม จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานอันได้แก่นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจน จัดหาแรงงานราคาถูกและมีการศึกษาดี ซึ่งได้ผ่านการฝึกหัดเบื้องต้นและปรับวัฒนธรรมการทำงานให้เหมาะกับการอุตสาหกรรมสมัยใหม่ ในด้านการขนส่งสิงคโปร์ได้ทำการปรับปรุงเมืองท่าของตนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การขนส่งวัตถุดิบมาสู่ฐานการผลิตและการขนส่งผลิตภัณฑ์ไปจำหน่ายมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางการบริการที่เกี่ยวข้องครบวงจร เช่น บริการทาง การค้า การเงิน การสื่อสาร การประกันภัยทางทะเล การซ่อมแซมเรือ การสันทนาการ เป็นต้น และที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน ก็คือการให้ความมั่นใจต่อนักลงทุน ทั้งในนโยบายของรัฐบาลที่ยึดมั่นหลักการค้าเสรี และความมั่นใจในการเมืองที่มั่นคงปราศจากการประท้วงของแรงงาน การรักษาความมั่นคงทางดินแดนด้วยการเสริมสร้างกำลังทหารที่พร้อมจะปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องร่วมกับนโยบายต่างประเทศที่ใช้ประโยชน์จากการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบและความร่วมมือทางทหารกับสหรัฐอเมริกา ยุทธศาสตร์การสร้างฐานการผลิตบนเสาหลักของเมืองท่าเสรีนี้ ได้สร้างสิงคโปร์ให้ขึ้นสู่อันดับต้นของโลกในเวลาเพียงสองทศวรรษเท่านั้น

**<u>ยุคปัจจุบันและอนาคต</u>** ในปัจจุบัน ปัญหาของสิงคโปร์ด้านความมั่นคงภายนอกระหว่างมาเลเซียและอินโดนีเซียนั้นไม่รุนแรงเหมือนเช่นแต่ก่อน ปัญหาหลักของสิงคโปร์นั้นกลับมาที่ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงซึ่งเกิดจากความเปลี่ยนแปลงของสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีของโลก การสร้างฐานการผลิตบนพื้นฐานของบริษัทข้ามชาติได้ทำให้เศรษฐกิจของสิงคโปร์ต้องพึ่งพาบริษัทต่างชาติ และทำให้บริษัทเหล่านี้มีอำนาจต่อรองสูง ตลอดจนสภาพการแข่งขันอาจทำให้บริษัทเหล่านี้ย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่นที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าได้ อีกประการหนึ่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ก็เป็นปัจจัยที่อาจกลับมาสร้างความเสื่อมทางเศรษฐกิจให้แก่สิงคโปร์ได้ อดีตได้แสดงให้เห็นแล้วว่ามีเมืองอื่นในช่องแคบมะละกาที่เหมาะที่จะเป็นเมืองท่าเช่นเดียวกับสิงคโปร์ ในปัจจุบันมาเลเซียได้เริ่มพัฒนาเมืองท่ากะลังของตน และสามารถแย่งชิงสายการเดินเรือจากสิงคโปร์ไปได้ 30% นี่ย่อมเป็นสัญญาณเตือนภัยที่ดี และหากวันหนึ่งข้างหน้าอินโดนีเซียหันมาพัฒนาเมืองท่าของตนบ้าง เศรษฐกิจบนพื้นฐานเมืองท่าเสรีของสิงคโปร์ก็อาจประสบปัญหาใหญ่ได้ นอกจากนี้พัฒนาการต่าง ๆ เช่น การสร้างแลนด์บริดจ์ ของไทยและมาเลเซีย หรือ การตัดคลองกระ ซึ่งหากเกิดขึ้นเมื่อใดก็จะส่งผลกระทบกับสิงคโปร์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีซึ่งทำให้เรือสินค้ามีแนวโน้มจะใหญ่ขึ้นและสามารถเดินทางได้นานขึ้นโดยไม่ต้องจอดแวะ ก็อาจทำให้เรือสินค้าในอนาคตใหญ่มากเกินกว่าจะเข้าช่องแคบสิงคโปร์ หรือสามารถเดินทางโดยไม่ต้องจอดแวะที่สิงคโปร์เลยก็เป็นได้

สิ่งเหล่านี้ทำให้สิงคโปร์จำต้องปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ของตนเพื่อรองรับ โดยในระยะปานกลาง เราจะเห็นว่าสิงคโปร์จะยังคงเดินหน้าเสริมสร้างเศรษฐกิจและความมั่นคงบนพื้นฐานของเมืองท่าเสรีและการเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูงให้แก่บรรษัทข้ามชาติอย่างต่อเนื่องต่อไปแล้ว ตลอดจนพยายามก้าวล้ำกว่าคู่แข่งขัน ด้วยการนำเสนอเมืองท่าที่ดีและทันสมัยกว่าและพร้อมมูลด้วยผู้ประกอบการที่เชื่อมโยงกัน ตลอดจนสร้างสิงคโปร์ให้เป็นฮับแห่งการขนส่ง การสื่อสาร การเงิน และความบันเทิงด้วยโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่งที่เหนือล้ำกว่าคู่แข่ง ตลอดจนดำรงนโยบายการลงทุน เพื่อรักษาลูกค้าเก่าและดึงดูดลูกค้าใหม่ให้มาลงทุนในสิงคโปร์อยู่เสมอ

นอกจากนี้ยังพบว่าสิงคโปร์เริ่มจะดำเนินยุทธศาสตร์การกระจายความเสี่ยงเพื่อรองรับความแปรปรวนของกระแสความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลกที่อาจส่งผลกระทบให้จุดเด่นของสิงคโปร์ทางด้านภูมิศาสตร์ไม่เข้มแข็งเช่นแต่ก่อน หนึ่งในการปรับโครงสร้างเพื่อรองรับความไม่แน่นอนได้แก่การเพิ่มสัดส่วนของอุตสาหกรรมบริการให้มากขึ้น ทั้งนี้เป็นเพราะอุตสาหกรรมการผลิตเทคโนโลยีชั้นสูงส่วนมากนั้นตกอยู่ในมือต่างชาติทำให้เศรษฐกิจสิงคโปร์มีจุดอ่อนที่ต้องพึ่งพาธุรกิจต่างชาติเหล่านี้สูง บรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่เหล่านี้แม้จะสร้างความมั่งคั่งให้ชาวสิงคโปร์ผ่านภาษีเงินได้ ค่าจ้างเงินเดือนระดับสูง เงินสมทบจากนายจ้างเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการถ่ายทอดและฝึกหัดงานและเทคโนโลยีให้แก่ชาวสิงคโปร์ แต่ก็ทำให้บรรษัทเหล่านี้มีอำนาจต่อรองสูงในด้านการขอมาตรการสนับสนุน และอาจย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศไปสู่ประเทศที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าได้เสมอ โดยสิงคโปร์พยายามเพิ่มสัดส่วนธุรกิจของชาวสิงคโปร์เองซึ่งปัจจุบันยังเป็นเจ้าของกิจการที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก อันได้แก่อุตสาหกรรมทางทะเลที่ได้พัฒนามาเป็นลำดับในอดีต ได้แก่ การซ่อมสร้างและดัดแปลงเรือ ฐานขุดเจาะ และยานปฏิบัติการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง สำหรับการ

บริการนั้นอยู่ในวิสัยที่ชาวสิงคโปร์สามารถทำได้ เช่น การบริการที่ต่อเนื่องจากบริการท่าเรือ เช่น บริการการเงินในการซื้อขายสินค้า บริการประกันภัย และบริการกฎหมายข้อพิพาททางเรือ และบริการที่ต่อเนื่องครบวงจรให้แก่นักธุรกิจทางเรือและผู้มาเยือนที่มาที่นี่ด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น สายการบิน สายการเดินเรือ แหล่งท่องเที่ยว ย่านซื้อขายจับจ่าย ย่านอาหาร แหล่งบันเทิง ดังจะเห็นได้จากการเร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่งที่ทันสมัย เช่น โครงการกาสิโนคอมเพล็กซ์ หรือคำขวัญว่า สิงคโปร์จะเป็นเมืองฮับแห่งการขนส่งทางทะเล เมืองฮับแห่งการสื่อสารโทรคมนาคมและสารสนเทศ เมืองฮับแห่งการท่องเที่ยว เป็นต้น อุตสาหกรรมบริการจะช่วยสร้างรายได้ให้สิงคโปร์และลดการพึ่งพาธุรกิจต่างชาติในสัดส่วนที่สูงเกินไป

ในระยะยาวแล้ว สิงคโปร์มีความจำเป็นที่จะต้องดำรงความมั่นคงและมั่งคั่งด้วยยุทธศาสตร์การกระจายการลงทุนไปทั่วโลก ซึ่งสิงคโปร์ได้เริ่มดำเนินการมาระยะหนึ่งแล้ว ทางด้านการท่าเรือสิงคโปร์ได้ใช้ความชำนาญในการบริหารท่าเรือที่มีเรือผ่านมากที่สุดในโลกให้เป็นประโยชน์สูงสุด ด้วยการกระจายการลงทุนออกไปนอกประเทศ โดยได้เข้าดำเนินการท่าเรือจำนวน 28 แห่ง ใน 16 ประเทศทั่วโลก ซึ่งจะทำให้สิงคโปร์มีลูกค้าอย่างต่อเนื่องแม้ว่าปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบสิงคโปร์จะมีความเปลี่ยนแปลงในอนาคต ด้านการขนส่งสายการเดินเรือเนปจูนโอเรียนต์ไลน์ของสิงคโปร์ได้เข้าซื้อกิจการของสายการเดินเรือเอพีแอลหรืออเมริกันเพรสซิเดนต์ไลน์ ทำให้กองเรือคอนเทนเนอร์ของสิงคโปร์มีเส้นทางครอบคลุมเส้นทางต่างๆ ทั่วโลก ทั้งสาย ออสเตรเลีย เอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ นี่เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องกระทำทั้งนี้เนื่องจากการเดินเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ลงทุนสูง มีระยะคืนทุนยาวนาน และมีวงรอบผลประกอบการขึ้นลงตามวัฏจักรเศรษฐกิจของโลกทำให้มักประสบปัญหาขาดทุนในปีที่เศรษฐกิจโลกตกต่ำ อีกประการหนึ่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นเสาหลักที่ค้ำจุนให้สิงคโปร์เจริญเติบโตมาอย่างต่อเนื่องนี้ มีจุดอ่อนบางประการคือ การแข่งขันจากเมืองท่าอื่นในช่องแคบมะละกา เช่น มาเลเซียได้เริ่มสร้างเมืองท่ากะลังขึ้นมาแข่งขันและสามารถแย่งสายการเดินเรือที่สำคัญไปจากสิงคโปร์ได้ประมาณ 20% ในขณะที่อินโดนีเซียก็มีศักยภาพที่จะทำสิ่งเดียวกันนี้ในเวลาอันเหมาะสม การสร้างแลนด์บริดจ์ของมาเลเซีย แผนการสร้างแลนด์บริดจ์ของไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนการตัดคลองกระของไทย หากเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อเสาหลักของสิงคโปร์อย่างใหญ่หลวง นอกจากนี้ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการขนส่งที่มีแนวโน้มทำให้เรือสินค้ามีขนาดใหญ่มากขึ้นอย่างต่อเนื่องอาจทำให้เรือบางลำใหญ่เกินกว่าจะเข้าสู่ช่องแคบสิงคโปร์ หรือมีขนาดใหญ่มากจนสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้โดยไม่จำเป็นต้องจอดแวะเมืองท่าระหว่างทางเช่นสิงคโปร์เลยในอนาคต สิ่งเหล่านี้เป็นความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงหากไม่เตรียมการไว้ก่อน การกระจายการลงทุนในเมืองท่าทั่วโลกจะเป็นการสร้างผลกำไรที่ค่อนข้างคงที่ สำหรับการกระจายความเสี่ยงประการสำคัญที่สุดของสิงคโปร์ ได้แก่การตั้งกองทุนแห่งชาติเพื่อลงทุนทั่วโลก คือเทมาเส็กโฮลดิ้ง ซึ่งนำเงินจากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งมีปริมาณมหาศาล ไปลงทุนในกิจการในเอเชียและในกลุ่มประเทศโออีซีดี และสามารถสร้างผลตอบแทนในอัตรา 18% ต่อปี อันเป็นการประกันภัยที่ดีในกรณีที่ในวันหนึ่งวันใดข้างหน้าหากสถานการณ์ที่สร้างความรุ่งเรืองให้กับสิงคโปร์ได้เปลี่ยนไป ชาวสิงคโปร์ก็ยังอาจจะมีรายได้ที่ดีจากการลงทุนในประเทศที่ร่ำรวยทรัพยากรอื่นๆ

จะเห็นว่า บทบาทของยุทธศาสตร์ทะเลในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่สิงคโปร์นั้นสูงมาก หรืออาจกล่าวได้ว่าสิงคโปร์สร้างชาติบนเสาหลักของยุทธศาสตร์ทะเลนั่นเอง

### 6.3 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของสิงคโปร์

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า สิงคโปร์นั้นสร้างชาติบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ทะเล คือการเป็นเมืองท่าปลอดภาษี และต่อยอดด้วยอุตสาหกรรมอื่น ๆ บนพื้นฐานดังกล่าว เมื่อมองจากองค์ประกอบของสมุททานุภาพ 5 ประการ ได้แก่ การผลิต การขนส่ง การค้าและบริการ การตลาด และการรักษาความปลอดภัยแล้ว จะเห็นว่าสิงคโปร์ได้ใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างเชื่อมโยงและต่อเนื่องเป็นอย่างดี ดังนี้

**ด้านการผลิต** แม้สิงคโปร์จะขาดแคลนทรัพยากร แต่ก็สามารถใช้จุดเด่นของการเป็นศูนย์รวมของสายการเดินเรือในภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับดินแดนอื่นทั่วโลกมาช่วยในการส่งออกสินค้าได้เป็นอย่างดี ในระยะแรกนั้นสิงคโปร์เป็นแหล่งรวมของการแปรรูปวัตถุดิบ เช่น เครื่องเทศ ดีบุก และยางพารา จากฮินเตอร์แลนด์โดยรอบซึ่งรวมถึงมาเลเซียและอินโดนีเซีย เพื่อส่งลงเรือไปค้าขายยังประเทศที่สามมาแต่ก่อตั้งเมืองท่าเสรีแห่งนี้ ในปี 1965 ภายหลังจากถูกตัดขาดทางการเมืองจากฮินเตอร์แลนด์ทั้งสองคือมาเลเซียและอินโดนีเซีย สิงคโปร์กลับมองเห็นโอกาสในการผลิตที่ผู้อื่นมองไม่เห็น คือความสะดวกและประหยัดในการขนส่งทางเรือที่ทำให้สิงคโปร์สามารถใช้ทรัพยากรจากฮินเตอร์แลนด์ที่อยู่ไกลออกไปได้ด้วยการขนส่งทางทะเลประกอบกับสามารถฉกฉวยโอกาสที่เศรษฐกิจโลกที่กำลังเติบโต มีความต้องการสินค้าจำนวนมากในประเทศพัฒนาแล้ว และนักธุรกิจกำลังมองหาแหล่งผลิตใหม่เพื่อหนีปัญหาค่าแรงระดับสูง ซึ่งรัฐบาลสิงคโปร์ได้ฉวยโอกาสนี้ไว้ด้วยการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะต่อการตั้งฐานการผลิต อันได้แก่ การเมืองที่มั่นคง นโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรม แรงงานที่ได้รับการฝึกหัดฝีมือและปรับปรุงวัฒนธรรมให้เหมาะกับการทำงานเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ และโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมมูล ทำให้นักลงทุนหลั่งไหลมาสู่สิงคโปร์อย่างต่อเนื่อง

**ด้านการขนส่ง** การเป็นชุมทางการเดินเรือทำให้สามารถขนส่งวัตถุดิบที่จำเป็นต่อการผลิตจากทั่วทุกมุมโลกมาสู่ฐานการผลิตในสิงคโปร์ได้อย่างประหยัด ในทางกลับกันก็สามารถขนส่งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่ผลิตแล้วไปสู่ตลาดได้อย่างประหยัดด้วยเช่นกัน นอกจากสายการเดินเรือของโลกจำนวนกว่า 200 สายจะผ่านสิงคโปร์ซึ่งทำให้การขนส่งเป็นไปได้ด้วยความประหยัดแล้ว เพื่อป้องกันปัญหาค่าขนส่งที่สูงเกินไปสิงคโปร์จึงได้จัดตั้งสายการเดินเรือของตนเองขึ้นมา ซึ่งทำหน้าที่ทั้งเป็นอำนาจต่อรองค่าขนส่ง และเป็นการตักตวงผลประโยชน์จากการขนส่งทางทะเล ในปัจจุบันสายการเดินเรือนี้ได้ขยายกิจการครอบคลุมไปทั่วโลกด้วยการซื้อกิจการของสายการเดินเรืออเมริกันเพรสซิเดนต์ ทำให้สิงคโปร์มีสายการเดินเรือที่ครอบคลุมทุกเส้นทางทั่วโลก และสามารถเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งทางบกในสหรัฐอเมริกาได้โดยสะดวกผ่านทางเครือข่ายลอจิสติกส์ของอเมริกันเพรสซิเดนต์ดังกล่าวอีกด้วย

**ด้านการค้าและบริการ** กิจกรรมการค้าที่คึกคักยังทำให้นักธุรกิจทั้งชาวยุโรปและชาวจีนมาตั้งสำนักงานการค้าตั้งแต่ในอดีต สถานที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และนโยบายเมืองท่าเสรีทำให้มีเรือสินค้าแวะจอดจำนวนมากเพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า และเชื้อเพลิง น้ำจืด และสิ่งอุปโภคบริโภคบนเรือ เศรษฐกิจทางทะเลเติบโตตามมา จากการซ่อมแซมเรือ การต่อเรือ

ทำให้สิงคโปร์มีประสบการสั่งสมจนสามารถพัฒนามาเป็นการซ่อมสร้างเรือ ดัดแปลงเรือ การสร้างฐานขุดเจาะและยานปฏิบัติการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่งเป็นอันดับต้นของโลก นอกจากนี้ยังมีบริการ การท่าเรือและการเดินเรือกิจกรรมอื่น ๆ ทั้งหมด ได้พัฒนามาจนถึงปัจจุบันเป็นการให้บริการครบวงจร ทั้งการให้บริการทางการประกันภัย การบริการทางด้านกฎหมายข้อพิพาท ตลอดจนเป็นแหล่งประชุมและจัดนิทรรศการนานาชาติของนักธุรกิจ เป็นแหล่งบันเทิงและท่องเที่ยว การบริการที่เกี่ยวกับท่าเรือ นอกจากนี้สิงคโปร์ยังให้บริการทางการเงิน ด้วยการเป็นศูนย์กลางการเงินของภูมิภาค และดำรงนโยบายการเงินที่เสรีโดยนักลงทุนสามารถนำเงินรายได้ออกจากประเทศได้อย่างเสรี หลักการนี้สิงคโปร์ยึดมั่นมาตลอดแม้แต่ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจที่หลายประเทศหันมาสั่งห้ามการเคลื่อนย้ายเงินตราออกนอกประเทศเพื่อป้องกันค่าเงินของตนเอาไว้ การยึดมั่นต่อหลักการอย่างเหนียวแน่นทำให้สิงคโปร์ได้รับความเชื่อมั่นจากนักลงทุนต่างชาติอย่างสูง และเป็นสาเหตุหนึ่งที่สิงคโปร์เป็นฐานการผลิตที่น่าสนใจแม้ว่าค่าจ้างแรงงานในปัจจุบันจะไม่ได้เปรียบอีกต่อไป

**ด้านการตลาด** สิงคโปร์แม้จะไม่ได้ทำการตลาดเอง แต่ได้วางแผนการตลาดด้วยการเลือกธุรกิจที่จะมาลงฐานการผลิตในประเทศ ซึ่งเป็นบรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่มีฐานลูกค้าในประเทศของตนและทั่วโลกอยู่แล้ว อย่างไรก็ดีเพื่อให้ต้นทุนการค้าของนักธุรกิจต่ำที่สุด สิงคโปร์ได้ป้องกันการกีดกันทางการค้าด้วยการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับหลายประเทศ ซึ่งรวมถึงประเทศในกลุ่มอาเซียน และสหรัฐอเมริกา เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าที่ผลิตในสิงคโปร์จะสามารถแข่งขันได้

**การรักษาความปลอดภัย** การสร้างความเชื่อมั่นว่าฐานการผลิตในสิงคโปร์นั้นจะไม่ประสบปัญหาจากการรุกรานหรือก่อการร้าย เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ไม่ยิ่งหย่อนกว่าปัจจัยอื่น สิงคโปร์ได้เล็งเห็นปัญหานี้มาตั้งแต่ต้น จึงได้เสริมสร้างกองทัพ ซึ่งในช่วงแรกเพื่อป้องกันการรุกรานจากประเทศที่มีความตึงเครียดกันคือมาเลเซียและอินโดนีเซีย นอกจากนี้ยังได้ดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ต่างประเทศต่าง ๆ เช่น การเข้าร่วมสนธิสัญญาป้องกันร่วมห้าชาติ การเป็นพันธมิตรกับสหรัฐอเมริกาซึ่งส่งผลให้สิงคโปร์สามารถจัดซื้ออาวุธสมัยใหม่เช่นเครื่องบินรบมาไว้ป้องกันประเทศ ตลอดจนการฟื้นความสัมพันธ์กับทั้งมาเลเซียและอินโดนีเซียได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งทำให้การค้าระหว่างกันที่เคยหยุดชะงักกลับมาดำเนินการต่อได้อย่างรวดเร็ว

ค่าวัตถุดิบที่ถูกจากการขนส่งทางทะเล นโยบายการค้าและการเงินที่เสรีเชื่อถือได้ สภาพการทำงานที่ปลอดการคอร์รัปชั่นของหน่วยงานรัฐบาล มาตรการส่งเสริมการลงทุน ตลอดจนหลักประกันทางความมั่นคงทางการเมืองทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้สินค้าที่ผลิตในสิงคโปร์มีราคาที่แข่งขันได้ และผู้ประกอบการจึงสามารถเพิ่มค่าจ้างแก่ชาวสิงคโปร์ในระดับสูงได้ สิงคโปร์จึงนับเป็นประเทศตัวอย่างที่ได้ใช้ประโยชน์จากทะเลได้อย่างลงตัวแม้จะอยู่ในสภาพที่จำกัดมากก็ตาม

**6.4 ยุทธศาสตร์ทะเลของของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี**

จากการศึกษาวิธีการทางประวัติศาสตร์ในบทที่ผ่านมาทำให้ทราบว่า พัฒนาการทางยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศเกาหลีนั้นอาจแบ่งได้ 3 ระยะ ดังนี้

**<u>ระยะหลังสงครามเกาหลี</u>** ในระยะแรกนี้เริ่มตั้งแต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และสงครามเกาหลี ปัญหาของเกาหลีคือสภาพความยากจน ขาดแคลนอาหาร และภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือ ซึ่งรัฐบาลซิงมุนรี ได้พยายามแก้ไขแต่ไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาความยากจนจากการไม่มีที่ดินทำกินด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อให้ที่ดินทำกินตกอยู่ในมือของประชาชนรายย่อยแทนที่จะเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ และได้เริ่มอุตสาหกรรมเบาที่มีอยู่เป็นจำนวนน้อย เพื่อทดแทนการนำเข้า นอกจากนี้ยังวางรากฐานการศึกษาภาคบังคับ แต่ทั้งหมดนี้ไม่ปรากฏว่ารัฐบาลซิงมุนรีมียุทธศาสตร์ในการแก้ปัญหาที่เด่นชัด และยังคงดำรงนโยบายพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาในอัตราที่สูง สาธารณรัฐเกาหลีในช่วงนี้จึงไม่ประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจ และยังคงมีปัญหาความยากจน การว่างงาน การขาดแคลนอาหารทั่วประเทศ จนกระทั่งรัฐบาลซิงมุนรีต้องลงจากอำนาจเมื่อนักศึกษาทำการประท้วงในปี 1959 เช่นเดียวกันในช่วงนี้ยุทธศาสตร์ทะเลก็ไม่มีอะไรที่เด่นชัด และไม่ได้มีผลในการช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติมากนัก โดยในระยะนี้ พัฒนาการทางทะเลของเกาหลีมีเพียงการต่อเรือด้วยรัฐวิสาหกิจซึ่งประสบผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

**<u>ระยะเริ่มปฏิวัติอุตสาหกรรม</u>** ปัญหาสำคัญของเกาหลียังคงเป็นภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือและความยากจน ขาดแคลนอาหาร และการว่างงาน โดยเฉพาะเมื่อเกาหลีเหนือดูเหมือนจะประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจและมีศักยภาพทางสงครามเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากหลังจากการแยกประเทศกันในปี 1945 สาธารณรัฐเกาหลีได้รับส่วนแบ่งพื้นที่ซึ่งมีทรัพยากรธรรมชาติและโรงงานอุตสาหกรรมจากญี่ปุ่นน้อยกว่า ทำให้วัตถุประสงค์ของสาธารณรัฐเกาหลีคือต้องสร้างความมั่นคงทั้งภายนอกและภายในเพื่อความอยู่รอดของชาติโดยเร่งด่วน รัฐบาลปักจุงฮีจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทันที ทั้งนี้เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีมีปัจจัยบังคับด้วยพื้นที่เพาะปลูกจำนวนน้อย ทำให้ไม่สามารถพึ่งพาการเกษตรได้ จึงต้องหันมาหาการผลิตเท่านั้น แม้ว่าจะขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นปัจจัยการผลิตและเทคโนโลยีในการผลิต แต่สาธารณรัฐเกาหลีมีจุดเด่นสามประการคือ มีทางออกทะเลถึงสามด้าน มีแรงงานราคาถูกและการศึกษาดี ตลอดจนมีรัฐบาลที่กล้าหาญและมุ่งมั่น รัฐบาลปักจุงฮีเริ่มต้นด้วยการพาประเทศออกจากภาวะขาดแคลนอาหารและการว่างงาน ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมเบาก่อน เพื่อสร้างความพอเพียงและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ปุ๋ย สารเคมีในการทำปุ๋ยและเส้นใยสังเคราะห์ ซีเมนต์ในการก่อสร้าง ถนน ไฟฟ้า และเหล็กกล้า เป็นต้น หลังจากโครงสร้างที่จำเป็นเริ่มพร้อมแล้ว จึงได้เริ่มยุทธศาสตร์การ “สร้างชาติด้วยการส่งออก” ด้วยสินค้าอุตสาหกรรมหนักและปิโตรเคมี โดยเน้นการ “ส่งออกเป็นลำดับแรก” และ “การเติบโตทางเศรษฐกิจมาก่อน” ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างงดงามในการเปลี่ยนสาธารณรัฐเกาหลีจากประเทศเกษตรกรรมที่ยากจนมาเป็นโลกอุตสาหกรรมที่เต็มไปด้วยโอกาสและคุณภาพชีวิตแบบสังคมเมือง อันเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนามาจนทุกวันนี้ ในการสร้างชาติด้วยเศรษฐกิจการส่งออกนี้ สาธารณรัฐเกาหลีได้ใช้ยุทศาสตร์ทะเลประสานกับยุทธศาสตร์อื่นของชาติอย่างเป็นขั้นตอน ประการแรก เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีมีความขาด

แคลนทรัพยากรเกือบทุกอย่างที่จำเป็นต่อการบริโภคของประชากรและอุตสาหกรรม ทำให้ต้องนำเข้าจำนวนมาก ทั้งข้าว อาหาร ปุ๋ย ซีเมนต์ เหล็ก เครื่องจักรอุตสาหกรรม ฯลฯ และเมื่อผลิตสินค้าได้ ก็จำเป็นต้องส่งออก สิ่งเหล่านี้ทำให้รัฐบาลซึ่งในระยะแรกให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือเพื่อเป็นสินค้าส่งออก โดยตั้งใจจะฉวยโอกาสที่ในช่วงทศวรรษที่ 1960 เศรษฐกิจของโลกกำลังขยายตัวและมีความต้องการเรือสินค้า อย่างไรก็ดีเมื่อสินค้าอุตสาหกรรมของเกาหลีเริ่มผลิตได้และส่งออกจำนวนเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลปักจุงฮีจึงพบว่าสาธารณรัฐเกาหลีมิได้ตั้งอยู่บนเส้นทางผ่านของสายการเดินเรือโลก และแต่ละเดือนจะมีสายการเดินเรือแวะเมืองท่าสาธารณรัฐเกาหลีจำนวนจำกัด มีปริมาณไม่เพียงพอในการขนส่งทั้งวัตถุดิบนำเข้าและสินค้าส่งออก ดังนั้นจึงหันมาสนับสนุนอุตสาหกรรมการเดินเรือเพื่อให้มีวัตถุดิบราคาต่ำป้อนโรงงานอุตสาหกรรมและสินค้าของสาธารณรัฐเกาหลีให้มีต้นทุนการขนส่งต่ำ ซึ่งจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อกิจการเดินเรือสามารถจัดหาเรือได้ในราคาต่ำ รัฐบาลจึงได้หันมาสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือด้วยโครงการอุดหนุน ช่วยเหลือ และมาตรการการบรรทุกที่ปกป้องอุตสาหกรรมเดินเรือภายในประเทศ ทั้งนี้ก็เพื่อสนับสนุนให้สินค้าอุตสาหกรรมโดยรวมมีต้นทุนต่ำสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก แม้ภายหลังจากที่ประธานาธิบดีปักจุงฮีจะถูกลอบสังหารแล้ว และรัฐบาลต่อมาก็ได้มีการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจให้สมดุลมากยิ่งขึ้น จากที่เน้นการส่งเสริมผู้ประกอบการรายใหญ่ มาเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก และลดการแทรกแซงของรัฐบาลลงเพื่อปล่อยให้กลไกการค้าเสรีทำหน้าที่ได้มากขึ้น แต่ยุทธศาสตร์การสร้างความมั่งคั่งและมั่นคงด้วยการส่งออก ซึ่งสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันด้วยอุตสาหกรรมเดินเรือและต่อเรือก็ยังไม่เปลี่ยนแปลง แม้ว่าสินค้าส่งออกจะเปลี่ยนมาเป็นอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้นก็ตาม

**<u>ยุคปัจจุบันและอนาคต</u>** แม้ว่าปัญหาความมั่นคงจากภัยคุกคามภายนอกจะยังไม่เปลี่ยนแปลง แต่ก็ได้เบาบางลง เนื่องจากในปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมีขีดความสามารถในการป้องกันตนเองและพัฒนาอาวุธสูงมาก ปัญหาหลักในปัจจุบันจึงเป็นความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีมีจุดอ่อนด้านพื้นที่ซึ่งไม่สามารถรองรับการเกษตรได้ จึงทำให้ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศและเศรษฐกิจโลกในการหารายได้มาเลี้ยงตนเอง อย่างไรก็ดีแม้โมเดลของสาธารณรัฐเกาหลีจะเป็นการสร้างเทคโนโลยีเองและผลิตเอง ในขณะที่ในปัจจุบันหันมาเน้นเศรษฐกิจบนฐานความรู้ขั้นสูง (knowledge-based economy) เช่นสินค้าส่งออกอิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ แต่การที่ต้องพึ่งพาภาคการผลิตอย่างสูงก็มีความเสี่ยงหากภาวะเศรษฐกิจโลกซบเซา ตลอดจนมีการแข่งขันสูงจากชาติที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย สาธารณรัฐเกาหลีจึงจำเป็นต้องพัฒนาเทคโนโลยีและก้าวล้ำ นำหน้าคู่แข่งด้วยราคาที่แข่งขันได้อยู่เสมอ และนั่นก็หมายถึงว่ายุทธศาสตร์การผลิตเรือราคาถูก และสายการเดินเรือราคาต่ำ จะมีบทบาทในการทำให้สินค้าของเกาหลีสามารถแข่งขันได้ดีในตลาดโลกอยู่เสมอ อย่างไรก็ดีเป็นที่ทราบว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือนั้นมีลูกค้าจำนวนจำกัด จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความหลากหลาย อุตสาหกรรมต่อเรือของสาธารณรัฐเกาหลีจึงได้สร้างความสามารถในการต่อเรือที่หลากหลาย ทั้งเรือเทกอง เรือแท็งเกอร์ เรือขนส่งก๊าซชนิดต่าง ๆ ฐานขุดเจาะนอกชายฝั่ง เรือสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง และเรือเพื่อการสันทนาการ ทั้งนี้เพื่อสร้างฐานลูกค้าที่กว้างและทำให้มีรายได้สม่ำเสมอและอยู่รอดได้แม้ภาวะเศรษฐกิจโลกจะผันผวน

นอกจากนี้ สาธารณรัฐเกาหลียังมีปัญหาเรื่อความมั่นคงทางอาหาร ทำให้ไม่ได้ละเลยการเกษตรและการประมง ทั้งการประมงชายฝั่ง เช่น การเพราะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และการปลูกสาหร่าย อีกทั้งยังได้พัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในทะเลลึก กองเรือของสาธารณรัฐเกาหลียังประสบความสำเร็จในการประมงน้ำลึกไปทั่วโลก สามารถส่งออกผลิตภัณฑ์ประมงได้ปีละหลายพันล้านเหรียญสหรัฐฯ แม้ว่าผลผลิตและการจ้างงานจากภาคการเกษตรและการประมงโดยรวมจะมีจำนวนไม่ถึง 10% แต่สาธารณรัฐเกาหลีก็จำเป็นต้องดำรงอุตสาหกรรมนี้ต่อไป ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันความมั่นคงทางอาหารอันเป็นจุดด้อยประการหนึ่งของสาธารณรัฐเกาหลีนั่นเอง

### 6.5 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของสาธารณรัฐเกาหลี

**ด้านการผลิต** สาธารณรัฐเกาหลีสร้างฐานการผลิตด้วยตนเอง ด้วยเงินกู้ และด้วยการซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ตลอดจนพยายามพัฒนาเทคโนโลยีของตนเองขึ้นมา ในการสร้างนั้นได้กระทำอย่างเป็นขั้นตอน ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมต้นน้ำก่อนอุตสาหกรรมปลายน้ำ เช่น ไฟฟ้า เหล็กกล้า โรงกลั่นน้ำมัน เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบขั้นกลางที่จำเป็นในการผลิต จากนั้นจึงก้าวจากอุตสาหกรรมเบาไปหาอุตสาหกรรมหนัก จนกระทั่งถึงอุตสาหกรรมเทคโนโยลีชั้นสูงเมื่อพร้อม ทำการผลิตจำนวนมากโดยอาศัยข้อได้เปรียบของแรงงานราคาถูก และใช้ความได้เปรียบของการเป็นบรรษัทขนาดใหญ่หรือแชโบลซึ่งมีหลายแผนก แต่ละแผนกมีความชำนาญที่ต่างกันและส่งเสริมกัน ตลอดจนได้รับการสนับสนุนระยะยาวจากรัฐ ซึ่งมีนโยบายให้บรรษัทเหล่านี้ขยายการส่งออกเพื่อยึดตลาดให้ได้แม้ว่าจะต้องขาดทุนก็ตาม โดยรัฐคอยสนับสนุนหากบริษัทเหล่านี้ปฏิบัติตามนโยบาย

**ด้านการขนส่ง** ต้องนับว่าสาธารณรัฐเกาหลีมีความกล้าหาญมาก ในการสร้างฐานการผลิตในประเทศทั้งที่ขาดแคลนทรัพยากรที่จำเป็นเกือบทั้งหมด ตลอดจนไม่ได้อยู่บนเส้นทางการเดินเรือที่จะทำให้การจัดหาวัตถุดิบและการส่งออกสินค้าที่ผลิตได้มีราคาถูกดังเช่นในกรณีของสิงคโปร์ อย่างไรก็ดีสาธารณรัฐเกาหลีได้แก้ไขปัญหาเหล่านี้ ด้วยการสร้างกองเรือของตนเองขึ้นมาซึ่งทำให้ค่าขนส่งต่ำลง ตลอดจนสร้างอุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมเหล็กกล้าและเครื่องยนต์อันช่วยให้การต่อเรือถูกลง ทั้งหมดนี้มีผลทำให้สินค้าของสาธารณรัฐเกาหลีถูกกว่าคู่แข่งประมาณ 30% นอกจากนี้อุตสาหกรรมเหล็กกล้า การต่อเรือ และสายการเดินเรือ เหล่านี้ ยังประสบความสำเร็จในการแข่งขันกับอุตสาหกรรมเดียวกันในอันดับต้นของโลกได้อีกด้วย

**ด้านการตลาด** ในระยะแรกรัฐบาลได้กำหนดให้แชโบลต่างๆ กระจายการยึดตลาดอุตสาหกรรมหนักที่แตกต่างกันเพื่อป้องกันการแข่งขันในระยะพัฒนาอุตสาหกรรมนั้น แต่ในภายหลังก็กำหนดให้มีแชโบลต่าง ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมเดียวกันได้เพื่อเพิ่มการแข่งขันอันจะทำให้แชโบลเหล่านี้ต้องพัฒนาอยู่เสมอ อย่างไรก็ดีเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันกันเองภายในประเทศมากเกินไป รัฐบาลได้ส่งเสริมให้แชโบลเหล่านี้รุกออกนอกประเทศ ด้วยการออกมาตรการส่งเสริมบริษัทการค้าทั่วไป ซึ่งกำหนดผลประโยชน์ทางภาษีและการดำเนินกิจการหากบริษัทสามารถส่งออกในตลาดต่างประเทศได้มาก มาตรการเหล่านี้ทำให้แชโบลต่างๆ รุกออกนอกประเทศและกลายเป็นบรรษัทข้ามชาติในปัจจุบัน

**<u>ด้านการรักษาความปลอดภัย</u>** สาธารณรัฐเกาหลีทราบดีว่าการผลิตและการค้าจะดำรงอยู่ไม่ได้หากถูกรุกรานจากภายนอก ซึ่งมีภัยเดียวคือเกาหลีเหนือผู้ได้แสดงความพยายามที่จะเข้ายึดครองสาธารณรัฐเกาหลีตลอดมา และได้กระทำการหลายครั้ง แม้จะไม่ประสบความสำเร็จถึงระดับยึดครองประเทศได้ แต่ก็สามารถคุกคามด้วยการเข้ามาปฏิบัติการพยายามลอบสังหารประธานาธิบดีปักจุงฮีถึงในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี อันเป็นสาเหตุที่ทำให้ภรรยาของประธานาธิบดีปักจุงฮีเสียชีวิต สาธารณรัฐเกาหลีได้พยายามป้องกันตนเองด้วยการพัฒนาอุตสาหกรรมป้องกันประเทศได้เป็นผลสำเร็จ และใช้ความสามารถนั้นในการพัฒนากำลังทหารเพื่อป้องกันประเทศ และรักษาเส้นทางคมนามคมทางทะเลจากกำลังของเกาหลีเหนือไว้ได้ตลอดมา

### 6.6 ยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศออสเตรเลีย

จากผลการศึกษาในบทที่ผ่านมา จะเห็นว่ายุทธศาสตร์เศรษฐกิจของออสเตรเลียนั้นได้รับการพัฒนาไปตามสภาพปัจจัยภายในและภายนอกที่เปลี่ยนไป โดยในขณะที่ยุทศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของชาติประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่กลับไม่ได้ใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์ทะเลในการสนับสนุนอย่างเต็มประสิทธิภาพนัก โดยใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลเพียงเล็กน้อย และใช้ทะเลเพื่อสนับสนุนภาคบริการด้านการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ

พัฒนาการทางยุทธศาสตร์นั้นเริ่มตั้งแต่อังกฤษได้จัดตั้งอาณานิคมออสเตรเลียในปี 1788 เพื่อเป็นสถานที่เนรเทศนักโทษ ในระยะแรกนั้น ปัญหาของออสเตรเลียคือความอยู่รอดบนดินแดนใหม่ ซึ่งออสเตรเลียได้วางยุทธศาสตร์การสร้างเศรษฐกิจของชาติบนรากฐานของภาคเกษตรกรรมและเหมืองแร่ ด้วยการฉกฉวยโอกาสที่ตลาดในยุโรปมีความต้องการสินค้าการเกษตรและแร่ธาตุสูง ออสเตรเลียจึงได้ใช้ประโยชน์จากความอุดมสมบูรณ์ของผืนแผ่นดินบริเวณตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศในการผลิตขนแกะ เหมืองแร่ทองคำ ข้าวสาลี น้ำตาล นมและเนื้อสัตว์ตามความต้องการของยุโรป ความต้องการของตลาดทำให้มีการขยายพื้นที่เลี้ยงแกะลึกเข้าไปในผืนแผ่นดินซึ่งห่างไกลจากท่าเรือออกไป รัฐบาลมองเห็นปัญหานี้จึงนำรายได้จากการส่งออกมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยการขยายเครือข่ายทางรถไฟเพื่อขนส่งผลผลิตมายังท่าเรือได้โดยสะดวก แต่ยังคงใช้สายการเดินเรือของยุโรปในการขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออก อุตสาหกรรมภาคการเกษตรและเหมืองแร่ของออสเตรเลียนี้แม้ในระยะต่อมาจะลดความสำคัญลงเมื่อคิดเป็นสัดส่วนเทียบกับอุตสาหกรรมภาคอื่น แต่ก็ยังคงมีความสำคัญอยู่เสมอ

สำหรับระยะที่สองนั้นเริ่มต้นราวปี 1890 เนื่องจากเป็นดินแดนที่เป็นเกาะและมีอังกฤษให้ความคุ้มครองออสเตรเลียจึงปลอดภัยจากภัยคุกคามภายนอก ปัญหาของออสเตรเลียยังคงเป็นปัญหาภายในจากการขยายตัวของชุมชนเมือง วัตถุประสงค์ของออสเตรเลียจึงถูกผลักดันด้วยสถานการณ์ภายใน การขยายตัวของพลเมืองและความต้องการสินค้าและบริการภายในประเทศ ความเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคมภายในเหล่านี้ทำให้ออสเตรเลียเปลี่ยนยุทธศาสตร์จากภาคการเกษตรและเหมืองแร่ มาเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรมเพื่อตอบสนองต่อการบริโภคภายใน โดยสภาพความเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลสืบเนื่องจากปรากฏการตื่นทองในรัฐวิกตอเรีย ทำให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยส่วนหนึ่งเป็นผู้อพยพ

จากยุโรปและอีกส่วนหนึ่งเป็นแรงงานชาวจีน ชุมชนเมืองขยายตัวจากประมาณห้าแสนคนเป็น 1.7 ล้านคน ตลอดจนนักลงทุนจากสหรัฐอเมริกาได้มาลงทุนอสังหาริมทรัพย์ในออสเตรเลียเนื่องจากคาดหวังว่าผลตอบแทนจะสูง อุตสาหกรรมต่างๆ เริ่มเกิดขึ้นเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ ตั้งแต่อุตสาหกรรมเบาเพื่อแปรรูปผลผลิตภาคการเกษตร เช่น โรงงานผลิตน้ำตาล แก้ว เฟอร์นิเจอร์ ไปจนถึงอุตสาหกรรมพื้นฐาน เช่น ซีเมนต์ และเหล็กกล้า และพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมหนัก เช่น การต่อเรือ รถยนต์ เครื่องบิน เครื่องจักรการเกษตร เป็นต้น อย่างไรก็ดีด้วยจำนวนประชากรที่น้อย ประกอบกับมีสหภาพแรงงานที่เข้มแข็งต้องการค่าแรงสูง ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องดำเนินมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายใน และแม้ถึงอย่างนั้นสินค้าอุตสาหกรรมของออสเตรเลียก็ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้ ทำให้ต้องล้มเลิกอุตสาหกรรมหนักเกือบทั้งหมดและหันมานำเข้าแทนจนถึงปัจจุบันนี้

ปัญหาค่าจ้างแรงงานที่สูง ประชากรน้อย และสหภาพแรงงานที่เข้มแข็ง ทำให้ภาคการผลิตของออสเตรเลียโดยเฉพาะอุตสาหกรรมหนักที่เคยมี ไม่สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้และต้องล้มเลิกไป จะมีสินค้าส่งออกก็เพียงสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ ปัจจุบันเศรษฐกิจของออสเตรเลียเป็นเศรษฐกิจบนฐานความรู้ขั้นสูง (knowledge-based economy) โดยออสเตรเลียได้หันเข้าสู่ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจในภาคบริการด้วยสัดส่วนที่สูง ตัวอย่าง เช่น ภาคบริการทางการศึกษามีมูลค่ารวม 13.7 พันล้านเหรียญออสเตรเลีย โดยปัจจุบันมีนักศึกษาต่างชาติจากประเทศจีนจำนวน 130,000 คน และจากประเทศอินเดียจำนวน 45,000 คน[161] อย่างไรก็ดี ออสเตรเลียก็ยังประสบปัญหาการเหยียดเชื้อชาติ ดังจะเห็นได้จากนโยบายในอดีต และจากเหตุการณ์ปัจจุบันเมื่อนักศึกษาชาวอินเดียถูกทำร้ายจำนวนหลายคน ทำให้นักศึกษาจำนวนกว่า 4,000 คนในเมลเบิร์นและซิดนีย์ ออกมาทำการประท้วง และกล่าวหาว่าเป็นการเหยียดเชื้อชาติ นอกจากนี้ออสเตรเลียก็ยังคงหาประโยชน์จากภาคการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์และแร่ธาตุธรรมชาติต่าง ๆ ที่ยังคงมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์ ภาคการเกษตรและเหมืองแร่แม้จะมีสัดส่วนในจีดีพี ที่ลดลงแต่ยังคงเป็นสินค้าหลักในการส่งออก

### 6.7 ความเชื่อมโยงกันขององค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพของออสเตรเลีย

ในขณะที่ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจมีการปรับตัวไปตามห้วงเวลานั้น ออสเตรเลียกลับยังไม่ได้เน้นการพัฒนายุทธศาสตร์ทะเลให้สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติเช่นเดียวกับสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาออสเตรเลียพึ่งพาการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติ ผลผลิตการเกษตรและสินค้าบริการ โดยยังขาดสินค้าอุตสาหกรรมการผลิตเป็นของตนเอง สิ่งที่ออสเตรเลียได้วางแผนเป็นอย่างดีคือในด้านระบบการขนส่ง ออสเตรเลียใช้ระบบทางรถไฟ ท่าเรือและสายการเดินเรือ ซึ่งเชื่อมต่อแหล่งผลิตเข้ากับตลาดได้เป็นอย่างดีอย่างไม่น่าเชื่อ ทั้งในการขนส่งแร่ธาตุและผลผลิตการเกษตรออกไปขายทั่วโลก ตลอดจนขนส่งพลังงานและสินค้าอุตสาหกรรมที่ต้องการ ส่วนสินค้าบริการนั้นออสเตรเลียใช้ระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ตและโทรคมนาคมในการนำเสนอและกระจายสินค้า อย่างไรก็ดีออสเตรเลียมีส่วนแบ่งในการ

---

161 http://en.wikipedia.org/wiki/2009_attacks_on_Indians_in_Australia

ขนส่งทางทะเลน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดในด้านจำนวนประชากรอันเกิดจากนโยบายนิยมคนผิวขาวและไม่ต้อนรับผู้อพยพชาวเอเชียในช่วงแรกๆ ซึ่งทำให้ประชากรของออสเตรเลียมีจำนวนน้อย เมื่อประกอบกับระบอบการเมืองแบบประชาธิปไตยและความเข้มแข็งของสหภาพแรงงาน ทำให้แรงงานของออสเตรเลียมีค่าจ้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในเอเชีย ในด้านการตลาดนั้น ตลาดของแร่ธาตุ เช่น ถ่านหิน เหล็ก และทองคำ นั้นเป็นที่ต้องการของประเทศอุตสาหกรรมทั่วโลก ออสเตรเลียจึงไม่ประสบปัญหาด้านการตลาด นอกจากนี้ออสเตรเลียยังได้เตรียมการด้านการตลาดโดยจัดทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับหลายชาติ รวมทั้งคู่ค้าสำคัญ เช่น สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ และไทย ในด้านการรักษาความปลอดภัยนั้น ออสเตรเลียได้สร้างเสริมกองทัพที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันตนเอง ตลอดจนออกปฏิบัติการมาแล้วในสงครามโลกทั้งสองครั้ง และมีส่วนร่วมในการรักษาสันติภาพเสมอมา อีกทั้งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของออสเตรเลียห่างไกลจากศูนย์กลางการขัดแย้งดังนั้นออสเตรเลียจึงได้รับผลกระทบจากสงครามใหญ่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในโลก

อย่างไรก็ดี ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของออสเตรเลีย เน้นสินค้าการเกษตรและบริการแต่ต้องนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมในปริมาณที่มากกว่า ทำให้เศรษฐกิจของออสเตรเลียมีจุดล่อแหลม และมีประวัติขาดดุลการชำระเงินที่ยาวนานอย่างต่อเนื่องมากว่า 50 ปี ที่อัตรามากกว่า 4-7% ของจีดีพีต่อปี ทั้งนี้เนื่องจากการนำเข้าสินค้าทุนและเครื่องจักรและส่งออกเพียงแร่ธาตุและสินค้าเกษตรเป็นหลัก[162] จึงเป็นการเจริญเติบโตที่อาจสร้างปัญหาในภายหลัง เหตุนี้จึงทำให้ออสเตรเลียพยายามจะสร้างอุตสาหกรรมการผลิต และเสริมสร้างกองเรือพาณิชย์นาวี เพื่อปรับดุลการชำระเงินให้ดียิ่งขึ้นก่อนที่จะเกิดปัญหาการอ่อนค่าเงินตามมา สิ่งที่สำคัญของยุทธศาสตร์ทะเลของออสเตรเลียในปัจจุบันก็คือ การเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลที่เน้นความยั่งยืน เน้นการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเลเป็นสำคัญ การพัฒนาใดๆ ที่เกี่ยวกับทะเลต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางสภาพแวดล้อมทางทะเลที่ตามมา

### 6.8 ยุทธศาสตร์ทะเลเปรียบเทียบ

**<u>วัตถุประสงค์แห่งชาติ</u>** จากการศึกษาจากอดีตถึงปัจจุบัน จะเห็นว่า ประเทศเป้าหมายทั้งสามแม้จะสร้างชาติมาในห้วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน จึงประสบกับกระแสความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลกที่ใกล้เคียงกัน แต่มีประวัติศาสตร์ที่ต่างกัน ซึ่งส่งผลต่อวัตถุประสงค์ในการสร้างชาติที่แตกต่างกันไปด้วย สิงคโปร์นั้นถือกำเนิดมาภายใต้การพัฒนาและปกป้องของอังกฤษจนกระทั่งได้รับเอกราชและต้องถูกยึดครองโดยกองทัพญี่ปุ่นอย่างโหดร้ายในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง และเมื่อได้แยกตัวเป็นอิสระจากสหพันธรัฐมาเลเซียสิงคโปร์ก็ต้องเผชิญกับภัยคุกคามจากการรุกรานของมาเลเซียและอินโดนีเซีย สิงคโปร์จึงจำเป็นต้องสร้างเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วเพื่อนำความมั่งคั่งนั้นมาสร้างความมั่นคงให้แก่ชาติ เหตุการณ์เช่นเดียวกันเกิดขึ้นกับสาธารณรัฐเกาหลีที่มีประสบการณ์ผ่านการยึดครองและกดขี่โดยญี่ปุ่น

---

162 http://en.wikipedia.org/wiki/Australia

และเมื่อได้รับเอกราชก็ต้องเผชิญกับภัยจากการรุกรานของเกาหลีเหนือ จึงมีความจำเป็นต้องสร้างเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นหลักประกันความมั่นคงของชาติ ในขณะที่ออสเตรเลียอยู่ภายใต้เครือจักรภพอังกฤษมาตลอดจนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่สองและไม่เคยเผชิญกับภัยรุกรานจากภายนอกถึงขั้นถูกยึดครอง ตลอดจนความเป็นเกาะที่ปลอดภัยทำให้ออสเตรเลียไม่ได้เร่งรีบในการสร้างเศรษฐกิจให้ประสบความสำเร็จภายในสองทศวรรษเช่นสองประเทศที่กล่าวมา ตรงกันกันข้ามออสเตรเลียสร้างเศรษฐกิจของตนไปตามโอกาสและความท้าทายจากกระแสความเปลี่ยนแปลงของโลกและเน้นการพัฒนาบนพื้นฐานของความยั่งยืน นี่เองที่ทำให้ออสเตรเลียมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่พอเหมาะกับจำนวนประชากรของตน แต่ไม่โลดแล่นอย่างสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี

**<u>รูปแบบรัฐบาลและการเมือง</u>** ปัจจัยภายนอกด้านความมั่นคงดังกล่าว ส่งผลต่อรูปแบบการปกครองและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป้าหมายเหล่านี้อย่างลึกซึ้ง สิงคโปร์นั้นแม้จะเคยผ่านและเรียนรู้ประชาธิปไตยแบบอังกฤษ แต่เมื่อเลือกรูปแบบการปกครองกลับใช้รูปแบบประชาธิปไตยกึ่งเผด็จการเนื่องจากรัฐบาลเข้าใจดีว่าในสถานการณ์ที่มีภัยคุกคามทั้งจากภายในและภายนอกเช่นในเวลานั้นต้องการความรวดเร็วและการปกครองจากส่วนกลางที่เข้มแข็งซึ่งไม่ใช่จุดเด่นของระบอบประชาธิปไตย ในลักษณะเดียวกันสาธารณรัฐเกาหลีก็ดำเนินการพัฒนาประเทศด้วยคำสั่งจากส่วนกลางเช่นเดียวกัน สภาพบ้านเมืองที่เผชิญภัยคุกคามรอบด้านทำให้ประชาชนของทั้งสองประเทศมีความอดทนที่จะทำตามและให้ความร่วมมือกับรัฐบาลแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าโดยยอมสูญเสียเสรีภาพทางการเมืองไปบ้าง ระบอบเผด็จการประชาธิปไตยในประเทศทั้งสองเป็นจุดเด่นที่ทำให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างมีทิศทางที่เข้มข้นและประสบความสำเร็จอย่างรวดเร็ว แต่ทั้งนี้ต้องนับว่าทั้งสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีโชคดีที่ได้รัฐบาลซึ่งมีความมุ่งมั่นและตั้งใจจะพัฒนาประเทศอย่างแท้จริงจึงได้ประสบผลสำเร็จดังกล่าว สำหรับออสเตรเลียนั้นไม่มีภัยคุกคามที่สร้างความจำเป็นเร่งด่วนในลักษณะเดียวกัน ประชาชนจึงไม่มีความอดทนต่อรูปแบบการปกครองอื่นนอกจากประชาธิปไตยเท่านั้น ทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจของออสเตรเลียผ่านการตรวจสอบจากกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ ในรูปแบบพรรคการเมืองมากกว่าสาธารณรัฐเกาหลีและสิงคโปร์ซึ่งพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากบนลงล่างโดยประชาชนมีส่วนร่วมน้อยมาก แม้จะมีลักษณะการปกครองที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ดีลักษณะร่วมกันของความสำเร็จเหล่านี้ก็คือ การที่รัฐบาลมีความเข้มแข็ง มีวิสัยทัศน์ในการวางแผนระยะยาว และมีธรรมาภิบาลที่ดี มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาชาติอย่างแท้จริง จึงทำให้ประเทศเป้าหมายทั้งสามนี้ประสบความสำเร็จได้ ข้อสังเกตที่สำคัญของระบอบประชาธิปไตยของทั้งสามประเทศนี้ (แม้ว่าสิงคโปร์จะมีประชาธิปไตยไม่สมบูรณ์ในแง่การประกันสิทธิของประชาชน) คือการเข้าสู่ขั้นของกระบวนการประชาธิปไตยที่ไม่ถอยหลังกลับ (Consolidated Democracy) กล่าวคือปราศจากการทำรัฐประหารล้มล้างรัฐบาลด้วยวิธีพิเศษ จึงนับว่าทั้งสามประเทศมีความมั่นคงทางการเมืองที่เหนือชั้นกว่าประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่

**<u>บทบาทของยุทธศาสตร์ทะเล</u>** ในกระบวนประเทศเป้าหมายทั้งสามนี้ จะเห็นว่าทั้งสามประเทศใช้พลังของ สมุททานุภาพในการพัฒนาประเทศต่างกันและด้วยความเข้มข้นที่ไม่เท่ากัน โดยสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีนั้นใช้พลังของสมุททานุภาพในระดับสูงมาก ในขณะที่ออสเตรเลียยังไม่ได้ใช้ยุทธศาสตร์ทะเลเป็นตัวนำเนื่องจากออสเตรเลียไม่มีปัญหาในด้าน

ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเช่น สิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี อีกทั้งออสเตรเลียมีข้อจำกัดในด้านจำนวนประชากรอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สิงคโปร์นั้นใช้ยุทธศาสตร์ทะเลเป็นพื้นฐานของยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของชาติ โดยสร้างทุกอย่างบนความเป็นเมืองท่าเสรีทั้งนี้เพราะความขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติและการถูกตัดขาดจากประเทศรอบข้างทำให้ในระยะแรกสิงคโปร์ไม่มีทางเลือกอื่น ประกอบกับปัจจัยเข้มแข็งของการมีที่ตั้งอันเป็นชุมทางของสายการเดินเรือจำนวนมาก ทำให้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าได้โดยธรรมชาติและด้วยความเข้าใจวิธีการใช้ประโยชน์จากจุดเข้มแข็งสำคัญจุดนี้ทำให้สิงคโปร์สามารถสร้างอุตสาหกรรมการผลิตและการบริการบนพื้นฐานเมืองท่าเสรีนี้ได้สำเร็จ สำหรับสาธารณรัฐเกาหลีนั้นแม้มิได้ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ทางทะเลเช่นเดียวกับสิงคโปร์ แต่ก็สามารถใช้ยุทธศาสตร์ทะเลในการสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างชาติด้วยอุตสาหกรรมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมหนักและเทคโนโลยีสูง ด้วยการใช้พลังสมุททานุภาพในการช่วยลดค่าขนส่งในการต่อเรือและการเดินเรือ ซึ่งทำให้ค่าขนส่งสินค้าต่ำและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ในขณะที่ออสเตรเลียในระยะแรกใช้ทะเลเพื่อช่วยในการขนส่งสินค้าการเกษตรและเหมืองแร่ของตนไปขายยังตลาดยุโรป แต่มิได้พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและเดินเรืออย่างจริงจังเพราะกองเรือของออสเตรเลียมีขนาดเล็กไม่สามารถแข่งขันกับสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ของโลกได้ และหากจะใช้กองเรือของตนเองก็จะทำให้ค่าขนส่งสินค้าของตนสูงกว่า ออสเตรเลียจึงยังไม่ได้ทุ่มเทขยายกองเรือแข่งขันกับสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ของโลกแต่อย่างใด แต่เน้นการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ ในปัจจุบันออสเตรเลียก็ยังคงส่งออกทรัพยากรธรรมชาติโดยยังขาดสินค้าอุตสาหกรรมหลัก ตลอดจนยังใช้สายการเดินเรือต่างชาติในการนำเข้าและส่งออกเป็นหลัก อย่างไรก็ดีในปัจจุบันทั้งสาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลียเริ่มหันมาสนใจใช้ยุทธศาสตร์ทะเลในลักษณะยั่งยืนมากขึ้น โดยเน้นไปที่การใช้ทะเลเพื่อการประมง การท่องเที่ยว การใช้ประโยชน์จากแหล่งก๊าซและปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง การปกป้องระบบนิเวศน์ทางทะเล ทั้งหมดนี้โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน

**<u>ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันยุทธศาสตร์ของประเทศ</u>** ในขณะที่ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลกเหมือนกัน แต่ปัจจัยภายในก็เป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่ทำให้ประเทศเป้าหมายเหล่านี้พัฒนาและเลือกใช้ในทิศทางที่ต่างกัน สำหรับสิงคโปร์นั้น ปัจจัยความเป็นทางผ่านของสายการเดินเรือเป็นทั้งปัจจัยเข้มแข็งที่ทำให้เหมาะที่จะเป็นเมืองท่าที่มั่งคั่งได้ แต่ในขณะเดียวกันหากมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น เช่น การแข่งขันของเมืองท่าในช่องแคบมะละกาเช่นเดียวกัน การตัดคลองกระ หรือความเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยีการต่อเรือที่ทำให้เรือไม่จำเป็นต้องจอดแวะที่สิงคโปร์ ก็อาจทำให้เศรษฐกิจสิงคโปร์เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต ดังนั้นสิงคโปร์จึงจำเป็นต้องดำเนินยุทธศาสตร์ในการกระจายความเสี่ยงด้วยการขยายฐานการเดินเรือ การท่าเรือ และลอจิสติกส์ของสิงคโปร์ออกจากช่องแคบมะละกาไปยังส่วนต่างๆ ทั่วโลก และใช้เงินออมที่มีในการลงทุนทั่วโลก นอกจากนี้ปัจจัยประชากรที่มีการศึกษาและมีความขยันขันแข็งก็เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้สิงคโปร์ประสบความสำเร็จในการสร้างฐานการผลิตในประเทศ แม้ว่าจะมีจุดอ่อนที่เทคโนโลยีต่างๆ เป็นของต่างชาติ ทำให้เศรษฐกิจสิงคโปร์ต้องพึ่งพาบรรษัทข้ามชาติอย่างสูง สิงคโปร์ได้พยายามดำเนินกิจการเท่าที่กระทำได้โดยพยายามพัฒนาเทคโนโลยีขึ้นมาเอง และหันไปเพิ่มบทบาทของภาคบริการซึ่งชาวสิงคโปร์สามารถเป็นเจ้าของได้ง่าย

สำหรับสาธารณรัฐเกาหลีนั้น จากประวัติศาสตร์ที่ผ่านการกดขี่จากต่างชาติมาตลอดประวัติศาสตร์จึงมีความไม่ไว้ใจการลงทุนโดยตรงจากชาวต่างชาติ ปัจจัยที่ตั้งอันไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งเช่นสิงคโปร์และความขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติเกือบทุกอย่าง ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีจำเป็นต้องพัฒนาอุตสาหกรรมของตนเองโดยมิได้ใช้วิธีให้ชาวต่างชาติมาลงทุนในประเทศเช่นเดียวกับสิงคโปร์ หากแต่ใช้การซื้อหรือนำเข้าเทคโนโลยี หรือร่วมมือกับบริษัทต่างชาติในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และเทคโนโลยี แรงขับดันที่สำคัญคือภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือ ที่ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีไม่อาจรอช้าและยอมเสี่ยงทุกอย่างแม้แต่การสร้างหนี้ในระดับสูง เพื่อรีบเร่งพัฒนาอุตสาหกรรม และขยายการส่งออกโดยไม่คำนึงถึงกำไรเพื่อแลกเปลี่ยนกับส่วนแบ่งการตลาด ส่วนออสเตรเลียนั้น ประชาชนค่อนข้างมีความสุขและเน้นการนันทนาการเป็นเรื่องใหญ่ ประชากรออสเตรเลียผ่านพ้นการดิ้นรนอยู่รอดในสมัยก่อตั้งอาณานิคมไปนานแล้ว ประชาชนออสเตรเลียปัจจุบันคำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมสูงมาก ดังนั้นปัจจัยทางเศรษฐกิจจึงไม่ได้เป็นส่วนผสมหลักที่ผลักดันออสเตรเลีย

ในขณะที่ทั้งสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีมีภัยเร่งด่วน ทั้งภัยคุกคามและความยากจนและขาดแคลนนั้น ออสเตรเลียกลับปลอดจากสภาพดังกล่าวโดยสิ้นเชิง เมื่อประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรโดยเฉพาะแร่ธาตุและพื้นที่การเกษตร และจำนวนพลเมืองจำนวนที่น้อย ทำให้ออสเตรเลียไม่มีความเร่งด่วนในการนำประเทศเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมการผลิตแต่อย่างใด จึงหันไปเน้นภาคบริการ ภูมิหลังของการเป็นชาวอังกฤษมาก่อนทำให้วิทยาการของออสเตรเลียได้รับการถ่ายทอดมาจากยุโรปไม่ยากนัก และความเป็นชาวยุโรปในเอเชียกลายเป็นจุดขายที่ทำให้สินค้าบริการของออสเตรเลียสามารถขายได้ในตลาดเอเชีย ด้วยการควบคุมจำนวนประชากรให้มีจำนวนน้อยและเป็นชาวผิวชาวเกือบจะทั้งหมดทำให้ออสเตรเลียมีรายได้ประชาชาติต่อหัวสูงเป็นอันดับต้นของโลก ความสำเร็จในการสร้างรายได้จากภาคบริการในระดับที่สูงนี้อาจเป็นสาเหตุให้ออสเตรเลียไม่รู้ถึงความเร่งด่วนที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตดังเช่นกรณีของสาธารณรัฐเกาหลีและสิงคโปร์ และสามารถเลือกใช้ทะเลและสภาพธรรมชาติที่สมบูรณ์สนับสนุนอุตสาหกรรมภาคบริการอย่างยั่งยืนได้เป็นอย่างดี

**<u>การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมคู่ขนาน</u>** ความสำเร็จจะเกิดขึ้นได้ยากหากไม่มีการพัฒนาอย่างสมดุลแม้จะกระทำในลำดับที่แตกต่างกันอยู่บ้าง สำหรับสิงคโปร์นั้น ในขณะที่กำลังสร้างเศรษฐกิจฐานการผลิต รัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยูก็ได้เริ่มในการแก้ไขสภาพความเป็นอยู่ของประชาชน ปัญหาความยากจนถูกแก้ไขด้วยการสร้างอุตสาหกรรมที่เกิดการจ้างงานสูง แต่ในขณะเดียวกันก็มีนโยบายกำหนดอัตราการเพิ่มของค่าจ้างแรงงานด้วยผลการประชุมระหว่างรัฐบาลและสมาคมแรงงาน และจัดเก็บเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพเพื่อเป็นเงินออมในอนาคต ปัญหาประชากรถูกจำกัดด้วยนโยบายควบคุมจำนวนประชากร และต่อมาเมื่อจำนวนประชากรลดลงมาก ก็ได้มีการส่งเสริมให้มีการนำเข้าแรงงานชาวต่างชาติที่มีทักษะสูงซึ่งจะให้ผลในการเพิ่มยีนส์ที่เข้มแข็งอีกประการหนึ่งด้วย ปัญหาความจำกัดของพื้นที่และการไร้ที่อยู่อาศัยด้วยตั้งการเคหะแห่งชาติขึ้นมาดูแลในการจัดสร้างที่อยู่อาศัยราคาถูกและอนุญาตให้ชาวสิงคโปร์ใช้เงินออมจากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเพื่อผ่อนจ่ายค่าที่อยู่อาศัย ปัญหาความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติถูกแก้ไขด้วยการปราบปรามพรรคคอมมิวนิสต์ด้วยกฎหมายความมั่นคงที่ลิดรอนเสรีภาพประชาชนอย่างมาก ตลอดจนยกเลิกหมู่บ้านชาวจีน อินเดีย และมาเลย์ อันเป็นชุมชนแออัด

เสื่อมโทรมและให้ย้ายมาอยู่ร่วมกันในสังคมที่อยู่อาศัยร่วมกัน ตลอดจนการเตรียมชาวสิงคโปร์ให้พร้อมเป็นแรงงานด้วยการประกาศใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาราชการหลัก เป็นต้น

สำหรับสาธารณรัฐเกาหลีนั้น ได้ดำเนินการในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน โดยในทศวรรษแรกรัฐบาลต้องการส่งเสริมการสร้างชาติด้วยการส่งออก จึงจำเป็นต้องให้การสนับสนุนธุรกิจขนาดใหญ่ให้เป็นหัวหอกในการพัฒนาการส่งออกของประเทศ โดยธุรกิจขนาดเล็กเสียเปรียบ มีการจำกัดอัตราการเพิ่มค่าแรงให้อยู่ในระดับต่ำเพื่อให้อุตสาหกรรมเกิดใหม่อยู่รอดได้ และจำกัดราคาสินค้าเกษตรไม่ให้สูงเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อ ทำให้ความเป็นอยู่ของเกษตรกรในระยะแรกได้รับผลกระทบอย่างหนักในขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมที่รัฐบาลส่งเสริมได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ ในทศวรรษที่สองเมื่อประเทศประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจได้ระดับหนึ่งแล้ว รัฐบาลจึงได้หันไปพัฒนาความเป็นอยู่ของเกษตรกรด้วยการดำเนินนโยบายสินค้าเกษตรราคาสูง และมีการปกป้องสินค้าเกษตรจากการแข่งขันภายนอกทั้งนี้เพื่อเป็นการกระจายรายได้จากกลุ่มคนเมืองมาสู่เกษตรกรของประเทศ

สำหรับออสเตรเลียนั้น เนื่องจากปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยมาตลอด จึงมีลักษณะการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่สมดุลมาตลอด ทำให้บางครั้งการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักไม่สามารถทำได้ดีเท่าสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี เนื่องจากไม่สามารถควบคุมค่าจ้างแรงงานได้ตามอำเภอใจเช่นรัฐบาลกึ่งเผด็จการดังกล่าว นี่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อุตสาหกรรมการผลิตในออสเตรเลียไม่ประสบความสำเร็จ แต่ออสเตรเลียก็ได้พบโมเดลในการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาอุตสาหกรรมการผลิตมากนัก ด้วยการพัฒนาประเทศด้วยอุตสาหกรรมการบริการที่ดูจะยั่งยืนกว่าและทำลายสภาพแวดล้อมน้อยกว่า สนับสนุนด้วยอุตสาหกรรมภาคการเกษตรและเหมืองแร่

**<u>ความเชื่อมโยงขององค์ประกอบทางสมุททานุภาพ</u>** เมื่อมองจากมุมมองขององค์ประกอบทางสมุททานุภาพแล้วจะเห็นว่า ประเทศสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีกลับทำได้ดีกว่าออสเตรเลีย โดยในระยะแรกนั้นสิงคโปร์นั้นใช้ความได้เปรียบในการขนส่งและค่าจ้างแรงงานที่มีราคาถูกเป็นแรงดึงดูดให้นักลงทุนมาตั้งฐานการผลิต ตลอดจนใช้การขนส่งดังกล่าวในการทำให้สินค้าส่งออกมีราคาต่ำสามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ยังเตรียมบริการต่อเนื่องไว้อย่างครบวงจร ทั้งการเงิน การสื่อสารและสารสนเทศ การนันทนาการ ในด้านการตลาดสิงคโปร์แก้ปัญหาด้วยการคัดเลือกบรรษัทข้ามชาติที่มีฐานลูกค้าในประเทศแม่และทั่วโลกอยู่แล้ว แต่ก็ไม่ละเลยที่จะสร้างเขตการค้าเสรีหรือความตกลงร่วมกับชาติต่างๆ เพื่อให้สินค้าจากสิงคโปร์สามารถเจาะตลาดในประเทศเหล่านั้นได้โดยมีต้นทุนต่ำที่สุดอยู่เสมอ และประการสำคัญ สิงคโปร์สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน ทั้งด้วยการเมืองที่มีเอกภาพ การบริหารอย่างมีธรรมาภิบาลและยึดมั่นในกฎระเบียบ การพัฒนากำลังป้องกันประเทศไว้อย่างต่อเนื่อง และการดำเนินความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อลดอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจ

สำหรับสาธารณรัฐเกาหลีนั้น ด้วยภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ทำให้ไม่ไว้ใจชาวต่างชาติ จึงเลือกที่จะสร้างฐานการผลิตภายในประเทศด้วยตนเอง โดยแก้ปัญหาการขาดแคลนเงินทุนด้วยการกู้ยืมจากต่างประเทศ และปัญหาการขาดแคลนเทคโนโลยีด้วยการซื้อเทคโนโลยีหรือสิทธิบัตร หรือร่วมมือในการผลิตกับบริษัทต่างชาติ แต่ก็ได้พัฒนาและยกระดับ

เทคโนโลยีของตนเองจนกระทั่งประสบความสำเร็จในปัจจุบัน ในด้านการขนส่งนั้นเพื่อให้สินค้าของตนมีราคาต่ำที่สุด สาธารณรัฐเกาหลีได้เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมซึ่งตั้งอยู่ในเมืองใหญ่ต่างๆ ทั่วประเทศเข้ากับท่าเรือด้วยเครือข่ายถนนและทางรถไฟที่พร้อมมูล ตลอดจนส่งเสริมให้มีสายการเดินเรือของตนเพื่อแก้ปัญหาที่สาธารณรัฐเกาหลีมิใช่เส้นทางผ่านของสายการเดินเรือหลักทำให้มีเที่ยวเรือน้อย ค่าขนส่งทั้งวัตถุดิบทุกอย่างที่ต้องนำเข้าตลอดจนค่าขนส่งสินค้าส่งออก จะมีราคาต่ำไม่ได้เลย หาก ไม่ได้รับความร่วมมือจากอุตสาหกรรมต่อเรือของสาธารณรัฐเกาหลีซึ่งทำให้ต่อเรือได้ในราคาต่ำ อย่างไรก็ดีอุตสาหกรรมต่อเรือซึ่งใช้เงินลงทุนสูงและมีระยะคืนทุนยาว จะไม่สามารถอยู่ได้หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากโครงการต่อเรือของรัฐโดยเฉพาะในช่วงที่คำสั่งต่อเรือจากตลาดกองเรือโลกซบเซาในช่วงวงจรเศรษฐกิจตกต่ำ และไม่ได้รับวัตถุดิบสำคัญคือเหล็กกล้าจากรัฐวิสาหกิจของรัฐ และอุตสาหกรรมทั้งสองยังได้รับการสนับสนุนทางการเงินดอกเบี้ยต่ำระยะยาวจากรัฐบาลอีกด้วย นอกจากนี้รูปแบบของแชโบลยังทำให้สามารถผลิตเครื่องยนต์และเครื่องมือในเรือได้เองเนื่องจากบริษัทต่อเรือขนาดใหญ่นั้นมีบริษัทในเครือเดียวกันสนับสนุน เช่น ฮุนไดเฮฟวี่อินดัสตรี อยู่ในเครือข่ายเดียวกับฮุนไดมอเตอร์ภายใต้แชโบลของบริษัทฮุนไดเช่นเดียวกัน ในด้านการตลาดนั้นรัฐบาลได้สนับสนุนให้เอกชนออกหาตลาดนอกประเทศด้วยมาตรการสนับสนุนการจัดตั้งบริษัทการค้าทั่วไป ซึ่งจะได้รับผลประโยชน์มหาศาลหากสามารถรุกตลาดต่างประเทศและมียอดการส่งออกสูง สำหรับในด้านการรักษาความปลอดภัยนั้น อุตสาหกรรมหนักของสาธารณรัฐเกาหลียังสามารถใช้กำลังการผลิตของโรงงานอุตสาหกรรมปกติ มาผลิตอาวุธเพื่อป้องกันภัยรุกรานได้อีกด้วย ซึ่งรวมถึง รถถัง ยานรบ และอาวุธทางบก เครื่องบินรบ และเรือรบ ความเชื่อมโยงของการผลิต การขนส่ง การค้าและบริการ การตลาด และการรักษาความปลอดภัยเหล่านี้ทำให้เศรษฐกิจสาธารณรัฐเกาหลีเติบโตอย่างต่อเนื่องตลอดมา

สำหรับกรณีออสเตรเลียนั้น ดูเหมือนว่าจะมีความเชื่อมโยงน้อยกว่าสิงคโปร์และเกาหลี แต่ออสเตรเลียก็ได้ใช้ทะเลในการส่งออกสินค้าของตนไปขายยังตลาดการค้าต่างๆ ทั่วโลกเพียงแต่ว่าอาศัยการเดินเรือของบริษัทยักษ์ใหญ่ที่ดำเนินธุรกิจในด้านนี้อยู่แล้วเพราะออสเตรเลียพิจารณาแล้วว่าจะทำให้สินค้าของตนสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้เพราะค่าขนส่งสินค้าด้วยสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่เหล่านี้ประหยัดและถูกกว่าการมีกองเรือเป็นของตน ในด้านการผลิตออสเตรเลียใช้ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประโยชนได้ดี ทั้งภาคการเกษตร เหมืองแร่ และปิโตรเลียม สินค้าที่ผลิตได้มีการเชื่อมต่อมาท่าเรือด้วยโครงข่ายทางรถไฟที่ครอบคลุม หากแต่ความที่อยู่ในเครือจักรภพและใช้บริการการขนส่งทางเรือของอังกฤษและประเทศอื่นมาเป็นเวลายาวนาน ทำให้ออสเตรเลียไม่มีเรือของตนมากนัก ประกอบกับค่าแรงที่สูงเนื่องจากแรงงานรวมตัวกันเป็นสหภาพแรงงานทำให้มีอำนาจต่อรองสูงและมีความสามารถในการผลิตต่ำ ชาวออสเตรเลียยังมีค่านิยมที่เป็นลบต่อการทำงานในเรือ สิ่งเหล่านี้ทำให้ส่วนแบ่งการขนส่งทางเรือตกอยู่ในมือต่างชาติเกือบทั้งหมด ในด้านการตลาดนั้นออสเตรเลียไม่มีปัญหามากนัก เนื่องจากสินค้าส่งออกเป็นวัตถุดิบที่ต้องการของตลาดโลกในปริมาณมาก เช่น ถ่านหิน แร่เหล็ก ทองคำ ปิโตรเลียม ข้าวสาลี เป็นต้น ในด้านการรักษาความปลอดภัยของออสเตรเลียนั้น กองทัพของออสเตรเลียเป็นกองทัพที่ทันสมัย แม้จะมีขนาดไม่ใหญ่นักเมื่อเทียบกับขนาดของตน แต่ก็เพียงพอที่จะร่วมมือกับมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาและอังกฤษในการรักษาความมั่นคงของโลกได้ในสถานการณ์ที่ขาดภัยคุกคามอย่างจริงจังใน

ปัจจุบัน ในอดีตออสเตรเลียใช้ระบบความปลอดภัยของอังกฤษในขณะที่อยู่ภายใต้เครือจักรภพ และในปัจจุบันได้วางตัวเป็นแนวร่วมกับสหรัฐอเมริกาตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา ในสภาวะที่ออสเตรเลียมีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่หลากหลาย โดยเฉพาะมีขอบฝั่งที่ยาวและเป็นลักษณะเฉพาะจึงเป็นโอกาสของออสเตรเลียในการที่จะแสวงประโยชน์ในด้านการท่องเที่ยวและกิจกรรมทางน้ำ ดังนั้นยุทธศาสตร์ของออสเตรเลียในปัจจุบันจึงมุ่งเน้นการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการรักษาสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศน์ทางทะเล

**<u>ผลกระทบจากการพัฒนา</u>** การพัฒนาประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ในจำนวนประเทศเป้าหมายทั้งสามนี้ สาธารณรัฐเกาหลีได้รับผลกระทบมากที่สุด ตามด้วยสิงคโปร์ และออสเตรเลีย ดังได้กล่าวมาแล้วว่าสาธารณรัฐเกาหลีนั้นมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจโดยเร็วที่สุดเพื่อที่จะใช้ความมั่งคั่งนั้นสร้างความเข้มแข็งและมั่นคงปลอดภัยจากเกาหลีเหนือ ดังนั้นในระยะสร้างประเทศรัฐบาลจึงมุ่งที่จะสร้างอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกขนาดใหญ่ โดยไม่อาจจะคำนึงถึงผลกระทบที่จะตามมาทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมและสิ่งแวดล้อมได้ในขณะนั้น อย่างไรก็ดีหลังจากเริ่มประสบความสำเร็จแล้วรัฐบาลจึงได้เริ่มแก้ไขสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป เช่น การชดเชยให้กับเกษตรกรและการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจในภายหลังเพื่อให้ธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กที่ถูกละเลยได้มีโอกาสเติบโต ในด้านสิ่งแวดล้อมนั้นสาธารณรัฐเกาหลีได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ทั้งปรากฏการณ์ฝุ่นเหลืองจากสารเคมีทั้งที่มาจากแหล่งอุตสาหกรรมภายในประเทศเองและจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศจีน ปรากฏการณ์ฝนกรดที่ทำลายแหล่งน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน หมอกควันพิษที่ลอยปกคลุมแหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ แม้กระทั่งในกรุงโซล และผลจากน้ำทิ้งและน้ำโสโครกจากชุมชนเมืองที่ทำให้ระบบนิเวศน์ชายฝั่งเสียหายไปอย่างกว้างขวาง สิ่งเหล่านี้เป็นค่าใช้จ่ายแฝงที่สาธารณรัฐเกาหลีต้องสูญเสีย ในปัจจุบันเมื่อเศรษฐกิจของสาธารณรัฐเกาหลีมาถึงจุดที่มั่นคงแล้ว รัฐบาลจึงได้หาหนทางแก้ไขและเริ่มฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปรับยุทธศาสตร์การใช้และพัฒนาทะเลและทรัพยากรธรรมชาติในลักษณะหมุนเวียนและยั่งยืน ทั้งในระดับภายในประเทศเอง ตลอดจนความร่วมมือในด้านการศึกษาวิจัย และอนุรักษ์ทะเลและชายฝั่งในระดับภูมิภาคกับประเทศข้างเคียง ซึ่งรวมทั้ง รัสเซีย จีน ญี่ปุ่น และประเทศกลุ่มอาเซียน

สำหรับสิงคโปร์นั้น ภัยคุกคามจากประเทศเพื่อนบ้านทำให้สิงคโปร์จำเป็นต้องเร่งสร้างประเทศเช่นเดียวกัน หากแต่รากฐานการศึกษาและการปกครองของอังกฤษคงจะมีส่วนทำให้สิงคโปร์ป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมไว้ตั้งแต่ต้น โดยธุรกิจที่จะมาลงทุนในสิงคโปร์จะต้องผ่านการคัดเลือกเป็นอย่างดี ตลอดจนต้องแสดงผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการในการบรรเทาต่าง ๆ จนเป็นที่พอใจจึงจะได้รับการคัดเลือกให้มาลงทุนในสิงคโปร์ นอกจากนี้สิงคโปร์ยังมีระบบเฝ้าตรวจสภาพแวดล้อมทั้งบนบกและในทะเล ตลอดจนมีกฎหมายที่เข้มงวดในการลงโทษผู้กระทำผิด อย่างไรก็ดี ด้วยขนาดของพื้นที่อันจำกัดและกิจกรรมทางธุรกิจที่สูงทำสิงคโปร์ไม่อาจจะหลีกเลี่ยงผลกระทบได้ทั้งหมด ทำให้ปัจจุบันสิงคโปร์มีปัญหาทั้งมลพิษทางอากาศ ปัญหาคราบน้ำมัน และคุณภาพของน้ำในช่องแคบสิงคโปร์ที่ด้อยลงเนื่องจากน้ำทิ้งจากอุตสาหกรรมและย่านธุรกิจอันเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ยาก

ออสเตรเลียนั้นได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดอันเนื่องมาจากอุตสาหกรรมของตน ทั้งนี้เพราะมีขนาดที่ใหญ่และสภาพเป็นทะเลเปิด ประกอบกับไม่มีอุตสาหกรรมหนักมากนัก อย่างไรก็ดีปัญหาโลกร้อนอันเนื่องมาจากสภาวะเรือนกระจกกลับส่งผลกับภูมิอากาศของออสเตรเลียอย่างมาก ไม่ว่าจะเกิดการแห้งแล้งอันเนื่องมาจากขาดฝนเป็นระยะเวลายาวนาน ปัญหาโรคมะเร็งผิวหนังอันเกิดจากแสงอุลตราไวโอเลต ปัญหาเหล่านี้ทำให้ชาวออสเตรเลียตื่นตัวเป็นอย่างยิ่งต่อการรักษาสภาพแวดล้อมของโลก ออสเตรเลียจึงมีความตื่นตัวในการออกนโยบายเชิงรุกในการใช้ทะเลและมหาสมุทรอย่างยั่งยืนก่อนที่ปัญหาจะรุนแรงและสร้างผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

## 6.9 ยุทธศาสตร์ทะเลและโอกาสของประเทศไทย

จากการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลและปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา ทำให้สามารถนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับปัจจัยของประเทศไทย เพื่อหาแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ของไทยดังนี้

**รูป** 15 ประเทศไทย

**ปัญหาของประเทศไทย** ในปัจจุบัน ประเทศไทยนับว่ามีความสงบปราศจากภัยคุกคามจากภายนอกที่สำคัญ ปัญหาสำคัญของประเทศไทยในปัจจุบันได้แก่ ปัญหาการเมืองที่ยังเป็นประชาธิปไตยที่ยังไม่แข็งแรงและอาจพร้อมที่จะถอยหลังไปสู่การกระทำรัฐประหารได้ตลอดเวลา ปัญหาเศรษฐกิจและความยากจน การกระจายรายได้ที่ไม่ทั่วถึง ปัญหาความมั่นคงภายในจากความเหลื่อมล้ำระหว่างสังคมเมืองและสังคมชนบท อย่างไรก็ดีในปัจจุบันปัญหาเหล่านี้ได้รับการแก้ไขมาโดยลำดับโดยรัฐบาลที่ผ่านมา ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมิได้มีปัญหาใดที่รุนแรงมากนักเมื่อเทียบกับประเทศเป้าหมาย 3 ประเทศที่ได้ศึกษามา ยกเว้นปัญหาด้านความมั่นคงทางการเมือง ปัญหาสำคัญด้านความเหลื่อมล้ำทางสังคม และการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง ซึ่งโดยส่วนมากเกิดจากการที่ระบอบการปกครองระบอบประชาธิปไตยของไทยที่ยังไม่เข้มแข็ง รัฐบาลที่ผ่านมาจึงไม่สามารถใช้จุดเข้มแข็งของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามที่ต้องการได้

## 6.10 ปัจจัยเข้มแข็งและปัจจัยอ่อนแอของประเทศไทยเปรียบเทียบ

**ด้านภูมิศาสตร์** ในด้านพื้นที่และทรัพยากร ประเทศไทยมีขนาดใหญ่เพียงพอไม่ถูกจำกัดเช่นสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี และเต็มไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อุดมสมบูรณ์ไปด้วยพืชและสัตว์นานาชนิด ปริมาณน้ำฝน ดีในทุกภาค ผืนดินอุดมสมบูรณ์ จึงเหมาะกับการเป็นสังคมเกษตรกรรม แม้จะมีปัญหาน้ำท่วมและความแห้งแล้งบ้างในบางพื้นที่ การหาอาหารไม่ใช่เรื่องยากลำบากในประเทศไทย ความอุดมสมบูรณ์ของชาติด้านการเกษตรกรรมนี้ทำให้ชาวไทยไม่ประสบปัญหาความอดอยาก ในปัจจุบันหลังจากที่ประชากรเพิ่มขึ้นสถานการณ์ด้านอาหารก็เริ่มเปลี่ยนแปลงไป แต่เมื่อเทียบกับชาติในเอเชียอื่น ๆ เช่น อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ แล้ว การขาดแคลนที่ดินไม่ได้เป็นปัญหาร้ายแรงสำหรับประเทศไทย ในทางตรงกันข้ามไทยมีผลผลิตเหลือพอที่จะส่งออกต่างประเทศ ซึ่งรวมถึง ข้าว ยางพารา และผลไม้ต่าง ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีแร่ธาตุที่สำคัญหลายประการ รวมทั้งพลังงาน เช่น น้ำมันและถ่านหินจำนวนหนึ่ง อย่างไรก็ดีแร่ธาตุเหล่านี้ไม่เพียงพอที่จะใช้ในระยะยาวและต้องมีการนำเข้า

ประเทศไทยมีทรัพยากรน้ำที่อุดมสมบูรณ์ มีแม่น้ำหลายสายที่ไหลจากเหนือลงใต้ ในอดีตเคยได้ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีราคาถูกและเป็นการคมนาคมที่สำคัญทั้งในยามสงบและยามสงคราม แต่ปัจจุบันแม่น้ำเหล่านี้ได้ถูกลดความสำคัญลงเมื่อการคมนาคมทางรถยนต์และรถไฟเข้ามาแทนที่ นอกจากนี้ยังมีชายหาดที่ยาวและสวยงามทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน เต็มไปด้วยเกาะแก่งเหมาะแก่การท่องเที่ยว ชายฝั่งทั้งสองด้านยังเหมาะแก่การประมงแต่เนื่องจากขาดการจัดการที่เหมาะสมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม จำนวนชาวประมงและวิธีการประมง ทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อมในทะเลถูกทำลายไปมาก ส่งผลให้ผลผลิตการประมงลดลงอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ลักษณะที่ตั้งของประเทศยังเป็นผืนแผ่นดินใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ตรงใจกลางของแผ่นดินสุวรรณภูมิ มีเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญหลายประเทศซึ่งล้วนมีภูมิประเทศ โบราณสถานและวัฒนธรรมที่งดงาม ตลอดจนมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับประเทศขนาดใหญ่ เช่น จีนทางตะวันออก และอินเดียทางตะวันตก ลักษณะเช่นนี้ทำให้

| | สิงคโปร์ | สาธารณรัฐเกาหลี | ออสเตรเลีย | ไทย |
|---|---|---|---|---|
| ตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ | อยู่บนปนคมนาคมในช่องแคบ มะละกาอันซึ่งเป็นช่องทางที่มีเรือเดินสมุทรผ่านมากที่สุดแห่งหนึ่งในโลก | ไม่อยู่บนปนคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ ตั้งอยู่ปลายสุดของคาบสมุทรเกาหลี มีทะเลล้อมรอบประเทศ อยู่ในตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของช่องแคบเกาหลี | ไม่อยู่ปนคมนาคมทางทะเลที่สำคัญ พื้นที่โดดเดี่ยวตั้งอยู่ในเขตใต้ของโลกโดยมีทะเลล้อมรอบ | ไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ มีทะเลสองฝั่งทางด้านใต้ของประเทศแต่แยกจากกัน พื้นดินส่วนใหญ่ตั้งอยู่กลางสุวรรณภูมิ อยู่ในทำเลที่ควบคุมการคมนาคมทางบกสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ |
| พื้นที่ทางบก | 636 ตร.กม. พื้นที่ลักษณะเป็นเกาะ | 98,190 ตร.กม. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา 70% เป็นที่ราบ 29,454 ตร.กม. ล้อมรอบด้วยทะเล | 7,692,000 ตร.กม. พื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศเป็นทะเลทรายถึง 70% และล้อมรอบด้วยทะเล | 510,000 ตร.กม. พื้นที่ส่วนใหญ่อุดมสมบูรณ์ |
| พื้นทางทะเล | 10 ตร.กม. | 300,851 ตร.กม. | 8,500,000 ตร.กม. | 350,000 ตร.กม. |
| ขอบฝั่งยาวและลักษณะ | 193 กม. | 2,413 กม. ค่อนข้างลึกเหมาะสมกับการจอดเรือ | 59,736 กม. ค่อนข้างลึกเหมาะกับการจอดเรือ | 3,219 กม. |
| จำนวนประชากร | 4.65 ล้านคน | 48.2 ล้านคน | 21.0 ล้านคน | 65.0 ล้านคน |
| อัตราส่วนของประชากรต่อความชาวของฝั่ง | 24,093 คน/กม. | 19,975 คน/กม. | 351 คน/กม. | 20,192 คน/กม. |
| ลักษณะนิสัยของประชากร | ขยันขันแข็ง รักการศึกษา ชอบการท้าทาย มีทักษะทางการค้าและการลงทุนสูง | ขยันขันแข็ง รักการศึกษาดี ชอบการท้าทาย มีทักษะทางการค้าสูง และการลงทุนสูง | มีเหตุมีผล การศึกษาดี ชอบการท้าทาย รักการลงทุน | รักสงบ ไม่ชอบสิ่งท้าทาย ไม่ชอบการค้าขาย ไม่ชอบการลงทุน |
| ระบบการเมือง | รัฐบาลมีเสถียรภาพ มีวิสัยทัศน์และมุ่งมั่นนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เน้นการแข่งขันกับภายนอก | ประชาธิปไตยเข้มแข็ง รัฐบาลมีเสถียรภาพ มีวิสัยทัศน์และมุ่งมั่นนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เน้นการแข่งขันกับภายนอก | ประชาธิปไตยเข้มแข็ง รัฐบาลมีเสถียรภาพ วิสัยทัศน์และมุ่งมั่นนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ | ประชาธิปไตยอ่อนแอ รัฐบาลไม่มีเสถียรภาพ ขาดวิสัยทัศน์และเน้นความอยู่รอดของรัฐบาล |
| นโยบายรัฐบาล | ชัดเจน และต่อเนื่อง | ชัดเจน และต่อเนื่อง | ชัดเจนและต่อเนื่อง | ไม่ต่อเนื่อง |

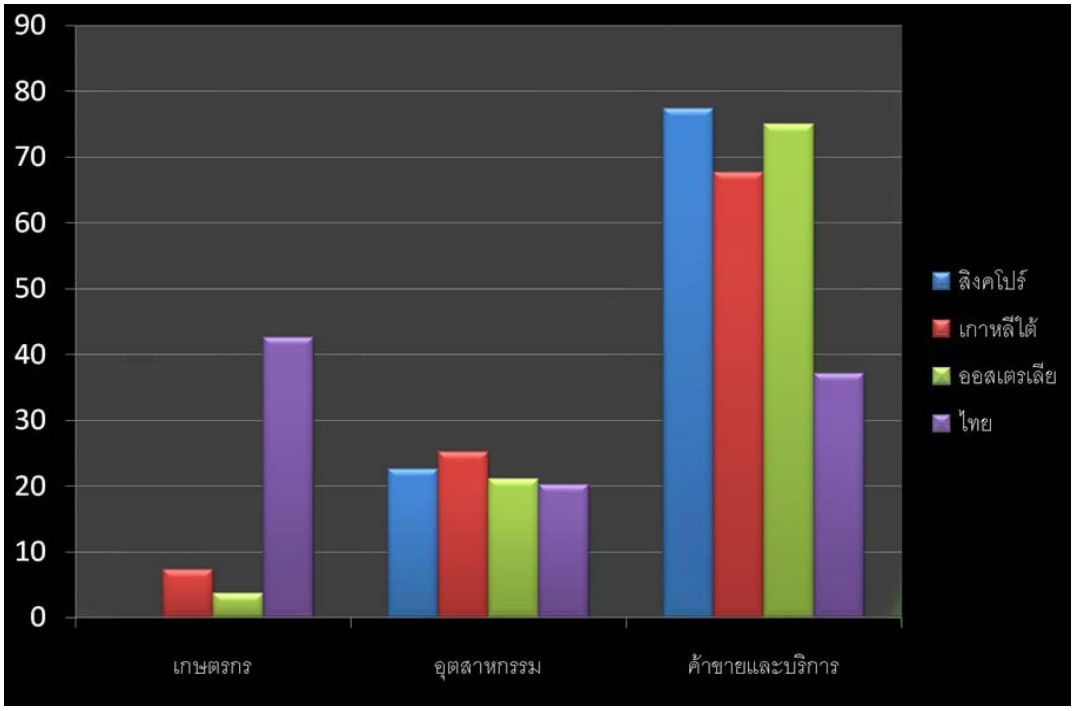
**ตาราง 5 ตารางเปรียบเทียบเงื่อนไขปัจจัยเกื้อหนุนสมุททานุภาพ**

ประเทศไทยเหมาะกับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและทางอากาศ ฮับการกระจายสินค้าไปสู่ดินแดนในสุวรรณภูมิรอบด้าน ประตูแห่งการท่องเที่ยวสู่สุวรรณภูมิ ตลอดจนเอื้อที่จะเป็นฮับทางการเงิน การสื่อสาร การกระจายสินค้าทางบก อย่างไรก็ดีสายการเดินอากาศนั้นเชื่อมต่อกับสนามบินทุกสนามบินในภูมิภาค แต่สายการจราจรทางบกยังไม่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการเดินรถไฟที่สะดวกสบายทันสมัยนั้น ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังต้องพัฒนาอีกมาก ด้านการขนส่งทางน้ำนั้น แม่น้ำและทะเลซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมที่ประหยัดที่สุดยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ แม่น้ำไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเส้นทางคมนาคมได้สะดวกเนื่องจากมีการสร้างเขื่อนและสะพานกั้นเป็นระยะ สำหรับการขนส่งทางทะเลนั้น ประเทศไทยเป็นอ่าวเว้าเข้ามาทั้งสองด้าน ไม่เป็นเส้นทางผ่านของสายการเดินเรือหลักจึงมีค่าขนส่งสูง การขนส่งทางทะเลตกอยู่ในมือต่างชาติประมาณ 90%

ในด้านสิ่งแวดล้อม ทะเลด้านอ่าวไทยเป็นอ่าวกึ่งปิดทำให้กระแสน้ำไหลเวียนถ่ายเทออกสู่ทะเลเปิดไม่สะดวก มีแม่น้ำไหลลง สู่อ่าวไทยหลายสาย การพัฒนาบนฝั่งจากนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานชายฝั่งทำให้เกิดการสะสมของของเสียจากสังคมเมืองและอุตสาหกรรม ซึ่งไหลลงสู่อ่าวไทยและไม่สามารถถ่ายเทออกทะเลเปิดได้มากนัก ทำให้เกิดการสั่งสมและส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์และการประมงชายฝั่งอย่างหนัก และภาครัฐยังขาดการดำเนินการในการควบคุมผลกระทบเหล่านี้อย่างจริงจัง นอกจากนี้การวางแผนจัดการทางด้านการประมง ยังไม่มีการควบคุมจำนวนเรือประมง ทำให้มีปัญหาจำนวนชาวประมงที่มีจำนวนมาก ซึ่งมีส่วนทำให้จำนวนสัตว์น้ำลดลงจนไม่เพียงพอสำหรับการประกอบอาชีพ และส่งผลให้วิถีชีวิตชาวประมงถูกทำลายลงอย่างเห็นได้ชัดในปัจจุบัน และแม้ขอบฝั่งจะเต็มไปด้วยเกาะแก่งและพื้นที่ซึ่งเหมาะกับการทำการเกษตรกรรมประมงชายฝั่ง เช่นการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ แต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ในด้านนี้เท่าที่ควร ส่วนฝั่งทะเลด้านอันดามันเป็นทะเลเปิดมากกว่า จึงเหมาะสำหรับการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่าฝั่งอ่าวไทยเนื่องจากมีการถ่ายเทของน้ำที่ดีกว่า นอกจากนี้ นอกจากนี้ชายฝั่งอันดามันยังมีสภาพความงดงามของชายฝั่ง เต็มไปด้วยเกาะแก่ง ชายหาด และอากาศที่แจ่มใส เป็นที่นิยมของชาวต่างชาติ แต่การรักษาความปลอดภัยในทะเลยังไม่ดีทำให้ไม่ปลอดภัยเท่าที่ควร ชายฝั่งอันดามันยังเต็มไปด้วยเกาะแก่งและพื้นที่ซึ่งเหมาะกับการทำการเกษตรกรรมประมงชายฝั่ง เช่น การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อีกด้วย

**<u>ด้านประชากร</u>** ประชากรของประเทศไทย มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมเป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ได้แก่ลักษณะอันอ่อนโยน ยิ้มแย้มแจ่มใส และเป็นมิตรกับผู้มาเยือน มีวัฒนธรรมอันสวยงามและหลากหลายในทุกภาคของประเทศ โดยเฉพาะด้านอาหารซึ่งมีรสจัดเป็นที่นิยมไปทั่วโลก จึงเหมาะกับภาคบริการและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ดีทางด้านการศึกษานั้นประเทศไทยมีอัตราการอ่านออกเขียนได้ที่ดี ประชากรมีระดับการศึกษาที่ดี และมีสถาบันการศึกษาทั้งในระดับอาชีวศึกษาและมหาวิทยาลัยจำนวนมาก และเป็นแรงงานที่มีค่าจ้างต่ำและไม่มีปัญหาสหภาพแรงงานมากนักเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วในภูมิภาค ประเทศไทยจึงเหมาะที่จะเป็นฐานการผลิตทางอุตสาหกรรมที่สำคัญได้ ชาวไทยมีความสามารถในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเบาได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะด้านอาหารและเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม อย่างไรก็ดีประเทศไทยไม่มีเทคโนโลยีทางอุตสาหกรรมหนักเป็นของตนเอง เช่น อุตสาหกรรมเหล็กกล้า รถยนต์ การต่อเรือ ฯลฯ แม้จะมีโรงงานจากบริษัทต่างชาติมาตั้งฐานการผลิตแต่ไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี ดังนั้นโดยทั่วไปชาวไทยประเทศไทยจึงยังคงไม่ได้เป็นเจ้าของ

กิจการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหนักและได้ส่วนแบ่งเพียงค่าจ้างที่มีระดับต่ำมากเท่านั้น ยกเว้นด้านปิโตรเคมีและปิโตรเลียม ซึ่งมีคนไทยและรัฐเป็นเจ้าของกิจการ อุตสาหกรรมหนักที่สำคัญยังคงกระจุกตัวอยู่ในภาคเคมีและปิโตรเลียม ได้แก่ บริษัทสำรวจและผลิตน้ำมัน โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานผลิตปิโตรเคมี เป็นต้น




**รูป 16 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความถนัดของประชากรคิดเป็นร้อยละ โดยเปรียบเทียบระหว่าง ไทย เกาหลี ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ โดยมีข้อสังเกตที่สำคัญคือ สัดส่วนของอาชีพของประชากรทั้งสามประเทศมีความใกล้เคียงกัน ยกเว้นประเทศไทยที่ประชากรมีมากทางเกษตรกรรม ในขณะที่ เกาหลี สิงคโปร์และ ออสเตรเลีย เน้นการค้าและบริการ**

ในด้านจำนวนประชากร ปัจจุบันประเทศไทยมีประชากร 65 ล้านคน ซึ่งนับว่ามีจำนวนมากและเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งในการพัฒนาประเทศที่ต้องมีการวางแผนแก้ไขโดยเร่งด่วน อัตราการเพิ่มประชากรอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะในชนชั้นล่าง ซึ่งสร้างปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมตามมา รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะควบคุมจำนวนประชากรแต่ยังไม่ประสบผลอย่างจริงจัง ในด้านวัฒนธรรมประจำชาตินั้น ชาวไทยเป็นชนชาติที่มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมอันหลากหลาย มีไมตรีจิตต่อชาวต่างชาติ หากแต่ก็ชอบความสนุกสบาย และขาดความขยันขันแข็ง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความอุดมสมบูรณ์ของผืนแผ่นดินและอากาศอันร่มรื่น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเกิดจากการเปรียบเทียบกับชาวจีนที่อพยพเข้ามาประเทศไทยในสมัยหนึ่ง ดังเช่นในกรณีก่อสร้างทางรถไฟ ชาวตะวันตกซึ่งเข้ามาประเทศไทยตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 มักจะสังเกตเห็นว่าอุปสรรคในการก่อสร้างทางรถไฟก็คือการขาดแคลนแรงงานทั้งที่ไทยมีประชากรจำนวนมาก ทั้งนี้เพราะชาวสยามไม่ชอบเป็นกรรมกรขุดดินสร้างถนนหนทาง ทางรถไฟ คลอง หรืองานหนักอื่น ๆ งานใช้แรงงานอย่างเดียวที่ชาวสยามเต็มใจทำคือการ

เพาะปลูกในแปลงนาของตนเอง ในการทำนี้ชาวสยามจะมีความกระตือรือร้นมาก หากผู้ว่าจ้างต้องการให้ชาวสยามทำงานที่จ้างให้สำเร็จแล้วจำเป็นต้องระบุในสัญญาจ้างเป็น “อนุประโยคเกี่ยวกับเวลา” ของช่วงเวลาที่คาดไม่ถึง โชคดีที่มีชาวจีนอยู่ทุกหนทุกแห่งที่พร้อมจะเติมช่องว่างนี้ ซึ่งทำให้งานสร้างทางรถไฟสำเร็จลงได้ เท่าที่นักสังเกตการณ์ได้ประสบ พบว่าชาวสยามชอบทำงานหลากชนิดในบ้านและงานราชการ แต่ไม่มีชาวสยามคนใดยอมเป็นกรรมกรทำงานหนักเลย กรรมกรบนท้องถนนเกือบทุกคนเป็นชาวจีน และแม้ว่าชาวไทยจะมีระดับรายได้ที่สูงกว่า แต่ภายหลังชาวจีนก็สามารถไล่ทันชาวไทย และหลังจากที่ได้ลงหลักปักฐานในประเทศไทยแล้ว ชาวจีนเหล่านั้นก็ยังคงทำงานหนักเหมือนดังแต่ก่อน [163] ผู้สังเกตการณ์ชาวไทยบางท่านก็ได้ให้ข้อสังเกตที่สอดคล้องกัน ตัวอย่างเช่น พระยาอนุมาณราชธนได้กล่าวว่า เมื่อเปรียบเทียบกับชาวจีนแล้ว ชาวไทยเป็นคนเกียจคร้าน ไม่ชอบทำงานหนักเกินความจำเป็นในขณะนั้น มีความพอใจกับโชคชะตาของตนเอง และพอใจกับสถานภาพของการเป็นผู้พึ่งพา[164] ลักษณะนิสัยเช่นนี้ อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยมีพัฒนาการที่ช้ากว่าประเทศอื่นในระดับเดียวกันเมื่อสี่ทศวรรษก่อน เช่น สิงคโปร์ และสาธารณรัฐเกาหลี

**<u>การเมืองและเศรษฐกิจ</u>** การเมืองของไทยเป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่งที่ฉุดรั้งไม่ให้ประเทศก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว รัฐบาลของไทยได้ชื่อว่ามีปัญหาด้านความซื่อสัตย์สุจริตกับการคอรัปชั่น ลักษณะการเมืองที่ประกอบด้วยพรรคการเมืองจำนวนมากที่มุ่งประโยชน์ส่วนตนและขาดความรับผิดชอบต่อประชาชน และการทำรัฐประหารบ่อยครั้งทำให้การขับเคลื่อนนโยบายระยะยาวเป็นไปได้ยาก รัฐบาลซึ่งเกิดจากการร่วมรัฐบาลของหลายพรรคเป็นรัฐบาลผสมจึงขาดเสถียรภาพอย่างหนัก จนกระทั่งในห้วงเกือบ 80 ปีที่ผ่านมา มีรัฐบาลที่สามารถอยู่ได้ครบวาระ 4 ปีเพียงชุดเดียวเท่านั้น ผลจากความขัดแย้งของพรรคร่วมรัฐบาลทำให้รัฐบาลส่วนมากมีอายุไม่ยืนยาว และไม่อาจเชื่อมั่นได้ว่าจะได้รับเลือกให้กลับมาบริหารในสมัยต่อมา ดังนั้นรัฐบาลเกือบทุกยุคสมัยจึงมีนโยบายที่จำกัด และมุ่งมองประโยชน์ส่วนตนแต่เพียงสองถึงสามปีล่วงหน้าเท่านั้น การที่พรรคการเมืองมีลักษณะเป็นพรรคเฉพาะกิจ ไม่มีความเป็นเป็นสถาบันอันต่อเนื่อง ทำให้ขาดวัฒนธรรมในการสร้างนโยบายการพัฒนาประเทศที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้ตามสัญญาประชาคมที่ได้ให้ไว้ และมักไม่นำแผนของหน่วยงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ทำให้ประเทศขาดยุทธศาสตร์ระยะยาว นอกจากนี้โครงสร้างของกองทัพที่เข้มแข็งทำให้มีการทำรัฐประหารอย่างต่อเนื่องตลอดประวัติศาสตร์กว่า 70 ปี ที่ผ่านมา สิ่งเหล่านี้บั่นทอนความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติ ความขาดวิสัยทัศน์และความจริงใจของรัฐบาลผสมที่มาจากพรรคการเมืองที่มีประวัติคอร์รัปชั่น ความไร้ระเบียบทางการเมืองของประชาชน การทำรัฐประหารเป็นระยะ ความกังขาต่อระบบยุติธรรม และธรรมาภิบาลของรัฐ ความไม่เท่าเทียมกันทางสังคม ไม่ว่าจะในแนวนโยบายการเมือง การปฏิบัติของรัฐต่อประชาชนกลุ่มต่าง ๆ ความไม่เท่าเทียมของการกระจายรายได้ ความยากจน และการพัฒนาประเทศ ล้วนส่งผลกระทบต่อการลงทุนของต่างชาติ และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ทำให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างล่าช้า และมีแนวโน้มว่าจะล้าหลังประเทศใน

---

163 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 150-151

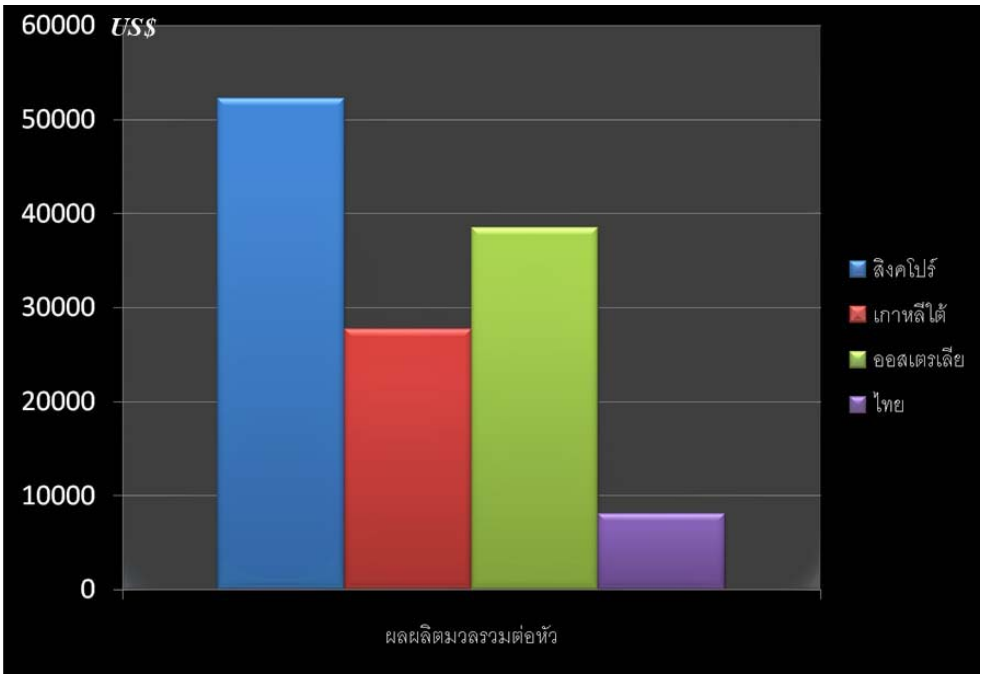
164 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 152

ภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง หากว่าประเทศไทยยังไม่สามารถทำให้ประชาธิปไตยเข้มแข็งและไม่ถอยหลังกลับไปอยู่ในวังวนของการกระทำรัฐประหารแล้ว ประเทศไทยก็ไม่อาจก้าวข้ามไปสู่การพัฒนาที่ต่อเนื่องอย่างสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย หากเปรียบเทียบประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว จะเห็นว่า ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย นั้นมีระบอบการปกครองที่ได้ก้าวพ้นการกระทำรัฐประหารไปแล้วในขณะที่ประเทศไทยยังมีความไม่แน่นอน นี่เองที่เป็นปัจจัยสำคัญที่คอยฉุดรั้งประเทศไทยไว้ไม่ให้เดินหน้าได้อย่างมั่นคง ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องกำหนดยุทธศาสตร์อย่างมุ่งมั่นในการสร้างความมั่นคงในระบอบประชาธิปไตยให้เข้มแข็งก่อนที่ประเทศเพื่อนบ้านจะพัฒนาไปข้างหน้าจนไม่สามารถจะตามได้ทัน

สำหรับประเทศไทยนั้นมีปัจจัยบางประการที่ได้เปรียบกว่าสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย โดยปราศจากข้อจำกัดในลักษณะบีบบังคับ ทั้งจำนวนประชากร ความกว้างขวางของพื้นที่ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนมีชายฝั่งที่ยาว และมีที่ตั้งอยู่ใจกลางแผ่นดินสุวรรณภูมิ ไทยมีผลผลิตเหลือพอที่จะส่งออกต่างประเทศ หากแต่ว่าการใช้ทรัพยากรต่างๆ อย่างขาดประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ส่งผลให้ทรัพยากรลดลงและยังมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ด้วย จริงๆ แล้วประเทศไทยน่าจะมีอิสระในการวางยุทธศาสตร์การแก้ปัญหาต่างๆ ได้ดีกว่าสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลีย แต่ประเทศไทยกลับอ่อนด้อยในการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเนื่องจากเอกลักษณ์โครงสร้างทางการเมืองของประเทศไทยทำให้เอื้อต่อการมีรัฐบาลผสมที่ขาดเสถียรภาพ ส่งผลให้การเมืองของประเทศไทยเน้นความอยู่รอดของรัฐบาลมากกว่าการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศในระยะยาว ยิ่งไปกว่านั้นลักษณะอำนาจนิยมของกองทัพทำให้เอื้อต่อการทำรัฐประหาร สำนึกทางการเมืองของประชาชนก็ยังไม่เข้มแข็งพอที่จะตรวจสอบถ่วงดุลระบบการเมืองและระบบกฎหมายที่ยังขาดความนิติธรรม (Rule of Law) สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ประเทศไทยขาดรัฐบาลที่มีวิสัยทัศน์และความต่อเนื่องในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและสมุททานุภาพ ทั้งในการวางแผนระยะยาวและยั่งยืนในลักษณะที่สอดประสานกัน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจด้านหนึ่งจะต้องสอดคล้องและไม่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอีกด้านหนึ่ง ดังเช่นกรณีของการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งตะวันออกที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงในทะเล เป็นต้น การขาดการวางแผนแบบรวมการและมองการณ์ไกลทำให้แม้ไทยจะมีทรัพยากรธรรมชาติที่เกื้อหนุนมากกว่าสิงค์โปรและสาธารณรัฐเกาหลี แต่ประเทศไทยกลับยังไม่สามารถใช้จุดเด่นเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม ประเทศไทยมีผลผลิตมวลรวม 535.8 พันล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ สูงเป็นลำดับที่ 25 แต่ผลผลิตมวลรวมต่อหัว เพียง 8,100 ดอลล่าร์สหรัฐฯ นับเป็นลำดับที่ 120 ซึ่งห่างไกลจากสามประเทศที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มาก การลงทุนคิดเป็น 24.2% ของผลผลิตมวลรวม ผลผลิตเกษตรที่สำคัญคือ ข้าว กาแฟ ยา ข้าวโพด น้ำตาล มะพร้าว ถั่วเหลือง ผลผลิตด้านอุตสาหกรรมได้แก่ ท่องเที่ยว เสื้อผ้า ผลผลิตการแปรรูปการเกษตร เครื่องดื่ม บุหรี่ ซีเมนต์ เพชร อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ วงจรรวม เฟอร์นิเจอร์ พลาสติก รถยนต์และชิ้นส่วน ทังสเตน ดีบุก สินค้าส่งออกมีมูลค่า 136.6 พันล้านดอลล่าร์ สูงเป็นลำดับที่ 27 ตลาดส่งออกที่สำคัญได้แก่ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง มาเลย์เซีย และออสเตรเลีย

เมื่อทำการเปรียบเทียบความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของไทยกับสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลียแล้ว พบว่าประเทศไทยแม้จะมีผลผลิตมวลรวมของชาติที่ค่อนข้างสูงแต่กลับมีผลผลิตมวลรวมต่อหัวต่ำกว่าทั้งสามประเทศค่อนข้างมากซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพการใช้แรงงานไทยที่ด้อยกว่าทั้งนี้เนื่องจากไทยเน้นสัดส่วนแรงงานไปทางด้านการ

เกษตรกรรมในขณะที่สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีเน้นแรงงานไปทางด้านการค้าขายและบริการซึ่งสามารถสร้างรายได้สูงกว่า และเมื่อเปรียบเทียบความมั่นคงทางการเมืองยิ่งพบอีกว่าสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลียมีระบบการเมืองที่เข้มแข็งมั่นคงปราศจากการทำรัฐประหารอย่างสิ้นเชิง ส่งผลให้รัฐบาลสามารถกำหนดนโยบายการพัฒนาสมุททานุภาพได้อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ประเทศไทยยังมีระบบการเมืองที่อ่อนแอและขาดเสถียรภาพจึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้รัฐบาลไทยส่วนใหญ่มุ่งแก้ปัญหาการเมืองภายในมากกว่ามุ่งสร้างความมั่งคั่งจากการค้าขายแลกเปลี่ยนกับภายนอก ลักษณะเฉพาะของไทยทั้งทางการเมืองและเศรษฐกิจจึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาสมุททานุภาพ




**รูป 17 การเปรียบเทียบผลผลิตมวลรวมต่อหัว ประเทศไทยมีผมผลิตมวลรวมต่อหัวค่อนข้างต่ำมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับ สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และ ออสเตรเลีย ทั้งที่ประเทศไทยมีผลผลิตมวลรวมสูงพอๆ กับออสเตรเลียและสิงคโปร์**

6.11 โอกาส ภัยคุกคามและสิ่งท้าทาย

**ปรากฏการณ์โลกาภิวัตน์** ซึ่งเกิดจากความก้าวหน้าทางด้านการเดินเรือ การเดินอากาศ อินเตอร์เน็ต และเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศสมัยใหม่ ได้แพร่กระจายไปทั่วโลก ทำให้ประเทศอันห่างไกลจากตะวันตก เช่น สิงคโปร์ สามารถเป็นศูนย์กลางการค้า การเงิน การสื่อสารและสารสนเทศของโลกได้มาแล้ว โอกาสเช่นเดียวกันนี้ โดยเฉพาะด้านการเงิน การสื่อสารและสารสนเทศ ก็สามารถใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยเช่นกัน ด้วยปัจจัยที่เอื้อทั้งด้านพื้นที่อันกว้างขวาง ตำแหน่งที่ตั้งกลางแผ่นดินสุวรรณภูมิ ความสงบภายในโดยทั่วไป ไมตรีจิตของชาวไทย และค่าแรง

ที่ต่ำ ตลอดจนเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการค้า การเงิน และการสื่อสาร ได้เช่นเดียวกับสิงคโปร์

**<u>วิกฤติทางด้านพลังงานและวิกฤติอาหารโลก</u>** ซึ่งปรากฏชัดในปีที่ผ่านมา ได้แสดงให้เห็นทั้งภัยคุกคามและโอกาสสำหรับประเทศไทยในเวลาเดียวกัน พลังงานธรรมชาติโดยเฉพาะน้ำมันจะมีน้อยลงและราคาแพงขึ้นอย่างแน่นอน ผู้เชี่ยวชาญบางรายได้ประมาณการว่าน้ำมันจะขาดแคลนในเวลาอีกเพียง 50 ปี หรือน้อยกว่านั้น ในขณะเดียวกันประชากรโลกที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้บางขณะเกิดวิกฤติอาหารไม่เพียงพอทำให้ราคาอาหารโดยเฉพาะข้าวพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ปัญหานี้จะยิ่งรุนแรงขึ้นเมื่อประชากรโลกเพิ่มมากขึ้นในขณะที่พื้นที่การผลิตลดลงจากการถูกทำลายหรือรุกราน สิ่งเหล่านี้เป็นความท้าทายที่ประเทศไทย ในฐานะที่เป็นผืนแผ่นดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การผลิตได้ทั้งพืชและสัตว์ที่ให้พลังงานและเป็นอาหาร จะต้องวางแผนให้เหมาะสมว่าจะวางยุทธศาสตร์อย่างไร ในการรองรับทั้งความต้องการของตนเองและความต้องการของโลก และตักตวงโอกาสนี้เมื่อวิกฤติพลังงานและอาหารกลับมาเยือนในไม่กี่ปีข้างหน้า

**<u>ความมั่งคั่งของประเทศพัฒนาแล้วทั่วโลก</u>** ทั้งใน อเมริกา ยุโรป และเอเชีย ประกอบกับปัจจัยภายในของไทย ทั้งสภาพอากาศที่ดี และสภาพแวดล้อมที่ยังสมบูรณ์และเป็นธรรมชาติ ค่าครองชีพและค่าบริการที่มีราคาต่ำในประเทศ ไทยทำให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในที่หมายที่เหมาะแก่การท่องเที่ยว การรักษาพยาบาล และเป็นที่พักผ่อนหรืออยู่อาศัยหลังการเกษียณอายุและในวัยชรา

**<u>พลังดึงดูดจากการลงทุนโดยตรง</u>** ประเทศไทยเป็นแหล่งที่เหมาะสมกับการผลิตของชาวต่างชาติ ดังจะเห็นได้จากประวัติศาสตร์ที่ผ่านมา ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 เมื่อการเมืองมีเสถียรภาพ รัฐบาลได้ใช้มาตรการต่างๆ เพื่อจูงใจชาวต่างชาติเพื่อให้มาลงทุนในการส่งออกโดยให้สามารถเป็นเจ้าของได้เต็มที่ และยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับอุปกรณ์เครื่องใช้ประเภททุนและสินค้าชั้นกลางที่นำมาใช้ในการผลิต ผลก็คือในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 บริษัทจากประเทศญี่ปุ่นได้เริ่มย้ายฐานการผลิตมาไทยเมื่อต้นทุนการผลิตในญี่ปุ่นสูงขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าเงินเยน ประเทศไทยนั้นเป็นที่น่าสนใจของญี่ปุ่นโดยเฉพาะผู้ผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า บริษัทแรกที่มาลงทุนได้แก่ มินิเบ และต่อมาก็มีบริษัทอื่นๆ ตามมา เช่น โตชิบา โซนี ซันโย มิตซูบิชิ ชาร์ป ไดกิ้น ฟูจิสึ มูราตะ และ เอ็นอีซี นอกจากนี้ในทศวรรษที่ 1980 ประเทศไทยยังได้ดึงดูดการลงทุนจากประเทศอื่น โดยเฉพาะฮ่องกงและไต้หวัน บริษัทไต้หวันส่วนใหญ่ผลิตสินค้าที่ต้องใช้แรงงานมาก บริษัทเหล่านี้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยด้วยเหตุผลที่คล้ายญี่ปุ่น ในขณะที่บริษัทของฮ่องกงมาลงทุนในประเทศไทยเนื่องจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับอนาคตดินแดนฮ่องกง อย่างไรก็ดีการลงทุนเหล่านี้ใช้เทคโนโลยีที่ต่ำกว่าของชาวญี่ปุ่น สำหรับชาวตะวันตกนั้น ในทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมา บริษัทน้ำมันของอเมริกา เช่น คาลเท็กซ์ และเอ็กซ์ซอน ได้ขยายกำลังการผลิตน้ำมันเนื่องจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นก็เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ปัจจุบันได้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศด้วยตลาดรถยนต์ที่มากถึง 500,000 คันต่อปี การเกื้อหนุนกันของอาเซียน ทำให้มิตซูบิชิสามารถส่งออกรถบรรทุกขนาดเล็ก โตโยต้า

ส่งออกเครื่องยนต์ไปให้บริษัทในเครือที่อยู่ในประเทศกลุ่มอาเซียน ฮิตาชิมีแผนที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเครื่องทำไฟฟ้ากระแสสลับ และเป็นศูนย์กลางการจำหน่ายสำหรับตลาดกลุ่มอาเซียน อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยยิ่งได้รับแรงสนับสนุนเพิ่มขึ้นในปี 1996 จากการตัดสินใจของบริษัทผลิตรถยนต์ของอเมริกา คือ เจนเนอรัล มอเตอร์ ที่จะใช้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ โดยบริษัทมีแผนที่จะผลิตถึง 100,000 คันต่อปี เพื่อการส่งออกเป็นส่วนใหญ่ และกระตุ้นให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อเมริกามาลงทุนในประเทศไทย อันจะช่วยให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคนี้ หรือแม้แต่ในด้านอุตสาหกรรมสิ่งทอ ปัจจุบันก็มีบริษัทญี่ปุ่นและบริษัทต่างชาติอื่นเข้ามามีบทบาทในการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า เช่น เทจินเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดสำหรับผลิตภัณฑ์โพลิเอสเตอร์ ซึ่งได้แก่ เส้นใย เส้นด้าย และเศษชิ้นส่วน เป็นต้น[165] ปัจจุบันหากไม่นับความไม่สงบทางการเมืองซึ่งน่าจะเป็นปรากฏการณ์ระยะสั้น ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะฐานการผลิตเพื่อการส่งออกของบริษัทต่างชาติ ก็ยังมีอยู่สูง เนื่องจากปัจจัย การเมืองที่สงบ ชาวไทยที่มีไมตรีจิต พื้นที่อันกว้างใหญ่ และค่าจ้างแรงงานที่ยังต่ำมาก

**<u>การดัดแปลงลักษณะทางภูมิศาสตร์</u>** ประเทศไทยมีความท้าทายประการสำคัญที่รอการจัดการที่ดี นั่นคือความสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงสภาพทางภูมิศาสตร์ ซึ่งจะส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ทั้งต่อประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน นั้นคือโครงการขุดคลองกระ ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางการขนส่งทางเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ได้ นอกจากนี้คลองกระยังมีจุดเด่นเหนือกว่าช่องแคบสิงคโปร์ที่สามารถขยายขนาดได้ง่ายเนื่องจากอยู่ในประเทศไทยทั้งหมด แนวโน้มของเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่และกินน้ำลึกมากขึ้นอาจทำให้วันหนึ่งข้างหน้าเรือสมัยใหม่จะไม่สามารถผ่านช่องแคบสิงคโปร์ได้อีกต่อไป นอกจากว่าจะต้องมีการขยายช่องแคบซึ่งคงไม่ใช่เรื่องง่ายนักเนื่องจากสิงคโปร์และอินโดนีเซียต้องเห็นพ้องต้องกันและแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน คลองกระของไทยหากได้สร้างขึ้นเมื่อใดอย่างน้อยที่สุดก็ควรจะสามารถทำให้ไทยสร้างเศรษฐกิจบนพื้นฐานเมืองท่าเสรีได้เช่นเดียวกับที่สิงคโปร์ได้ทำมา และเมื่อขนาดของเรือสินค้าใหญ่มากขึ้นคลองกระอาจต้องทำหน้าที่แทนช่องแคบสิงคโปร์เกือบจะทั้งหมดก็เป็นได้

**<u>โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงกัน</u>** ดังกล่าวมาแล้วว่า ในด้านการผลิตนั้น ประเทศไทยนั้นเหมาะที่จะเป็นฐานการผลิต ทั้งภาคการเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และภาคบริการ อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังขาดโครงสร้างพื้นฐานอีกเป็นจำนวนมากที่ฉุดรั้งให้ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว ตลอดจนการวางแผนว่าควรจะผลิตอะไร โดยใช้พื้นที่ใด โดยคำนึงถึงทั้งความเหมาะสมของพื้นที่ ตลอดจนการควบคุมผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่จะส่งผลต่อการพัฒนาด้านอื่น ที่เห็นได้ชัดเจนได้แก่ การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งภาคตะวันออกซึ่งประสบความสำเร็จในแง่ของสินค้าอุตสาหกรรม แต่กลับสร้างปัญหาสังคมให้แก่ชุมชนรอบด้านและทำลายสิ่งแวดล้อมในทะเลจากสารพิษที่ปล่อยออกมาทั้งในน้ำและในอากาศ เป็นต้น

---

165 โยะชิฮะระ คุนิโอะ, หน้า 56-57

**<u>ด้านการขนส่งและลอจิสติกส์</u>** ระบบการขนส่งทางบกยังขาดเส้นทางรถไฟและรถยนต์ที่สะดวกและกว้างขวาง โดยเฉพาะในภาคใต้ ทำให้การขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าไม่สะดวก ระบบการขนส่งทางรถไฟซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำยังไม่กระจายอย่างทั่วถึงทั้งประเทศตลอดจนยังใช้เทคโนโลยีซึ่งล้าสมัย ทางรถไฟมิได้ออกแบบสนับสนุนให้กระจายตัวไปยังแหล่งผลิตอย่างทั่วถึง ทำให้การขนส่งผลผลิตทั้งจากแหล่งผลิตมาท่าเรือสำหรับสินค้าขาออกและจากท่าเรือไปยังผู้บริโภคสำหรับสินค้าขาเข้ามีค่าใช้จ่ายสูงกว่าที่ควรจะเป็น ระบบการขนส่งทางน้ำซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดในแม่น้ำสายสำคัญไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่เนื่องจากการพัฒนาเขื่อน สะพาน และสิ่งกีดขวางทางน้ำที่ไม่สัมพันธ์กัน ระบบการขนส่งทางทะเลยังขาดการวางแผนที่ดี ดังจะเห็นได้จากการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารชายฝั่งยังไม่ได้มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ การขนส่งสินค้าของไทยยังคงใช้ท่าเรือคลองเตยแทนที่จะเลือกจุดกระจายสินค้าตามชายฝั่งซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง เรือสินค้าสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้ด้วยระบบรางรถไฟและรถบรรทุกได้โดยสะดวกจากแหล่งผลิตทั่วประเทศไปจนถึงผู้บริโภค และไม่สร้างความแออัดในการจราจร กองเรือพาณิชย์นาวีของประเทศยังไม่สามารถดำเนินกิจการได้ทำให้ในปัจจุบันมีความสามารถในการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกได้เพียง 10% ของมูลค่าการขนส่งนับแสนล้านบาทต่อปีเท่านั้น ตลอดจนที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สำคัญอยู่ในฝั่งอ่าวไทย ทำให้การขนส่งสินค้าไปตะวันตกต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายสูงเมื่อเทียบหากมีการพัฒนาท่าเรือในฝั่งอันดามัน

**<u>ด้านการค้าและบริการ</u>** โดยเฉพาะในด้านการเงินการธนาคาร และการสื่อสารสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกทางธุรกิจ ไทยยังไม่มีความพยายามเท่าที่ควรในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เท่าเทียมกับศูนย์ธุรกิจและการเงินอื่นๆ ตัวอย่างที่เห็นได้ง่ายได้แก่การพัฒนาระบบการสื่อสารและสารสนเทศ ซึ่งแตกต่างอย่างสิ้นเชิงกับการเป็น “ฮับ” ซึ่งพร้อมมูลด้วยโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่ง” เช่นที่สิงคโปร์ได้กระทำ ทั้งนี้เพราะไทยยังประสบปัญหาเนื่องจากความเร็วในการเชื่อมต่ออินเตอร์เน็ตระหว่างประเทศที่ยังมีความล่าช้าเนื่องจากโครงสร้างเกตเวย์ของประเทศที่เป็นคอขวด ระบบการสื่อสารโทรคมนาคมและสารสนเทศของประเทศยังไม่เป็นระบบ 3G ในขณะที่ประเทศอื่นกำลังก้าวเข้าสู่ยุค 4G เนื่องจากความล่าช้าในการพิจารณาอนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สิ่งเหล่านี้ทำให้ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจและการค้าทั้งระบบมีต้นทุนที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น และขาดความคล่องตัวอันเป็นอุปสรรคสำคัญหากไทยมุ่งหวังจะเป็นศูนย์กลางทางการเงินการธนาคารการสื่อสารและสารสนเทศในภูมิภาค ซึ่งเป็นการเสียโอกาสที่น่าเสียดายเมื่อพิจารณาว่าองค์ประกอบหลายด้านของไทยนั้นเหมาะที่จะเป็นศูนย์ดังกล่าวเหล่านี้ยิ่งกว่าประเทศใดในภูมิภาคดังได้กล่าวมาแล้ว

<u>ด้านการตลาด</u> เรามักจะได้ยินได้ฟังข่าวผลผลิตที่อุดมสมบูรณ์ของเกษตรกรที่ต้องเน่าเสียหรือนำมาเททิ้งในการประท้วง เนื่องจากไม่สามารถหาตลาดได้ ประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตสูงแต่ทางด้านการตลาดกลับไม่พัฒนาเท่าที่ควร แม้กระทั่งสินค้าที่ประเทศไทยสามารถผลิตได้เป็นจำนวนมากและควรจะเป็นผู้กำหนดราคาเช่น ข้าว ยางพารา ดีบุก ฯลฯ ไทยกลับไม่สามารถควบคุมราคาได้จนกระทั่งเร็วๆ นี้ สิ่งบอกเหตุเหล่านี้ต่างชี้ว่าประเทศไทยยังต้องพัฒนาด้านการตลาดอีกมาก ไทยยังคงพึ่งพาคู่ค้าในสหรัฐอเมริกา และยุโรปเป็นส่วนมาก และภาครัฐยังไม่สนับสนุนให้บุกเบิกตลาด

ใหม่อย่างจริงจัง ซึ่งเมื่อเทียบกับสิงคโปร์และจีนซึ่งได้ก้าวเข้าไปทำธุรกิจในตลาดใหม่ เช่น อัฟริกาแล้ว ประเทศไทยยังไม่ตื่นตัวอยู่อีกมาก

**<u>ด้านการรักษาความปลอดภัย</u>** ประเทศไทยได้เสริมสร้างกองทัพอย่างเพียงพอสำหรับภาวะความมั่นคงในภูมิภาคที่สงบ อย่างไรก็ดีขีดความสามารถบางประการก็ยังขาดหายไป เช่น การลาดตระเวนระยะไกลเพื่อแก้ปัญหาโจรสลัดและคุ้มครองเรือประมงและเรือพาณิชย์ในน่านน้ำสากล หรือขีดความสามารถในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเลอย่างรวดเร็ว เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่นักท่องเที่ยวทางทะเล อันเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบริการที่ยั่งยืน

**<u>ความท้าทายของการพัฒนาที่ยั่งยืน</u>** บทเรียนที่ได้จากการศึกษาประเทศเป้าหมายทั้ง 3 ประเทศนั้น ทำให้เห็นได้ว่าแม้ว่าประเทศเหล่านี้จะประสบผลสำเร็จทางด้านการแก้ปัญหาเศรษฐกิจ หากแต่ได้ส่งผลกระทบทั้งทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในระดับสูง ทางด้านสังคมนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจด้วยการพัฒนาอุตสาหกรรมหนัก ได้ทำลายพื้นฐานสังคมเกษตรกรรมของประเทศ โดยเฉพาะประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและสิงคโปร์ ประเทศเหล่านี้แต่เดิมนั้นไม่สามารถผลิตอาหารและสิ่งจำเป็นในการยังชีพอย่างเพียงพอ ภายหลังการพัฒนาอุตสาหกรรม ประเทศเหล่านี้ยิ่งต้องพึ่งพาอาหารจากภายนอกเกือบทั้งหมด หากเกิดวิกฤติอาหารโลกเมื่อใดก็จะทราบว่าประเทศเหล่านี้ยังจะสามารถนำสินค้าอุตสาหกรรมและความสามารถในการขนส่งมาทดแทนความสามารถในการผลิตอาหารได้อย่างยั่งยืนหรือไม่ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าแม้ทั้งสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีจะมีรายได้จำนวนมากจากอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูง แต่ทั้งสองประเทศก็ยังคงรักษาภาคการเกษตรและประมงไว้ทั้งนี้เพื่อความมั่นคงทางอาหารโดยเฉพาะในยามคับขัน

นอกจากนี้ผลกระทบทางด้านสังคมต่อมาที่ไม่ปรากฏในตัวเลขเศรษฐกิจและไม่อาจประมาณค่าเป็นเงินได้ ก็คือความผาสุกของประชาชน สังคมเมืองและอุตสาหกรรมได้สร้างวัฒนธรรมการแก่งแย่งแข่งขัน ทั้งในการศึกษาและการทำงาน ทำให้อัตราการฆ่าตัวตายของประเทศสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และญี่ปุ่น อยู่ในระดับสูง สิ่งเหล่านี้คือผลกระทบที่จะตามมาและนั่นคือสิ่งที่ประเทศไทยต้องการหรือไม่ และประการสุดท้ายได้แก่ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ทั้งสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง จากอากาศเป็นพิษ ฝนเหลือง และสารพิษที่ปนเปื้อนน้ำดื่มน้ำใช้ ระดับน้ำใต้ดิน ในแม่น้ำลำคลอง และในทะเล เหล่านี้คือค่าใช้จ่ายที่หลีกเลี่ยงได้ยากในสังคมอุตสาหกรรม แม้หลายฝ่ายจะมีความพยายามที่จะเยียวยาสถานการณ์เหล่านี้ด้วยการออกกฎหมายเพื่อควบคุม แต่การที่จะลดหรือเลิกโรงงานและการใช้สารพิษเป็นเรื่องที่เป็นไปแทบไม่ได้ จึงเป็นเรื่องขัดแย้งกันที่เมื่อเข้าสู่ความเจริญแล้ว แม้จะทราบว่ามีผลเสียอย่างร้ายแรง แต่สังคมก็ติดกับดักความเจริญนี้และไม่สามารถย้อนกลับได้

เมื่อเห็นกับดักแห่งความเจริญเหล่านี้แล้ว ก่อนที่จะเลือกวางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศไปในทิศทางใด ประเทศไทยจำเป็นต้องมีปรัชญาหรือยุทธศาสตร์ระยะยาว เป็นผลประโยชน์ของชาติอย่างแท้จริง ที่จะวางปรัชญาในการพัฒนาอย่างยั่งยืน ไทยจะต้องตัดสินใจว่าว่าสังคมไทยต้องการเห็นประเทศไทยในสถานะสุดท้ายเป็นสังคมเกษตรกรรม สังคมอุตสาหกรรมเบา สังคมอุตสาหกรรมหนัก สังคมการบริการ หรือสังคมผสมระหว่างสิ่งที่กล่าวมาและเป็นสัดส่วน

อย่างไร จากนั้นจึงจะสามารถเลือกได้ว่า จะวางยุทธศาสตร์ระยะสั้นและระยะปานกลางเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมอะไรบ้างต่อไป

## 6.12 แนวทางยุทศาสตร์การพัฒนาและบทบาทของยุทธศาสตร์ทะเลของไทย

จากความเข้มแข็งและอ่อนแอ ตลอดจนโอกาส สิ่งท้าทาย และภัยคุกคาม ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ทำให้เห็นแนวทางในการวางยุทธศาสตร์ ทางเลือกของประเทศไทย ตลอดจนยุทธศาสตร์ทะเลที่สนับสนุน ดังต่อไปนี้

**เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง** ประเทศไทยมีปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไขทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งมีความเกี่ยวพันกันอย่างแนบแน่น โครงสร้างทางการเมืองของประเทศไทยทำให้เอื้อต่อการมีรัฐบาลผสมที่ขาดเสถียรภาพ ลักษณะอำนาจนิยมของกองทัพทำให้เอื้อต่อการทำรัฐประหาร สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ประเทศไทยขาดวิสัยทัศน์และความต่อเนื่องในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและสมุททานุภาพ ทั้งในการวางแผนในระยะยาว และการวางแผนที่สอดประสานกัน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจด้านหนึ่ง จะต้องสอดคล้องและไม่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอีกด้านหนึ่ง ดังเช่นกรณีของการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งตะวันออกที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงในทะเล เป็นต้น การขาดการวางแผนแบบรวมการและมองการณ์ไกล ทำให้แม้ไทยจะมีจุดเข้มแข็งอยู่จำนวนมากโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศที่ประสบความสำเร็จแล้ว เช่น สิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี แต่ประเทศไทยกลับยังไม่สามารถใช้จุดเด่นเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างเต็มที่ต่อทุกชนชั้น ผลก็คือความล้าหลังในการพัฒนาประเทศและโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลต่อการกระจายรายได้ให้ทั่วถึงเพื่อลดความเหลื่อมล้ำของชนชั้น และยกระดับความเป็นอยู่ของชนชั้นล่างขึ้นมาเป็นชนชั้นกลางให้มากที่สุด ปัญหานี้จัดเป็นปัญหาเร่งด่วนที่สุด ความละเลยขาดการใส่ใจจากรัฐบาลต่อปัญหานี้มาอย่างยาวนานกำลังสร้างความแตกแยกในชาติอย่างรุนแรง และอาจขยายตัวเป็นความรุนแรงทั่วประเทศได้หากมีปัจจัยกระตุ้นอื่นที่เหมาะสม

**เน้นจุดแข็ง** ด้วยจุดเข้มแข็งที่มีอยู่มากและปราศจากข้อจำกัดในลักษณะบีบบังคับ ทั้งด้านขนาดของพื้นที่ทรัพยากร และภัยคุกคาม ดังเช่นที่ สิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีประสบ ทำให้ประเทศไทยมีอิสระในด้านการวางยุทธศาสตร์การแก้ปัญหานี้อย่างกว้างขวาง และสามารถกระทำได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น ภาคการเกษตร ภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม หรือภาคบริการ ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยสามารถเลือกเน้น การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าเกษตร การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเบา การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมหนัก หรือการให้บริการ หรือในลักษณะผสมผสานกัน สำหรับสินค้าเกษตรนั้นประเทศไทยมีศักยภาพสูงเป็นอันดับต้นของโลก ไม่ว่าจะเป็น ข้าว ยางพารา หรือพืชอาหารและพลังงานอื่น ๆ ตลอดจนการเลี้ยงสัตว์บกและสัตว์น้ำ ประกอบกับมรดกการทำอาหารที่โดดเด่น ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะสามารถจะดำเนินยุทธศาสตร์การเป็นครัวของโลกได้อย่างดี การผลิตเพื่อการส่งออกอุตสาหกรรมเบา เช่น อาหาร เครื่องใช้และสินค้าประจำวัน เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม เครื่องประดับ ฯลฯ ซึ่งปัจจุบันเจ้าของกิจการไทยได้ดำเนินการอยู่แล้ว ประกอบกับประเทศไทยมีที่ตั้งเหมาะกับการเป็นศูนย์กระจายสินค้าในภูมิภาคเป็นอย่างดี และสินค้า

อุตสาหกรรมเบาของไทยก็ได้รับความนิยมในประเทศรอบบ้านตลอดจนในตลาดร้านค้าปลีกข้าวของเครื่องใช้เอเชียในต่างประเทศ และเนื่องจากประเทศไทยมีชายฝั่งที่เหมาะกับการคมนาคมทางทะเลจึงสามารถขนส่งสินค้าเหล่านี้ไปขายยังต่างประเทศได้ปีละเป็นจำนวนมาก สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมหนักนั้น ประเทศไทยมีพื้นที่และแรงงานที่เหมาะแก่การตั้งโรงงาน หากแต่มีจุดอ่อนในด้านเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักอย่างจริงจัง และทำให้จนถึงปัจจุบันประเทศไทยไม่สามารถผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหนักได้เอง นอกจากรับจ้างประกอบชิ้นส่วนและผลิตเท่านั้น แต่ศักยภาพด้านนี้ก็ยังมีความเป็นไปได้จากปัจจัยเข้มแข็งด้านแรงงานและพื้นที่ ประเทศไทยสามารถจะเลือกโมเดลการผลิตได้หลากหลาย ไม่ว่าจะใช้การผลิตเพื่อการส่งออกโมเดลบรรษัทข้ามชาติและการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้สามารถใช้โมเดลของสิงคโปร์เป็นแนวทาง และสร้างอำนาจต่อรองด้านค่าจ้างแรงงานและการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับประเทศไทย ซึ่งจะทำให้แรงงานได้รับผลประโยชน์ที่ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หรือจะใช้โมเดลการผลิตด้วยตนเองโดยใช้เงินลงทุนจากเงินออมภายในประเทศหรือจากต่างประเทศเช่นกรณีสาธารณรัฐเกาหลี แนวทางนี้ประเทศจะได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ดีแนวทางนี้ต้องมีการนำเข้าเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการจากต่างประเทศ ซึ่งสามารถทำได้ด้วยการซื้อหรือแสวงหาความร่วมมือกับต่างประเทศเช่นเดียวกับสาธารณรัฐเกาหลี ปัญหาหลักของแนวทางนี้คือการแข่งขันกับผู้ผลิตที่อยู่ในตลาดอยู่แล้ว และการสร้างตลาดเพื่อระบายสินค้าเอง ซึ่งอาจเป็นปัญหาที่ทำให้แนวทางแรกนั้นเป็นไปได้มากกว่า สำหรับอุตสาหกรรมการบริการ เช่น การเงินการธนาคาร การสื่อสารและสารสนเทศ และการท่องเที่ยวนั้น เทคโนโลยีปัจจุบันทำให้อุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นโอกาสสำคัญที่เป็นไปได้ และชาวไทยมีลักษณะนิสัยที่นุ่มนวลมีไมตรีจิต แรงงานไทยจึงเหมาะสมกับอุตสาหกรรมนี้เป็นอย่างยิ่ง แม้จะไม่ใช่ศูนย์กลางการเดินเรือเช่นสิงคโปร์ แต่ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการเดินอากาศ และการเดินทางทางบกในภูมิภาค จึงมีความเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการการเงิน การสื่อสารและสารสนเทศของภูมิภาคได้ไม่น้อยกว่าสิงคโปร์

**<u>สายการเดินเรือ</u>** ไม่ว่าจะเป็นแนวทางการผลิตใด ไทยก็จะต้องการยุทธศาสตร์ในด้านการขนส่งทางทะเลมาสนับสนุนเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มรายได้ให้กับประเทศ ประเทศไทยยังมีศักยภาพในการพัฒนาสายการเดินเรือเพื่อแย่งส่วนแบ่งจากสายการเดินเรือต่างประเทศอีกมาก ในปัจจุบันรายได้จากการขนส่งทางทะเลมีมูลค่ากว่าแสนล้านบาท และสายการเดินเรือไทยได้รับส่วนแบ่งเพียง 10% เท่านั้น รูปแบบการส่งเสริมสายการเดินเรือเอกชนเช่นที่เกาหลีกระทำ หรือการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติดังเช่นสิงคโปร์ ต่างก็เป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ แต่ก็ต้องมียุทธศาสตร์ที่แยบยลในการแข่งขันกับสายการเดินยักษ์ใหญ่ของโลก โดยควรสร้างลักษณะที่แตกต่างจากสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่เหล่านี้ และเน้นในสิ่งที่สายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ไม่สามารถจะทำได้

อย่างไรก็ดีเนื่องจากการพัฒนาสายการเดินเรือนั้น ต้องการการสนับสนุนจากอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมเหล็กกล้าในประเทศเพื่อให้ต้นทุนการต่อเรือถูกลงดังเช่นกรณีของสาธารณรัฐเกาหลี นอกจากนี้ยังต้องการเงินทุนที่สูงและมีระยะเวลาคืนทุนนาน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ารัฐจะต้องให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือ และอุตสาหกรรมเดินด้วยมาตรการและเงินอุดหนุนต่าง ๆ จำนวนมาก ยิ่งไปกว่านั้น จากการศึกษาเบื้องต้นจะเห็นว่า ทั้งกิจการเดินเรือและต่อเรือมีความสัมพันธ์

กันอย่างแนบแน่น และต้องอาศัยข้อมูลความต้องการระวางบรรทุกของผลผลิตต่าง ๆ ทั้งนี้เนื่องจากผลิตผลชนิดต่างๆ ต้องการเรือในการขนส่งในแบบต่างๆ กัน เช่น ผลผลิตการเกษตรประเภทธัญพืชต้องการเรือเทกอง ในขณะที่ผลไม้ต้องการเรือคอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิ น้ำมันต้องการเรือแท็งเกอร์ ในขณะที่ของเหลวชนิดต่าง ๆ เช่น สารเคมีและก๊าซเหลวต้องการเรือซึ่งทนการกรัดก่อนและสามารถทำความเย็นได้ที่ระดับต่าง ๆ กัน ในขณะที่รถยนต์ต้องการเรือโรลออนโรลออฟเป็นต้น นอกจากนี้ปริมาณผลผลิตที่แปรเปลี่ยนไปตามฤดูกาลจะส่งผลกระทบถึงปริมาณเรือที่ต้องการในแต่ละห้วงเวลา ทำให้เพิ่มความซับซ้อนในการจัดการเรือเปล่าในห้วงเวลาที่ไม่มีผลผลิตสำหรับขนส่ง ประเด็นคำถามถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจระหว่างการต่อเรือภายในประเทศเมื่อเทียบกับการนำเข้าเรือจากผู้ผลิตระดับโลก ฯลฯ ประเด็นการขนส่งด้วยกองเรือของตนเองซึ่งเสี่ยงต่อการวิ่งเรือเปล่าขากลับเมื่อเทียบกับการว่าจ้างเรือต่างชาติในราคาสูง คำถามเหล่านี้ต้องการข้อมูลเชิงลึกซึ่งต้องมีการศึกษาโดยละเอียดต่อไป โดยจะต้องหายุทธศาสตร์ที่แยบยลมิฉะนั้นแล้ว จะเป็นเหมือนกับการเอาร้านโชห่วยไปแข่งขันกับห้างสรรพสินค้าโลตัส ซึ่งไม่มีโอกาสที่จะแข่งได้ในด้านราคา แต่จะสู้ได้ก็คือการบริการที่แตกต่างเป็นสำคัญ

# บทที่ 7 สรุปผลการวิจัยและยุทธศาสตร์เสนอแนะ

**นาวาเอก ศูนย์ปืน โสมภีร์**

**นาวาโท จเร โฉมเฉลา**

## 7.1 ทั่วไป

จากการศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของประเทศเป้าหมาย ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อดี ข้อด้อย ต่างๆ แล้ว จะเห็นแนวทางว่า ประเทศเหล่านี้ได้ใช้จุดเข้มแข็งและป้องกันจุดอ่อนแออย่างไร ในการดำเนินยุทธศาสตร์ของตนจนประสบผลสำเร็จ ในบทนี้จะได้นำบทเรียนที่ได้รับเหล่านั้น มาวิเคราะห์ด้วยการเปรียบเทียบกับข้อมูลเบื้องต้นของประเทศไทย เพื่อสรุปเป็นข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเลของประเทศไทยในอนาคต

## 7.2 สรุปบทเรียนทางยุทธศาสตร์ที่ได้รับ

7.2.1 ยุทธศาสตร์ทะเลจะต้องเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของชาติเสมอ ดังนั้นการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลนั้นไม่สามารถดำเนินการเป็นเอกเทศ โดยไม่พิจารณาทิศทางและภาพรวมของชาติ ตลอดจนผลกระทบของยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านหนึ่งต่อการพัฒนาอีกด้านหนึ่งได้ ความสำเร็จในการดำเนินยุทธศาสตร์ชาติในประเทศเป้าหมายทั้ง 3 โดยเฉพาะสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี นั้นเป็นตัวอย่างที่ดีของการวางยุทธศาสตร์ในลักษณะที่เกื้อกูลกันและลดความขัดแย้งกัน ด้วยการกำหนดจากบนลงล่าง (Top down) โดยได้วางให้ยุทธศาสตร์ทะเลทำหน้าที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตั้งแต่ต้น ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เส้นทางการพัฒนาสั้นและประสบผลสำเร็จ

7.2.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาสมุททานุภาพในยุคปัจจุบัน สามารถแบ่งได้เป็นปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก สำหรับปัจจัยภายในทั้งสามประการนั้น สามารถเรียงตามลำดับความสำคัญจากน้อยไปมากดังนี้คือ คือ ลักษณะทางกายภาพ คุณลักษณะประชาชน และคุณลักษณะของรัฐบาลและการเมือง ในจำนวนนี้ ลักษณะทางกายภาพแม้จะสร้างความได้เปรียบเบื้องต้นได้สูงที่สุด และมีผลอย่างมากในการกำหนดทิศทางในการพัฒนาประเทศ แต่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะทางกายภาพที่ดีมาก มีจุดเด่นเพียงหนึ่งหรือสองข้อก็เพียงพอที่จะนำไปพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจได้ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดก็คือรัฐบาล จากกรณีศึกษาจะเห็นได้ว่า หากรัฐบาลมีวิสัยทัศน์และมีความตั้งใจจริงแล้ว จะสามารถกำหนดทิศทาง รวมอำนาจการบริหารปัจจัยการผลิตทั้งหมด ทั้ง ที่ดิน แรงงาน และเงินทุน ไปในทิศทางเดียวที่เข้มข้นและเป็นประโยชน์ในการสร้างความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจได้อย่างรวดเร็ว สำหรับปัจจัยพลเมืองนั้น เป็นปัจจัยที่มีผลอย่างสูงในการสร้างชาติดังกล่าวเช่นกัน เพราะมีผลต่อการสร้างบรรยากาศที่มีความสงบเรียบร้อยของประเทศซึ่งจะเอื้อต่อการลงทุนจากต่างชาติ แรงงานที่ขยันขันแข็งและมีค่าแรงต่ำมีส่วนสำคัญมากในการสร้างอุตสาหกรรมในระยะแรก แต่ในระยะยาว

จะต้องมีการพัฒนาฝีมือแรงงาน ตลอดจนยกระดับค่าจ้างและความเป็นอยู่ของทั้งแรงงานอุตสาหกรรม และชดเชยผลกระทบความเสียเปรียบนี้ให้แก่ชนบทซึ่งต้องสูญเสียแรงงานให้แก่สังคมเมือง

7.2.3 ประเทศต่าง ๆ มีปัญหาจากปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในที่มีลักษณะเฉพาะตน การแก้ไขปัญหาของชาติและการดำเนินยุทธศาสตร์ของประเทศ จึงต้องสอดคล้องและตอบสนองต่อแรงบีบบังคับเหล่านี้ การแก้ไขปัญหาจะต้องแสวงหาประโยชน์จากปัจจัยที่เข้มแข็งที่จะสร้างมูลค่าให้แก่ชาติมากที่สุดในการพัฒนาก่อน แล้วจึงพัฒนาปัจจัยอื่นเมื่อพร้อม ปัจจัยเข้มแข็งนั้นแม้จะมีน้อย แต่หากนำจุดแข็งนั้นมาพัฒนาอย่างเหมาะสม ตลอดจนหาวิธีกำจัดหรือจำกัดผลกระทบของปัจจัยที่เป็นจุดด้อยเพื่อให้พร้อมที่จะแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจของโลก ก็ให้ยุทธศาสตร์ที่ดีที่สามารถพลิกผันประเทศที่ประสบวิกฤติ ให้ประสบความสำเร็จได้อย่างรวดเร็ว เช่น กรณีที่สิงคโปร์ใช้จุดเด่นทางภูมิศาสตร์ หรือสาธารณรัฐเกาหลีใช้จุดเด่นทางแรงงานและความขยันขันแข็งของประชาชน ตลอดจนลดข้อจำกัดทางการขนส่งทางทะเล ทำให้ทั้งสองประเทศประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็ว

7.2.4 การวางยุทธศาสตร์ของประเทศ จึงต้องมีปรัชญา หรือผลประโยชน์ของชาติเป็นตัวนำ มิเช่นนั้นจะเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าด้านเศรษฐกิจ แต่สร้างปัญหาระยะยาว เช่น ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม การมุ่งแต่วางยุทธศาสตร์ว่าจะทำอะไร โดยไม่มองไปข้างหน้าว่าทำไปเพื่ออะไรและจะเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมอย่างไร จะนำไปสู่กับดักแห่ง “ความเจริญ” จนไม่อาจแก้ไขได้ ความเจริญด้วยเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า แต่ทำลายสังคมกสิกรรมของสาธารณรัฐเกาหลี ภาพตึกรามสูงตระหง่านท่ามกลางศูนย์การค้าของกรุงโซล แวดล้อมไปด้วยขุนเขาการจราจรที่ติดขัด และหมอกไอพิษจากควันรถและโรงงานอุตสาหกรรม คือสิ่งที่ต้องการหรือไม่ และหากไม่เป็นสิ่งต้องการแล้ว การจะย้อนกลับไปเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก หรือเป็นไปไม่ได้

7.2.5 การพัฒนาเศรษฐกิจ จะต้องควบคู่กับการพัฒนาทางสังคมเสมอ สาเหตุที่สิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลีประสบความสำเร็จโดยได้รับความร่วมมือจากประชาชนและไม่มีการต่อต้านอย่างรุนแรง เนื่องจากรัฐบาลได้นำความเจริญทางเศรษฐกิจกลับมาปรับปรุงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนอย่างเห็นผล โดยเฉพาะผู้ด้อยโอกาสเช่น ชาวชนบทที่ต้องสูญเสียแรงงานให้แก่สังคมเมือง ตลอดจนได้รับผลกระทบจากภาวะเงินเฟ้อซึ่งเกิดจากการพัฒนาเศรษฐกิจ

## 7.3 ข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย

บทเรียนที่ได้รับจากกรณีศึกษาเหล่านี้ เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกับลักษณะปัจจัยภายในของไทย น่าจะนำมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเลและยุทธศาสตร์ชาติในอนาคตได้ดังนี้

7.3.1 ประเทศไทยควรจัดให้มีหน่วยงานหรือกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ทะเลที่สอดคล้องกัน ทั้งนี้เพื่อให้การทุ่มเททรัพยากรในการพัฒนาประเทศซึ่งมีจำกัดไปในทิศทางที่ให้ผลมากที่สุด การพัฒนายุทธศาสตร์ทะเลโดยไม่คำนึงถึงแนวทางการพัฒนาของยุทธศาสตร์ชาติอาจทำให้เกิดความขัดแย้งกันและต้องสูญเสีย

ทรัพยากรไปโดยเปล่าประโยชน์ นอกจากนี้การวางยุทธศาสตร์ควรเป็นแผนระยะยาวและมีปรัชญาการพัฒนาประเทศเป็นแนวทาง เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งแก้ไขได้ยากได้ภายหลัง

7.3.2 ไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจสูงทั้งสามภาค คือใน ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เช่น ข้าว ยางพารา ผลไม้ สิ่งทอ ปิโตรเคมี การท่องเที่ยวและบริการต่อเนื่องฯลฯ อย่างไรก็ดีประเทศไทยควรทบทวนว่าจะจัดน้ำหนักการพัฒนาทั้งสามภาคนี้อย่างไร จึงจะสามารถสร้างการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืนได้ โดยสอดคล้องกับปัจจัยเข้มแข็งทางภูมิศาสตร์และคุณลักษณะของประชาชน ซึ่งมีข้อดีอยู่เป็นจำนวนมาก และจำเป็นต้องมีการวางแผนการผลิตสินค้าและพัฒนาตลาดให้สมดุลกัน การวางแผนที่ดีจะทำให้สามารถป้องกันภาวะผลผลิตล้นตลาดหรือราคาตกต่ำ และในขณะเดียวกันจะได้ประโยชน์จากการควบคุมราคา ดังเช่นกรณียางพารา เป็นต้น

7.3.3 ประเทศไทยต้องทบทวนและสร้างความเชื่อมโยงในการผลิต การขนส่ง การบริการต่อเนื่อง การตลาด และการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่ง ซึ่งยังขาดความเชื่อมโยงตั้งแต่การขนส่งจากแหล่งผลิต ผ่านเครือข่ายการขนส่งทางบกหรือทางน้ำมาที่ท่าเรือ จนระทั่งการขนส่งทางเรือไปยังตลาดต่างประเทศ เพื่อให้มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด ควรศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทั้งระบบ ตั้งแต่แหล่งผลิตไปจนถึงผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการท่าเรือและสายการเดินเรือเพื่อให้สินค้าไทยมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกและสามารถแข่งขันได้

7.3.4 ในการสนับสนุนเศรษฐกิจภาคการเกษตรและภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม อาจใช้ยุทธศาสตร์ทะเลในรูปแบบใกล้เคียงกับสาธารณรัฐเกาหลี กล่าวคือใช้การต่อเรือและการเดินเรือเพื่อช่วยลดค่าขนส่งทางทะเลและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ดีจะต้องมีการศึกษาด้านปริมาณผลผลิตในแต่ละห้วงเวลา และความต้องการเรือประเภทต่างๆ เพื่อวางแผนในการพัฒนาท่าเรือ อุตสาหกรรมเดินเรือ และอุตสาหกรรมการต่อเรือ ตลอดจนประเมินความคุ้มค่าของอุตสาหกรรมดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้บริการจากต่างประเทศ

7.3.5 ปกติแล้ว ปัจจัยทางภูมิศาสตร์จะควบคุมไม่ได้ อย่างไรก็ดีประเทศไทยเป็นข้อยกเว้นเนื่องจากสามารถดัดแปลงสภาพภูมิศาสตร์ด้วยการขุดคลองกระได้ ซึ่งหากโครงการนี้ได้รับการพัฒนาเมื่อใด โอกาสที่จะสามารถใช้แนวทางการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง การบริการ การเงินและธุรกิจของโลกในลักษณะเดียวกับสิงคโปร์ก็มีความเป็นไปได้สูง

7.3.6 การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องดำเนินไปควบคู่กับการพัฒนาสังคมเสมอ ปัญหาสำคัญของประเทศไทยคือการพัฒนาเศรษฐกิจเพียงอย่างด้านเดียว โดยไม่กระจายความมั่งคั่งและโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ ทำให้สภาพความเป็นอยู่ของประชาชนไม่ได้รับการพัฒนาและย้อนกลับมาเป็นอุปสรรคในการพัฒนาประเทศ ด้วยการประท้วงเพื่อเรียกร้องความเป็นธรรม เช่นกรณีชาวประมงกับราคาน้ำมัน หรือขัดขวางมิให้การพัฒนาประเทศดำเนินการต่อไปได้ เช่นกรณีการต่อต้านโรงผลิตไฟฟ้า เป็นต้น

## 7.4 ยุทธศาสตร์ ๕ รางคู่ขนานที่เสนอแนะสำหรับประเทศไทย

จากเป้าหมายปลาย (End) ของชาติคือ ความมั่นคงและมั่งคั่งของชาติ วิธีการหรือยุทธศาสตร์ (Way) ที่จะพาประเทศไปสู่เป้าหมายก็คือ การค้าขายแลกเปลี่ยนและการเป็นชาติผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และด้วยเครื่องมือ (Mean) ที่จะนำพาไปสู่จุดหมายปลายทางที่สำคัญก็คือ สมุททานุภาพ โดยเมื่อพิจารณาร่วมกันกับจุดอ่อนและจุดแข็งของประเทศไทยกับสภาวะแวดล้อมภายในและภายนอกทำให้มองเห็นถึงยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๕ รางคู่ขนาน ที่ควรเร่งดำเนินการพร้อมกันดังนี้

**<u>ยุทธศาสตร์รางที่ ๑ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมด้านการเมืองโดยการสร้างระบอบประชาธิปไตยให้เข้มแข็ง</u>**

อุปสรรคสำคัญที่ถ่วงรั้งไม่ให้ประเทศไทยสามารถดำเนินแผนระยะยาวได้ คือความไม่มั่นคงต่อเนื่องของนโยบายของรัฐบาลเนื่องมาจากการรัฐประหารและการจัดตั้งรัฐบาลผสม ดังนั้นประเทศไทยจำเป็นต้องปรับสภาพแวดล้อมทางการเมืองให้เป็นประเทศที่เป็นเสรีประชาธิปไตยที่เข้มแข็งโดยไม่มีการย้อนไปสู่การทำรัฐประหารอีกต่อไป โดยจะต้องดำเนินการต่าง ๆ ที่จำเป็นหลายประการ เช่น การปรับปรุงกฎหมายรัฐธรรมนูญและกฎหมายอื่นเพื่อให้การกระทำรัฐประหารเป็นไปได้ยาก ตลอดจนจะต้องปรับเปลี่ยนบทบาทของกองทัพจากการเป็นเครื่องมือนอกระบบในการแทรกแซงรัฐ ให้เป็นเครื่องมือของรัฐในการรักษาความมั่นคงภายนอกและสร้างชื่อเสียงในเวทีนานาชาติ การปรับปรุงและสร้างค่านิยมที่ถูกต้องให้ข้าราชการต้องรับใช้ประชาชนและต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งเป็นตัวแทนของปวงชน การสร้างระบบคานอำนาจที่เหมาะสมระหว่างอำนาจฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหาร และและตุลาการ ให้ถ่วงดุลและตรวจสอบซึ่งกันและกันในระดับที่เหมาะสมและมีกลไกที่ยึดโยงกับประชาชนเพื่อมิให้ฝ่ายใดใช้อำนาจในทางที่ผิด การปรับปรุงกฎหมายให้พรรคการเมืองเป็นสถาบันที่เข้มแข็งและต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงค่านิยมของประชาชนจำนวนหนึ่งซึ่งบูชาตัวบุคคลมากกว่าระบอบประชาธิปไตยอันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงด้วยการทำรัฐประหาร การปลูกฝังค่านิยมที่ถูกต้องในหมู่ประชาชนเพื่อสร้างความเข้าใจและเลื่อมใสต่อระบอบประชาธิปไตยอันมีรัฐบาลเป็นตัวแทนของปวงชน ทั้งหมดนี้เพื่อให้สามารถมุ่งหน้าไปสู่ระบบพรรคการเมืองที่เข้มแข็งและต่อเนื่อง เช่น ระบอบที่มีพรรคการเมืองหลักสองพรรคใหญ่ อันจะทำให้การเมืองไทยมีทิศทาง ทำให้สามารถกำหนดและดำเนินนโยบายระยะยาวได้ นอกจากนี้ยังต้องมุ่งพัฒนาประเทศไปสู่สังคมเปิด โดยจะต้องเร่งพัฒนาหลักนิติธรรมและเปิดกว้างให้มีเสรีภาพในด้านความคิด ให้มีเสรีภาพในการแสดงออกผ่านสื่อต่างๆ ได้อย่างเสรี เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมให้ประชาชนในประเทศเกิดศักยภาพการค้นคิดและสร้างสรรค์ แลกเปลี่ยนความคิดอย่างอิสระและรู้จักประยุกต์ใช้เทคโนโลยีทันสมัยเพื่อสร้างสรรค์ผลผลิตใหม่ๆสู่ท้องตลาดอย่าง

การพัฒนาหลักนิติธรรมหรือ Rule of Law ซึ่งจะทำให้การเมืองเกิดความสมดุลอย่างรอบด้าน ทำให้ประชาชนอยู่ในสภาพแวดล้อมของการแข่งขันอย่างเสรีแต่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นธรรม การแข่งขันนี้จะเป็นมือที่มองไม่เห็นผลักดันให้เกิดผลผลิตใหม่ๆ เข้าสู่ตลาด ก่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมั่นคง สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ต้องมีหลักของนิติธรรมเป็นเสาค้ำยัน หลักนิติธรรมนี้จะทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกที่ดีต่อสามสถาบันหลักคือ (1) รัฐสภาซึ่งเป็นฝ่ายนิติบัญญัติผู้ออกกฎหมายต่างๆ ที่เป็นธรรมไม่เอารัดเอาเปรียบต่อประชาชน (2) มีความรู้สึกที่ดีต่อรัฐบาลที่เป็นผู้นำกฎหมายมาบังคับใช้อย่างเป็นธรรมต่อประชาชนทุกหมู่เหล่าเท่าเทียมกัน (3) มีความรู้สึกที่ดีต่อศาลที่ตีความกฎหมายอย่างเป็นธรรมในกรณีที่เกิดความขัดแย้งในหมู่ประชาชน อันจะทำให้สังคมของประเทศมีความผาสุก เมื่อประชาชนเกิดความศรัทธาในระบบการปกครองระบอบแบบเสรีประชาธิปไตยแล้ว พวกเขาจะไม่คิดสนับสนุนการปกครองในรูปแบบอื่นๆ หากทำได้เช่นนี้จะแก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองภายในที่บั่นทอนความก้าวหน้าของประเทศไทยมาโดยตลอดนับตั้งแต่

ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองเมื่อปี ๒๔๗๕ เนื่องจากที่ผ่านมาการใช้อำนาจทั้งสามฝ่ายไม่คำนึงถึงหลักนิติธรรม แต่กลับมุ่งเน้นการออกกฎหมายที่ฝ่ายรัฐมักเอาเปรียบประชาชน ในขณะที่ฝ่ายบริหารก็บังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรมอย่างเคร่งครัดกับประชาชนที่เป็นปฏิปักษ์แต่กลับไม่บังคับใช้กฎหมายกับพวกพ้องของฝ่ายตน คดีความต่างๆ มีการตีความอย่างไม่เป็นธรรมเมื่อเกิดข้อขัดแย้งในหมู่ประชาชน ประชาชนจึงขาดศรัธทาต่อระบบประชาธิปไตย

**<u>ยุทธศาสตร์รางที่ ๒ สร้างและส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมเทคโนโลยีชั้นสูง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ บนปรัชญาการพัฒนาที่ยั่งยืน</u>**

การจะแข่งขันในการค้าขายแลกเปลี่ยนในตลาดโลกจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องคำนึงถึงหลักการประหยัดต่อขนาดหรือ Economy of Scale หากเราไม่คำนึงถึงหลักการนี้จะทำให้สินค้าและบริการของเราไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ นั่นก็หมายความว่าประเทศไทยจำเป็นต้องผลิตสินค้าในปริมาณมากเพื่อประหยัดต้นทุน ซึ่งวิธีการเดียวที่จะทำได้ก็คือประเทศไทยต้องมุ่งเน้นสร้างสินค้าและบริการที่มีความถนัดหรือมีปัจจัยเอื้อต่อการผลิตอยู่แล้ว โดยควรเน้นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีความแข็งแกร่ง ได้เปรียบ มีผลกระทบน้อย และไม่พึ่งพาต่างชาติจนเกินควร คือ เกษตรกรรมและอาหาร การท่องเที่ยว และบริการ โดยรัฐจะต้องจัดแบ่งสัดส่วนอุตสาหกรรมเหล่านี้ให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดความพอเพียงพึ่งพาตนเองได้และยั่งยืน เช่นอาจกำหนดสัดส่วนอุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร เทคนโนโลยีชั้นสูง และการท่องเที่ยวบริการ ไว้ที่ ๔๐% ๒๐% และ ๔๐% ตามลำดับ เป็นต้น ในด้านการเกษตรนั้นประเทศไทยควรวางแผนที่จะผลิตเพื่อรองรับความต้องการภายในเป็นพื้นฐาน โดยมีส่วนเกินเพื่อฉวยโอกาสจากความขาดแคลนในอนาคตเนื่องจากความแปรปรวนของภูมิอากาศโลกและจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้สินค้าเกษตรได้ราคา และเพื่อให้เกษตรกรได้ประโยชน์สูงสุดจากผลผลิต รัฐจะต้องช่วยในการวางแผนการตลาดที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการกดราคาจากพ่อค้าคนกลาง เช่นเดียวกับกรณียางพารา หรือกำหนดแนวทางการผลิตเพื่อมิให้ผลิตพืชผลชนิดใดชนิดหนึ่งมากเกินไป จนทำให้พืชผลชนิดอื่นขาดแคลน หรือการผลิตจำนวนมากซึ่งทำให้เกิดการตัดราคากันเองในหมู่ประเทศผู้ผลิต เป็นต้น การผลิตนี้จะต้องวางแผนอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงความเหมาะสมของพื้นที่เพื่อให้สัมพันธ์กับความอุดมสมบูรณ์ แหล่งน้ำ และการขนส่ง เพื่อให้การผลิตเป็นกลุ่มก้อน ง่ายต่อการจัดการและขนส่งผลผลิต นอกจากนี้จะต้องต่อยอดผลผลิตการเกษตร ด้วยการบรรจุหีบห่อ หรือพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมอาหารเพื่อเพิ่มมูลค่าให้ผลผลิต เช่น อาหารสำเร็จรูป หรือการส่งเสริมร้านอาหารไทยในต่างประเทศ สำหรับแรงงานส่วนเกินจากการเกษตร ควรสนับสนุนให้ทำงานในด้านการท่องเที่ยวและบริการ เช่น การท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติซึ่งประเทศไทยมีเป็นจำนวนมาก และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น การพักผ่อนและรับการรักษาในประเทศไทยในคราวเดียวกัน หรือแม้แต่บริการสถานดูแลผู้ชราชาวต่างประเทศในประเทศไทย เป็นต้น โดยรัฐต้องให้การสนับสนุนผู้ประกอบการในการวางแผน และฝึกหัดแรงงาน เช่น ส่งเสริมความรู้ทางภาษา เป็นต้น นอกจากนี้ยังสามารถใช้วิธีการเดียวกับสิงคโปร์ ในการสร้างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่เหมาะสม เช่น ไม่มีปัญหาน้ำท่วมและไม่ทำให้พื้นที่เกษตรรมที่สำคัญเสียไป ตลอดจนพยายามเลิกอุตสาหกรรมที่มีผลกระทบสูงให้เหลือน้อยที่สุด และคัดเลือกเฉพาะอุตสาหกรรมชั้นสูงที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและส่งผลกระทบน้อย เพื่อสร้างงานและรายได้แก่แรงงานฝีมือของไทยอย่างคุ้มค่า ยุทธศาสตร์นี้นอกจากจะทำให้ผลผลิตมวลรวมของประเทศสูงขึ้นแล้ว ผลผลิตต่อหัวของผู้ใช้แรงงานก็จะสูงขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งยังจะทำให้ประเทศเกิดความมั่งคั่งจากบรรดาแรงงานที่เปลี่ยนอาชีพมาอยู่ในภาคการผลิตชั้นสูง การค้าและบริการที่ให้ผลตอบแทนสูงคุ้มค่าและยั่งยืน

**ยุทธศาสตร์รางที่ ๓ ปรับปรุงและพัฒนาการคมนาคมขนส่ง การติดต่อสื่อสาร และการลอจิสติกส์ให้เกิดความสะดวก ประหยัดและรวดเร็วเพื่อลดต้นทุนการผลิต และเป็นฮับในขนส่ง การสื่อสารและเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาค**

ยุทธศาสตร์นี้เป็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวของกับยุทธศาสตร์ทะเลโดยตรง เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการเป็นฮับในการขนส่งและกระจายสินค้าและท่องเที่ยวในภูมิภาคทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยการเชื่อมโยงแหล่งผลิต แหล่งผู้บริโภค แหล่งท่องเที่ยว เข้ากับตลาดและนักท่องเที่ยว ด้วยระบบการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร และลอจิสติกส์ แบบบูรณาการ อันจะเป็นปัจจัยหลักที่จะเอื้อให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า ผู้คนและความคิดทั้งภายในและภายนอกประเทศได้ในปริมาณมาก อย่างสะดวก รวดเร็วและประหยัด ปลอดภัย และกว้างขวาง อีกทั้งยังจะทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการมีความรู้สึกพึงพอใจที่จะแลกเปลี่ยนสินค้าและความคิดใหม่ๆ ได้ไม่ว่าจะอยู่แห่งใด เพราะปัจจุบันนอกจากประเทศต่างๆ จะแข่งขันในสินค้าและบริการที่มีต้นทุนต่ำแล้วยังจะต้องพัฒนาให้มีความรวดเร็ว (Speed) ความรวดเร็วในการแลกเปลี่ยนนี้ถือเป็นปัจจัยหลักสำคัญในปัจจุบันสำหรับการประหยัดต้นทุนการผลิต ฉะนั้นประเทศไทยจึงควรพัฒนาการคมนาคมขนส่งให้สามารถเดินทางค้าขายได้โดยสะดวกเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตแหล่งอุตสาหกรรมและบริการกับตลาดทั้งภายในและภายนอกประเทศให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เส้นทางทั้งสี่ควรออกแบบให้มีการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน หากทำได้ดังนี้แล้วนอกจากจะทำให้เกิดความพึงพอใจแล้วยังจะทำให้สามารถลดต้นทุนในการผลิต ส่งผลให้สินค้าและบริการของประเทศไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ดีกว่าประเทศอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่สามารถส่งได้ในปริมาณมากโดยมีต้นทุนที่ต่ำสุดอีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับตลาดโลกได้อย่างกว้างขวาง ประเทศไทยจึงควรมุ่งใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางเรือทั้งภายในเช่นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารชายฝั่ง และการขนส่งทางเรือภายนอกให้สามารถเชื่อมโยงกันกับการขนส่งอื่นๆ ท่าเรือต่างๆ ที่เป็นประตูการค้าของประเทศสู่ภูมิภาคควรได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นด้วยการเชื่อมโยงการการขนส่งทางรางไปยังแหล่งผลิตและอุตสาหกรรมของประเทศและเชื่อมต่อกับการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคได้อย่างสะดวกและประหยัด จุดเชื่อมต่อของการขนส่งต่างๆ ระหว่างการขนส่งทางเรือ ทางบกและทางอากาศจะต้องเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วไม่ติดขัดล่าช้า ระบบสื่อสารข้อมูลควรนำมาประยุกต์ใช้กับระบบขนส่งเพื่อให้การลอจิสติกส์สามารถผนวกการขนส่งทุกรูปแบบเข้าด้วยกันอย่างคล่องตัว ประชาชนสามารถที่จะติดต่อสื่อสารผ่านระบบอินเตอร์เน็ตเพื่อตกลงซื้อขายแล้วสามารถส่งสินค้าและบริการของตนไปยังที่ใดๆ ในโลกได้โดยไม่ต้องพะวงกับการขนส่งว่าจะไปถึงปลายทางได้อย่างไร สามารถติดตามสินค้าและบริการของตนได้อย่างต่อเนื่องจนกระทั่งสินค้าและบริการถึงจุดหมายปลายทาง ในแง่การเดินทางระหว่างประเทศนั้นรัฐควรส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในลักษณะประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และฮับแห่งการเดินทางในภูมิภาค โดยจะต้องมุ่งขจัดอุปสรรคขัดขวางต่อการเดินทางของผู้คนที่เข้ามาใช้บริการภายในประเทศหรือเดินทางไปค้าขายแลกเปลี่ยน หรือท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ควรส่งเสริมให้ประชาชนสามารถติดต่อสื่อสารได้อย่างเสรีทั่วโลก ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถใช้สื่อภาษาสากลจนถึงระดับใช้การได้เป็นอย่างชำนาญ ซึ่งจะทำให้การแลกเปลี่ยนความคิดและบริการของประเทศไทยเป็นไปอย่างกว้างขวางไม่จำกัดอยู่ในเฉพาะหมู่คนไทย ควรส่งเสริมและลงทุนเครือข่ายอินเตอร์เน็ตให้ครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อให้อินเตอร์เน็ตเป็นเครื่องมือที่สำคัญของประชาชนในการแลกเปลี่ยนสินค้าบริการและความคิด

**ยุทธศาสตร์ รางที่ ๔ พัฒนาระบบทุนและการเงินเพื่อรองรับการเป็นศูนย์การเงินการลงทุนของภูมิภาค**

สินค้าอุตสาหกรรมและบริการของประเทศจะเกิดขึ้นไม่ได้เลยหากขาดซึ่งเงินทุนและระบบการเงินที่มั่นคงและเข้าถึงได้สะดวก และจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการเงินและการลงทุนของภูมิภาค

ได้ โดยจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การระดมทุนและการเคลื่อนย้ายเงินทุนเป็นไปโดยสะดวกแม้ในภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจซึ่งรัฐมักจำกัดการเคลื่อนย้ายทางการเงิน ธรรมาภิบาลในลักษณะมืออาชีพทางการเงินจะเป็นสิ่งจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเกิดความมั่นใจและกล้านำเงินมาลงทุนในประเทศไทย และทำให้บริษัททางการเงินและการบริการต่อเนื่องมาเปิดสาขาทำการในประเทศจำนวนมากในลักษณะเดียวกับที่ประเทศสิงคโปร์ได้ดำเนินการและประสบความสำเร็จมาแล้วในการสร้างสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์การเงินของโลกในภูมิภาค นอกจากนี้จะต้องทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงทุนต่างๆ ที่ระดมมาได้โดยสะดวก เป็นธรรมแต่มีความมั่นคง รัฐจะต้องส่งเสริมให้มีการนำเทคนิคสมัยใหม่ให้การระดมทุนทั้งภายในและภายนอกประเทศเป็นไปอย่างมั่นคงต่อนักลงทุน โดนมุ่งส่งเสริมภาคเอกชนให้ค้นคิดระบบการเงินและระบบการระดมทุนแบบใหม่ๆ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นและเข้าถึงแหล่งทุนได้อย่างสะดวกประหยัด อีกทั้งยังจะต้องทำระบบทุนให้เป็นมาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎหมายการค้าที่ล้าสมัย ประเทศไทยต้องส่งเสริมให้ประชาชนคนไทยเข้าใจให้ลึกซึ้งถึงระบบทุนนิยม ซึ่งแม้ว่าจะเป็นระบบที่ส่งเสริมให้มีการแข่งขันกันและมีการเอารัดเอาเปรียบกันสูงแต่ก็เป็นระบบเดียวที่จะสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศ อีกทั้งยังเป็นกระแสผลักดันหลักในการขับเคลื่อนโลกในยุคปัจจุบันและนับวันระบบนี้ยิ่งมีความเข้มแข็งมากขึ้น ประเทศไทยไม่อาจมีทรัพยากรมากพอที่จะเป็นปฏิปักษ์กับระบบทุนนิยมปัจจุบันได้ ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากจะทำให้ประชาชนคนไทยมีความเข้มแข็ง รู้กติกาของการแข่งขันในระบบทุนนิยม ทำการฝึกฝนประชาชนให้มีความสามารถสูงในการลงแข่งขันในสนามการค้านานาชาติ ซึ่งหลายประเทศที่ได้กล่าวมาแล้วไม่ว่าจะเป็น สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ และออสเตรเลีย ต่างก็เข้าร่วมเล่นเกมนี้อย่างเต็มความสามารถ ผลที่ได้ก็คือ ความมั่นคงและมั่งคั่งเป็นที่ประจักษ์

**<u>ยุทธศาสตร์รางที่ ๔ จัดตั้งองค์กรพัฒนายุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ทะเลเพื่อการพัฒนาอย่างบูรณาการและยั่งยืน</u>**

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ยุทธศาสตร์ทะเลจะต้องไม่แปลกแยกจากยุทธศาสตร์ชาติ แต่จะต้องสอดคล้องและเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ชาติ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีองค์กรซึ่งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะ มาทำหน้าที่ในการดูแลในการประสานสอดคล้องยุทธศาสตร์ในระดับต่าง ๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน โดยมีหน้าที่ศึกษาโดยละเอียดตามห้วงเวลา แล้วนำผลการศึกษามากำหนดและยุทธศาสตร์และนโยบายของชาติระยะปานกลางและระยะยาว ตลอดจนศึกษาและปรับปรุงยุทธศาสตร์และนโยบายในระดับรองซึ่งรวมถึงยุทธศาสตร์ทางทะเลตามระยะเวลาด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ยังต้องคอยตรวจสอบประเมินผลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ของรัฐบาลและหน่วยงานของรัฐอยู่เสมอ องค์กรเหล่านี้ต้องมีหน้าที่รวมถึงการให้ความรู้กับพรรคการเมืองในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะนโยบายระยะปานกลางและระยะยาวที่ได้ศึกษามา ทั้งนี้เพื่อให้พรรคการเมืองซึ่งมักมีนโยบายระยะสั้นเป็นของพรรคอยู่แล้ว ทราบว่านโยบายเหล่านั้นของพรรคนั้นอยู่ส่วนใดของนโยบายระยะปานกลางและระยะยาวของประเทศที่ควรจะเป็นและเข้ากันได้หรือไม่ ในกรณีที่พรรคการเมืองมีนโยบายระยะปานกลางและระยะยาวที่ชัดเจนของตนก็สามารถให้คำแนะนำได้ว่านโยบายของพรรคการเมืองเหล่านั้นหากนำไปปฏิบัติจะส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างไร สอดคล้องหรือขัดแย้งกับนโยบายที่ควรจะเป็นอย่างไร การมีองค์กรซึ่งดูแลการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เช่นนี้ จะทำให้เส้นทางการพัฒนาประเทศสั้นลง มีทิศทางไม่หักเหมากนักไม่ว่าจะมีรัฐบาลจะมาจากพรรคใด อีกทั้งองค์กรนี้จะต้องเผยแพร่และให้การศึกษาแก่ประชาชน เพื่อให้ผู้มีสิทธิเลือกตั้งสามารถเข้าใจทิศทางการพัฒนาประเทศที่ควรจะเป็น ทำให้สามารถเปรียบเทียบนโยบายและยุทธศาสตร์ของพรรคการเมืองที่จะเลือกได้อย่างเข้าใจ ซึ่งนโยบายเหล่านี้อาจจะแตกต่างกันไปตามอุดมการณ์ของพรรคและจะถูกผลักดันให้เป็นจริงผ่านนโยบายทางการเมืองของพรรค ทำให้ประชาชนเข้าใจผลของการเลือกพรรคการเมืองต่าง ๆ อย่างถูกต้อง และ

สามารถลงประชามติในการสนับสนุนนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ต้องการผ่านการเลือกตั้งพรรคการเมืองโดยตรง อันจะทำให้ระบบพรรคการเมืองมีความมั่นคงเนื่องจากสามารถขับเคลื่อนนโยบายที่ผ่านการรับรองและสนับสนุนจากประชาชนผู้มีความเข้าใจอย่างแท้จริงผ่านการเลือกตั้ง

# ผนวก ก. บทความเพื่อเผยแพร่

## ใช้ทะเลอย่างไรให้ประสบความสำเร็จ

1.บทนำ

สมุททานุภาพ หรือความสามารถในการใช้ทะเลในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่ชาติเป็นความลับที่มีค่ามหาศาลสำหรับผู้ที่เข้าใจ มีผู้พยายามอธิบายความลับนี้ด้วยการนำเสนอแนวคิดในการสร้างความมั่งคั่งจากทะเลอย่างน้อยสามท่าน พอล เคเนดี้ นับเป็นบุคคลแรก ๆ ที่ได้ศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง และได้ตั้งคำถามที่น่าสนใจว่า “เหตุใดบางประเทศจึงร่ำรวย ในขณะที่บางประเทศกลับยากจน” โดยเขาได้นำเสนอระบบทางทะเลของประเทศฮอลแลนด์ ในขณะที่ อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน ได้ศึกษาระบบทางทะเลของประเทศอังกฤษ ส่วน วอลเตอร์ รัสเซล มีด ได้ศึกษาความสำเร็จของสหรัฐอเมริกา ทั้งสามท่านต่างก็ได้เสนอคำอธิบายความลับแห่งการสร้างความมั่นคงและความมั่งคั่งดังกล่าวซึ่งมีความแตกต่างกันอยู่บ้างและเกี่ยวข้องกับปัจจัยต่อไปนี้ ได้แก่ การค้า การบริการทางการเงิน การต่อเรือ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ประชากร รัฐบาล เสรีภาพทางความคิด ระบบการเมืองของโลก และระบบกำลังทหารของโลก หรืออาจจำลองเป็นโมเดลกว้าง ๆ ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการสร้างสมุททานุภาพได้แก่ ปัจจัยภายในประเทศ คือ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ ประชากร และรัฐบาล และปัจจัยภายนอกประเทศอันได้แก่ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลก ตลอดจนองค์ประกอบแห่งสมุททานุภาพทั้งห้า ได้แก่ การผลิต การค้าและบริการ การขนส่ง การตลาด และการรักษาความปลอดภัย ในลักษณะที่ใกล้เคียงกับข้อเสนอของมาฮานนั่นเอง

การที่เราจะสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งจากทะเลได้นั้น เกิดขึ้นได้เนื่องจากทะเลนั้นมีลักษณะเป็นขุมทรัพย์อันล้ำค่าหลายประการ คุณสมบัติที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดก็คือ ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรจำนวนมาก ทั้งทรัพยากรที่มีชีวิต เช่นพืชและสัตว์น้ำ ตลอดจนทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต เช่น น้ำ ทราย ก๊าซ น้ำมัน และแร่ธาตุต่าง ๆ นอกจากนี้ทะเลยังมีคุณสมบัติอื่น ๆ เช่น เป็นแหล่งพลังงานจากคลื่นและลม และที่สำคัญที่สุดคือ คุณสมบัติการเป็นสื่อสาธารณะที่เชื่อมต่อเมืองท่าชายฝั่งเข้าด้วยกัน ทำให้เหมาะสมในการเป็นเส้นทางในการขนส่งทางน้ำซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำที่สุด นี่เป็นเพียงประโยชน์พื้นฐานบางประการเท่านั้น ประโยชน์ของทะเลคงจะกล่าวได้ไม่มีที่สิ้นสุดและจำกัดแต่เพียงจินตนาการของผู้ใช้เท่านั้น

ในเมื่อทะเลมีคุณสมบัติมากมายเช่นนี้แล้ว ประเทศไทยควรจะใช้มันอย่างไรดีจึงจะได้ประโยชน์สูงสุด ในเบื้องต้นคำตอบที่ดูเหมือนจะง่ายที่สุดก็คือ ใช้ประโยชน์ทุกอย่างจากทะเลเท่าที่จะทำได้และลงมือดำเนินการพร้อมกัน แนวทางนี้อาจจะเป็นความจริงในบางประเทศ อย่างไรก็ดีด้วยปัจจัยข้อจำกัดและสภาพจำเพาะบางประการทำให้ประเทศส่วนมากไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ และจำเป็นต้องเลือกที่จะพัฒนาการใช้ทะเลเป็นลำดับ หรือพัฒนาเพียงในบางประการซึ่งเหมาะสมกับประเทศของตนมากที่สุด วิธีหนึ่งที่จะเข้าใจแนวทางในการพัฒนาประเทศของเรา ก็คือการเรียนรู้จากประสบการณ์ของผู้ที่ประสบความสำเร็จในการใช้ทะเลมาก่อน เพื่อว่าความเข้าใจในแนวทางการใช้ทะเลของผู้อื่นอาจจะฉายแสงให้เห็นว่าประเทศ

ไทยควรจะดำเนินการพัฒนาทางทะเลของเราอย่างไร จึงขอนำเสนอโมเดลในการใช้ทะเลของประเทศในเอเชียจำนวน 3 ประเทศ กล่าวคือ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลีย เพื่อเป็นแนวทางในการพิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการใช้ทะเลของประเทศไทยต่อไป

**2. สิงคโปร์...ผู้ใช้ความเป็นสื่อสาธารณะของทะเลในการดึงดูดการค้าและการลงทุน**

จากเกาะเล็กๆ ที่เป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมงในปี 1819 ซึ่งมีขนาดเพียง 586 ตารางกิโลเมตร และขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติเป็นของตนเองแทบทุกอย่างแม้กระทั่งน้ำดื่มและประชากรดั้งเดิมของตนเอง ในทุกวันนี้เมืองสิงคโปร์กลายมาเป็นมหานครที่เต็มไปด้วยชีวิตชีวาและกิจกรรมทางธุรกิจ ปัจจุบันเมืองท่าสิงคโปร์เป็นแหล่งจอดแวะของสายการเดินเรือของโลกกว่า 200 สาย ทำให้สิงคโปร์สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรืออื่นกว่า 600 ท่าใน 120 ประเทศ คุณสมบัตินี้ทำให้สิงคโปร์สามารถนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าได้อย่างง่ายดาย นักธุรกิจบินเข้ามาติดต่อการค้าด้วยสายการบินแห่งชาติสิงคโปร์ซึ่งติดอันดับต้นของโลก บรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่อันลือชื่อทั้งหลายต่างก็มาตั้งฐานการผลิตในสิงคโปร์ พร้อมทั้งองค์กรระดับโลกต่างก็มีสำนักงานในสิงคโปร์เพื่อใช้ประโยชน์จากการที่สิงคโปร์เป็นแหล่งชุมนุมกิจกรรมการขนส่งทางทะเลและธุรกิจต่อเนื่องที่พร้อมมูลด้วยโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่ง ในหนังสือ “Singapore: The Next Lap” ของนายโก๊ะจ๊กตง อดีตนายกรัฐมนตรีสิงคโปร์ เขาได้เผยให้เห็นวิสัยทัศน์ในการสร้างสิงคโปร์ต่อไปในอนาคต “สิงคโปร์จะต้องเป็นหนึ่งเดียวกับ คุณภาพ ความเชื่อถือได้ และความเป็นเลิศ เราจะเป็นฮับหรือศูนย์ธุรกิจแห่งเอเชียแปซิฟิก” จากบทเรียนแห่งการเป็นฮับการขนส่งทางทะเลและฮับทางการค้าที่ประสบความสำเร็จอย่างท่วมท้นมาก่อน ทำให้สิงคโปร์ได้เรียนรู้ว่าความห่างไกลจากตลาดและการขาดแคลนทรัพยากรนั้นสามารถชดเชยได้ด้วยอำนาจของสื่อสารธารณะคือทะเล ด้วยที่ตั้งอันเป็นศูนย์รวมของสายการเดินเรือของโลก ซึ่งทำให้สิงคโปร์สามารถระดมทรัพยากรจากที่ห่างไกลและสามารถเชื่อมต่อกับตลาดของโลกได้อย่างง่ายดาย นายโก๊ะจกตงยังได้ให้ความหมายต่อไปว่า “สิงคโปร์เป็นเมืองท่าแห่งการแลกเปลี่ยนสินค้ามาตลอด แต่การเป็นเมืองฮับนั้นมากกว่าการเป็นเมืองท่าแลกเปลี่ยน เนื่องจากฮับนั้นจะต้องนำเสนอสินค้าและบริการชั้นหนึ่ง” จากประสบการณ์นี้สิงคโปร์จึงได้ตระหนักว่าหากมีเทคโนโลยีหรือวิธีการสมัยใหม่ชั้นหนึ่งที่จะเชื่อมโยงสิงคโปร์เข้ากับโลกสิงคโปร์ก็จะสามารถเป็นฮับในด้านอื่นได้ ฮับจึงเป็นทิศทางของสิงคโปร์ต่อจากนี้ไป โดยสิงคโปร์ได้ประกาศจะเป็นฮับหรือศูนย์กลางของภูมิภาคในด้านต่าง ๆ เช่น ศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล ศูนย์กลางอุตสาหกรรมทางทะเล ศูนย์การเงินและบริการ ศูนย์สื่อสารและสารสนเทศ ศูนย์การท่องเที่ยวในภูมิภาคอินโดจีน ศูนย์กฎหมายทะเลและตกลงข้อพิพาทในภูมิภาค ศูนย์การโทรคมนาคมสารสนเทศ ศูนย์ปิโตรเคมี ศูนย์การประชุม ศูนย์การจับจ่ายสินค้า และศูนย์รวมความบันเทิงระดับโลก ศูนย์หรือฮับในระดับยุทธศาสตร์เหล่านี้ต่างก็ดึงดูดธุรกิจจากฮินเตอร์แลนด์ที่ห่างไกลออกไป และสร้างความมั่งคั่งที่เป็นสัดส่วนเกินกว่าขนาดของเศรษฐกิจในประเทศ แต่ละฮับจะรับใช้ภูมิภาคและเชื่อมโยงภูมิภาคเข้ากับโลก และแต่ละฮับจะสร้างฐานะของตนด้วยการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ การวางแผนไปข้างหน้า ประสานงานกับในลักษณะทีมงานระดับโลกและดำรงความก้าวหน้าล้ำคู่แข่งเสมอ

สิงคโปร์มีวันนี้ได้อย่างไร ? จากการศึกษาประวัติศาสตร์จะเห็นว่า สิงคโปร์ได้สร้างบ้านแปลงเมืองมาอย่างเป็นขั้นตอน ปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์เรื่อยมาเพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยภายในและตอบสนองต่อโอกาส ความท้าทายและภัยคุกคามจากภายนอก ยุทธศาสตร์ในการสร้างชาตินั้นมีความเกี่ยวพันกับยุทธศาสตร์ทะเลอย่างแนบแน่น โดยเฉพาะกรณีของสิงคโปร์นั้น อาจกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์ชาติกับยุทธศาสตร์ทะเลนั้นเกือบจะเป็นสิ่งเดียวกัน เนื่องจากยุทธศาสตร์ทะเลเป็นเสาหลักที่สำคัญที่สุดในการสร้างชาติของสิงคโปร์มาโดยตลอด พัฒนาการของยุทธศาสตร์ของสิงคโปร์ตามห้วงเวลาต่างๆ มีดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์การแย่งชิงการค้าด้วยโมเดลฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์</u> ในระยะที่อังกฤษสร้างเมืองเมืองท่าสิงคโปร์ในปี 1819 นั้น ปัญหาของอังกฤษเป็นปัญหาเชิงรุก กล่าวคือ จะทำอย่างไรจึงจะสามารถแผ่ขยายอาณานิคมและเขตอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียซึ่งมีคู่แข่งสำคัญก็คือฮอลแลนด์ได้มาตั้งมั่นอยู่แล้ว ดังนั้นจึงอาจอนุมานได้ว่า อังกฤษได้สร้างสิงคโปร์ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้เป็นป้อมปราการด่านหน้าที่จะส่งเสริมความยิ่งใหญ่ทางการค้าของอังกฤษ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว อังกฤษจึงได้วางยุทธศาสตร์ให้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าเสรี ทั้งนี้เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์เฉพาะที่จะใช้เกาะแห่งนี้เป็นสถานีการค้าเพื่อแย่งชิงการแผ่ขยายอำนาจทางทะเลจากคู่แข่งสำคัญในขณะนั้นอันได้แก่ฮอลแลนด์ซึ่งได้มาสถาปนาการค้าในภูมิภาคนี้มาก่อนหน้านั้น โดยได้เล็งเห็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ความประสงค์ดังกล่าวบรรลุผล ก็คือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อันเหมาะสมเนื่องจากเป็นแหล่งผ่านของเรือสินค้าในภูมิภาค โดยเฉพาะการค้าระหว่างอินเดียกับจีน ซึ่งดีกว่าเมืองท่าปัตตาเวียของฮอลแลนด์ เมื่อนำมาประกอบกับยุทธศาสตร์การเป็นเมืองท่าปลอดภาษีในขณะที่ฮอลแลนด์เรียกเก็บภาษีจากเรือสินค้า จึงเป็นส่วนผสมที่ลงตัวในการดึงดูดความมั่งคั่งมาสู่เกาะแห่งนี้ ยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีนี้ได้ผลเกินคาด ภายในเวลาเพียงสัปดาห์เรือสินค้าจากเมืองท่าใกล้เคียงอื่น ๆ ต่างก็หลั่งไหลมาค้าขายที่เมืองท่าแห่งนี้ ตลอดจนนักธุรกิจทั้งจากตะวันตกและชาวจีนที่อพยพหนีจากภัยในประเทศแม่มาหางานทำต่างก็เข้ามาต่างก็ตั้งบริษัทการค้า และให้บริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การเป็นนายหน้าคนกลาง การให้บริการทางการเงิน และการซ่อมแซมเรือ หรือแม้กระทั่งกิจกรรมทางธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น โรงฝิ่นและบ่อนพนัน ปริมาณการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าและกิจกรรมทางธุรกิจต่อเนื่องที่เฟื่องฟูทำให้รัฐบาลสามารถจัดเก็บภาษีจากรายได้ สามารถสร้างงานและบรรยากาศเมืองที่คึกคักอันเป็นแรงดึงดูดให้แรงงานชาวจีน อินเดีย และชาวมาเลย์พื้นเมืองยิ่งหลั่งไหลเข้ามาตั้งรกรากและสร้างชุมชนที่ประกอบเป็นประชากรของสิงคโปร์ในปัจจุบัน นอกจากเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนสินค้าแล้ว แม้จะมีปัจจัยอ่อนด้อยคือไม่มีทรัพยากรธรรมชาติของตนเอง แต่อังกฤษก็ได้เตรียมแผนไว้แล้ว คือ เข้าครอบครองแหลมมาลาในภายหลัง และใช้ความเป็นเมืองท่าทำให้สิงคโปร์ในลักษณะฟรีพอร์ตและฮินเตอร์แลนด์ ทำให้สิงคโปร์ ได้รับประโยชน์ในการเป็นนายหน้าซื้อขายในการจัดซื้อและแปรรูปวัตถุดิบในภูมิภาค เช่น ดีบุกและยางพาราเพื่อส่งขายให้ตลาดตะวันตก ตลอดจนเป็นนายหน้ากระจายสินค้าอุตสาหกรรมจากตะวันตกให้แก่ประเทศในภูมิภาค ความมั่งคั่งจากการใช้วัตถุดิบของรัฐข้างเคียงนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านไม่พอใจนโยบายของสิงคโปร์และพยายามหาทางแก้ไขในภายหลัง ตลอดเวลาแห่งความรุ่งเรืองนี้ สิงคโปร์ได้ประโยชน์จากการมุ่งทางการค้าเป็นหลัก เนื่องจากได้รับการคุ้มครองจากจักรวรรดิอังกฤษที่ทรงอำนาจ จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่

สองได้ทำให้อังกฤษประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอย่างหนักจนไม่สามารถดำรงกำลังทหารในการป้องกันจักรวรรดิตะวันไม่ตกดินได้อีกต่อไป จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการให้เอกราชแก่ดินแดนต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งรวมถึง มาเลเซีย บอร์เนียว และสิงคโปร์ด้วยในที่สุด ยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีได้สร้างความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและทำให้สิงคโปร์กลายจากหนองน้ำและหมู่บ้านชาวประมงเมื่อต้นศตวรรษที่ 19 มาเป็นเมืองสมัยใหม่ในกลางศตวรรษที่ 20

ยุทธศาสตร์การสร้างฐานการผลิตและธุรกิจบริการต่อเนื่อง จุดเปลี่ยนทางยุทธศาสตร์ในช่วงที่สองซึ่งเริ่มต้นในราวปี 1960 ภายหลังจากที่ได้รับอิสรภาพในการปกครองตนเองจากอังกฤษแล้ว สิงคโปร์เริ่มประสบปัญหาภัยคุกคามทั้งจากภายนอกอันได้แก่มาเลเซียและอินโดนีเซีย และภัยคุกคามภายใน อันได้แก่ปัญหาทางเศรษฐกิจ ความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติ และปัญหาแรงงาน ทำให้วัตถุประสงค์เฉพาะของสิงคโปร์เปลี่ยนไปเป็นการสร้างความมั่นคงอยู่รอดจากภัยคุกคามภายในและภายนอกดังกล่าว เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวทำให้สิงคโปร์จำเป็นต้องเสริมยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรีซึ่งไม่อาจขยายตัวรองรับอัตราประชากรที่เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างรวดเร็ว ด้วยยุทธศาสตร์การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนี้ในเบื้องต้นเกิดจากปัญหาภายในคือ ที่ตั้งอันเหมาะสมในการกระจายสินค้า แต่ก็มีปัจจัยขัดขวางอันได้แก่ความขาดแคลนทรัพยากร ปัญหาประชากรและการว่างงาน และในเวลาต่อมาเพิ่มเติมด้วยปัญหาความขัดแย้งระหว่างมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซียทำให้สิงคโปร์ไม่สามารถอาศัยวัตถุดิบจากฮินเตอร์แลนด์เหล่านี้ได้อีกต่อไปและยังต้องเผชิญกับภัยคุกคามจากการรุกรานจากเพื่อนบ้านดังกล่าว สำหรับสาเหตุของปัญหาภายในนั้นเกิดจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 2 ล้านคนเศษ จึงเริ่มถึงขีดจำกัดของเศรษฐกิจเมืองท่าเสรีที่จะสร้างงานรองรับปริมาณประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ หลังจากอังกฤษให้เอกราชแก่สิงคโปร์และดินแดนต่างๆ ในแถบนี้แล้ว ในปี 1960 รัฐบาลนายกรัฐมนตรีลีกวนยูได้ร้องขอความช่วยเหลือจากสหประชาชาติให้ช่วยประเมินแนวทางในการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไป คณะกรรมการจากสหประชาชาติได้ศึกษาและให้คำแนะนำว่า ด้วยอัตราเพิ่มของประชากรที่สูงสิงคโปร์จำเป็นจะต้องสร้างงานเพื่อรองรับประชากรจำนวน 240,000 ตำแหน่งภายในหนึ่งทศวรรษ มิฉะนั้นจะต้องประสบปัญหาการว่างงานอย่างรุนแรง คณะกรรมการฯ ได้แนะนำว่าสิงคโปร์มีศักยภาพในสามประการได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และการประมง สิงคโปร์มีแนวคิดที่จะกำจัดข้อจำกัดทางทรัพยากรและตลาดภายในที่เล็กด้วยการรวมกับสหพันธรัฐมาเลเซียในระหว่างปี 1963-1965 แต่แผนการนี้ก็ต้องล้มเหลวและต้องแยกตัวออกจากสหพันธรัฐมาเลเซียเนื่องจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างเชื้อชาติและการเมืองที่รุนแรง ภายหลังการแยกตัว สิงคโปร์ยังต้องประสบปัญหาหนักเมื่ออังกฤษประกาศที่จะปิดฐานทัพเรือที่สิงคโปร์และถอนทหารออกจากตะวันออกในเวลาต่อมา ซึ่งส่งผลทางเศรษฐกิจและความมั่นคงอย่างรุนแรง สิงคโปร์จึงจำเป็นต้องรีบก้าวเข้าสู่การปฏิวัติทางอุตสาหกรรมอย่างรีบเร่ง หลังจากทดลองสร้างอุตสาหกรรมการผลิตภายในด้วยการปกป้องอุตสาหกรรมภายในที่มีอยู่จำนวนน้อย สิงคโปร์พบว่าสินค้าของตนไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกเนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีการผลิตและขาดประสบการณ์ในการจัดการทางอุตสาหกรรม ในที่สุดสิงคโปร์ได้พบสูตรสำเร็จด้วยการเป็นฐานการผลิตให้กับบรรษัทข้ามชาติอเมริกันและชาติอุตสาหกรรมอื่น ๆ จากยุโรปและญี่ปุ่น โครงสร้างนี้เหมาะสมกับสิงคโปร์เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจาก ในด้านการผลิตและการ

จัดการนั้น นักลงทุนต่างชาติจะเป็นผู้จัดหาเทคโนโลยีและเงินทุน ตลอดจนคัดเลือกผลิตภัณฑ์ที่จะผลิตและเป็นผู้ทำตลาดโดยมีตลาดภายในประเทศแม่และตลาดโลกรองรับอยู่แล้ว สิ่งที่สิงคโปร์ต้องทำก็เพียงคัดเลือกอุตสาหกรรมและบรรษัทที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มสูงสุดให้แก่ชาวสิงคโปร์ในรูปค่าจ้างแรงงานและการพัฒนาบุคคลซึ่งเป็นประชากรของสิงคโปร์ จัดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่เหมาะสม จะจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานอันได้แก่นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจน จัดหาและแรงงานราคาถูกและมีการศึกษาดี ซึ่งได้ผ่านการฝึกหัดเบื้องต้นและปรับวัฒนธรรมการทำงานให้เหมาะกับการอุตสาหกรรมสมัยใหม่ในด้านการขนส่ง ปรับปรุงเมืองท่าของตนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การขนส่งวัตถุดิบมาสู่ฐานการผลิตและการขนส่งผลิตภัณฑ์ไปจำหน่ายมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางการบริการที่เกี่ยวข้องครบวงจร เช่น บริการทาง การค้า การเงิน การสื่อสาร การประกันภัยทางทะเล การซ่อมแซมเรือ การสันทนาการ เป็นต้น และที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน ก็คือการให้ความมั่นใจต่อนักลงทุน ทั้งในนโยบายของรัฐบาลที่ยึดมั่นหลักการค้าเสรี และความมั่นใจในการเมืองที่มั่นคงปราศจากการประท้วงของแรงงาน และการรักษาความมั่นคงทางดินแดนด้วยการเสริมสร้างกำลังทหารที่พร้อมจะปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องร่วมกับนโยบายต่างประเทศที่ใช้ประโยชน์จากการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบและความร่วมมือทางทหารกับสหรัฐอเมริกา ยุทธศาสตร์การสร้างฐานการผลิตบนเสาหลักของเมืองท่าเสรีนี้ ได้สร้างสิงคโปร์ให้ขึ้นสู่อันดับต้นของโลกในเวลาเพียงสองทศวรรษเท่านั้น

<u>ยุทธศาสตร์การกระจายความเสี่ยงและการลงทุน</u> ในปัจจุบัน ปัญหาของสิงคโปร์ด้านความมั่นคงภายนอกระหว่างมาเลเซียและอินโดนีเซียนั้นไม่รุนแรงเหมือนเช่นแต่ก่อน ปัญหาหลักของสิงคโปร์นั้นกลับมาที่ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงซึ่งเกิดจากความเปลี่ยนแปลงของสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีของโลก การสร้างฐานการผลิตบนพื้นฐานของบริษัทข้ามชาติได้ทำให้เศรษฐกิจของสิงคโปร์ต้องพึ่งพาบริษัทและทำให้บริษัทเหล่านี้มีอำนาจต่อรองสูง ตลอดจนสภาพการแข่งขันอาจทำให้บริษัทเหล่านี้ย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่นที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าได้ อีกประการหนึ่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ก็เป็นปัจจัยที่อาจกลับมาสร้างความเสื่อมทางเศรษฐกิจให้แก่สิงคโปร์ได้ อดีตได้แสดงให้เห็นแล้วว่ามีเมืองอื่นในช่องแคบมะละกาที่เหมาะที่จะเป็นเมืองท่าเช่นเดียวกับสิงคโปร์ ในปัจจุบันมาเลเซียได้เริ่มพัฒนาเมืองท่ากะลังของตน และสามารถแย่งชิงสายการเดินเรือจากสิงคโปร์ไปได้ 30% ซึ่งย่อมเป็นสัญญาณเตือนภัยที่ดี และหากวันหนึ่งข้างหน้าอินโดนีเซียหันมาพัฒนาเมืองท่าของตนบ้าง เศรษฐกิจบนพื้นฐานเมืองท่าเสรีของสิงคโปร์ก็อาจประสบปัญหาใหญ่ได้ นอกจากนี้พัฒนาการทางต่าง ๆ เช่น การสร้างแลนด์บริดจ์ของไทยและมาเลเซีย หรือ การตัดคลองกระ ซึ่งหากเกิดขึ้นเมื่อใดก็จะส่งผลกระทบกับสิงคโปร์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีซึ่งทำให้เรือสินค้ามีแนวโน้มจะใหญ่ขึ้นและสามารถเดินทางได้นานขึ้นโดยไม่ต้องจอดแวะ ก็อาจทำให้เรือสินค้าในอนาคตใหญ่มากเกินกว่าจะเข้าช่องแคบสิงคโปร์ หรือสามารถเดินทางโดยไม่ต้องจอดแวะที่สิงคโปร์เลยก็เป็นได้

สิ่งเหล่านี้ทำให้สิงคโปร์จำต้องปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ของตนเพื่อรองรับ โดยในระยะปานกลาง เราจะเห็นว่าสิงคโปร์จะยังคงเดินหน้าเสริมสร้างเศรษฐกิจและความมั่นคงบนพื้นฐานของเมืองท่าเสรีและการเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสูงให้แก่บรรษัทข้ามชาติอย่างต่อเนื่องต่อไปแล้ว ตลอดจนพยายามก้าวล้ำกว่าคู่แข่งขัน ด้วยการ

นำเสนอเมืองท่าที่ดีและทันสมัยกว่าและพร้อมมูลด้วยผู้ประกอบการที่เชื่อมโยงกัน ด้วยการสร้างสิงคโปร์ให้เป็นฮับแห่งการขนส่ง การสื่อสาร การเงิน และการบันเทิงด้วยโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่งที่เหนือล้ำกว่าคู่แข่ง ตลอดจนดำรงนโยบายการลงทุน เพื่อรักษาลูกค้าเก่าและดึงดูดลูกค้าใหม่ให้มาลงทุนในสิงคโปร์อยู่เสมอ

นอกจากนี้ยังพบว่าสิงคโปร์เริ่มจะดำเนินยุทธศาสตร์การกระจายความเสี่ยงเพื่อรองรับความแปรปรวนของกระแสความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของโลกที่อาจส่งผลกระทบให้จุดเด่นของสิงคโปร์ทางด้านภูมิศาสตร์ไม่เข้มแข็งเช่นแต่ก่อน หนึ่งในการปรับโครงสร้างเพื่อรองรับความไม่แน่นอนได้แก่การเพิ่มสัดส่วนของอุตสาหกรรมบริการให้มากขึ้น ทั้งนี้เป็นเพราะอุตสาหกรรมการผลิตเทคโนโลยีสูงส่วนมากนั้นตกอยู่ในมือต่างชาติทำให้เศรษฐกิจสิงคโปร์มีจุดอ่อนที่ต้องพึ่งพาธุรกิจต่างชาติเหล่านี้สูง บรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่เหล่านี้แม้จะสร้างความมั่งคั่งให้ชาวสิงคโปร์ผ่านภาษีเงินได้ ค่าจ้างเงินเดือนระดับสูง เงินสมทบจากนายจ้างเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการถ่ายทอดและฝึกหัดงานและเทคโนโลยีให้แก่ชาวสิงคโปร์ แต่ก็ทำให้บรรษัทเหล่านี้มีอำนาจต่อรองสูงในด้านการขอมาตรการสนับสนุน และอาจย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศไปสู่ประเทศที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าได้เสมอ โดยสิงคโปร์พยายามเพิ่มสัดส่วนธุรกิจของชาวสิงคโปร์เอง ซึ่งปัจจุบันยังเป็นเจ้าของกิจการที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก อันได้แก่อุตสาหกรรมทางทะเลที่ได้พัฒนามาเป็นลำดับในอดีต ได้แก่ การซ่อมสร้างและดัดแปลงเรือ ฐานขุดเจาะ และยานปฏิบัติการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง สำหรับการบริการนั้นอยู่ในวิสัยที่ชาวสิงคโปร์สามารถทำได้ เช่น การบริการที่ต่อเนื่องจากบริการท่าเรือ เช่น บริการการเงินในการซื้อขายสินค้า บริการประกันภัย และบริการกฎหมายข้อพิพาททางเรือ และบริการที่ต่อเนื่องครบวงจรให้แก่นักธุรกิจทางเรือและผู้มาเยือนที่มาที่นี่ด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น สายการบิน สายการเดินเรือ แหล่งท่องเที่ยว ย่านซื้อขายจับจ่าย ย่านอาหาร แหล่งบันเทิง ดังจะเห็นได้จากการเร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานชั้นหนึ่งที่ทันสมัย เช่น โครงการกาสิโนคอมเพล็กซ์ หรือคำขวัญว่า สิงคโปร์จะเป็นเมืองฮับแห่งการขนส่งทางทะเล เมืองฮับแห่งการสื่อสารโทรคมนาคมและสารสนเทศ เมืองฮับแห่งการท่องเที่ยว เป็นต้น อุตสาหกรรมบริการจะช่วยสร้างรายได้ให้สิงคโปร์และลดการพึ่งพาธุรกิจต่างชาติในสัดส่วนที่สูงเกินไป

ในระยะยาวแล้ว สิงคโปร์มีความจำเป็นที่จะต้องดำรงความมั่นคงและมั่งคั่งด้วยยุทธศาสตร์การกระจายการลงทุนไปทั่วโลก ซึ่งสิงคโปร์ได้เริ่มดำเนินการมาระยะหนึ่งแล้ว ทางด้านการท่าเรือสิงคโปร์ได้ใช้ความชำนาญในการบริหารท่าเรือที่มีเรือผ่านมากที่สุดในโลกให้เป็นประโยชน์สูงสุด ด้วยการกระจายการลงทุนออกไปนอกประเทศ โดยได้เข้าดำเนินการท่าเรือจำนวน 28 แห่ง ใน 16 ประเทศทั่วโลก ซึ่งจะทำให้สิงคโปร์มีลูกค้าอย่างต่อเนื่องแม้ว่าปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบสิงคโปร์จะมีความเปลี่ยนแปลงในอนาคต ด้านการขนส่งสายการเดินเรือเนปจูนโอเรียนต์ไลน์ของสิงคโปร์ได้เข้าซื้อกิจการของสายการเดินเรือเอพีแอลหรืออเมริกันเพรสซิเดนต์ไลน์ ทำให้กองเรือคอนเทนเนอร์ของสิงคโปร์มีเส้นทางครอบคลุมเส้นทางต่างๆ ทั่วโลก ทั้งสายออสเตรเลีย เอเชีย ตะวันออกกลาง ยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ นี่เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องกระทำทั้งนี้เนื่องจากการเดินเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ลงทุนสูง มีระยะคืนทุนยาวนาน และมีวงรอบผลประกอบการขึ้นลงตามวัฏจักรเศรษฐกิจของโลกทำให้มักประสบปัญหาขาดทุนในปีที่เศรษฐกิจโลกตกต่ำ อีกประการหนึ่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นเสาหลักที่ค้ำจุนให้สิงคโปร์เจริญเติบโตมาอย่างต่อเนื่องนี้ มีจุดอ่อนบางประการคือ การแข่งขันจากเมืองท่าอื่นในช่องแคบมะละกา

เช่น มาเลเซียได้เริ่มสร้างเมืองท่ากะลังขึ้นมาแข่งขันและสามารถแย่งสายการเดินเรือที่สำคัญไปจากสิงคโปร์ได้ประมาณ 20% ในขณะที่อินโดนีเซียก็มีศักยภาพที่จะทำสิ่งเดียวกันนี้ในเวลาอันเหมาะสม การสร้างแลนด์บริดจ์ของมาเลเซีย แผนการสร้างแลนด์บริดจ์ของไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนการตัดคลองกระของไทย หากเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อเสาหลักของสิงคโปร์อย่างใหญ่หลวง นอกจากนี้ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการขนส่งที่มีแนวโน้มทำให้เรือสินค้ามีขนาดใหญ่มากขึ้นอย่างต่อเนื่องอาจทำให้เรือบางลำใหญ่เกินกว่าจะเข้าสู่ช่องแคบสิงคโปร์ หรือมีขนาดใหญ่มากจนสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้โดยไม่จำเป็นต้องจอดแวะเมืองท่าระหว่างทางเช่นสิงคโปร์เลยในอนาคต สิ่งเหล่านี้เป็นความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงหากไม่เตรียมการไว้ก่อน การกระจายการลงทุนในเมืองท่าทั่วโลกจะเป็นการสร้างผลกำไรที่ค่อนข้างคงที่สำหรับการกระจายความเสี่ยงประการสำคัญที่สุดของสิงคโปร์ ได้แก่การตั้งกองทุนแห่งชาติเพื่อลงทุนทั่วโลก คือเทมาเส็กโฮลดิ้ง ซึ่งนำเงินจากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งมีปริมาณมหาศาล ไปลงทุนในกิจการในเอเชียและในกลุ่มประเทศโออีซีดีและสามารถผลตอบแทนในอัตรา 18% ต่อปี อันเป็นการประกันภัยที่ดีในกรณีที่ในวันหนึ่งวันใดข้างหน้าหากสถานการณ์ที่สร้างความรุ่งเรืองให้กับสิงคโปร์ได้เปลี่ยนไป ชาวสิงคโปร์ก็ยังอาจจะมีรายได้ที่ดีจากการลงทุนในประเทศที่ร่ำรวยทรัพยากรอื่น ๆ

จะเห็นว่า บทบาทของยุทธศาสตร์ทะเลในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้แก่สิงคโปร์นั้นสูงมาก หรืออาจกล่าวได้ว่าสิงคโปร์สร้างชาติบนเสาหลักของยุทธศาสตร์ทะเล โดยพื้นฐานความเจริญของสิงคโปร์นั้นคือปัจจัยทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเป็นเมืองท่าทางทะเลนั่นเอง อย่างไรก็ดีปัจจัยนี้โดยลำพังยังไม่เพียงพอในการสร้างสิงคโปร์ให้ก้าวขึ้นมาสู่โลกที่หนึ่งในปัจจุบันนี้ หากแต่รัฐบาลสิงคโปร์ต้องใช้ความมุ่งมั่นและตั้งใจจริงในการนำพาเกาะเล็กๆ แห่งนี้ฟันฝ่าอุปสรรคภัยคุกคามต่าง ๆ ทั้งภัยจากความมั่งคงจากภายนอก และปัญหาสังคมภายใน ทำให้สามารถวางแผนสร้างสิงคโปร์บนพื้นฐานของยุทธศาสตร์เมืองท่าเสรี เพื่อสร้างฐานการผลิตและบริการอย่างชาญฉลาด ทำให้สิงคโปร์สามารถตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลได้อย่างมหาศาล อย่างไรก็ดีหากรัฐบาลมิได้แก้ไขและป้องกันปัญหาสังคมควบคู่กันไปอย่างพอเหมาะ ด้วยการแปลงความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจมาเป็นความมั่นคงทางทหารและทางการเมืองแล้ว สิงคโปร์ก็อาจจะไม่ประสบความสำเร็จในระดับปัจจุบันนี้ นอกจากนั้น สิงคโปร์ยังเตรียมการรองรับความแปรปรวนทางเศรษฐกิจโลกและความไม่แน่นอนในอนาคต ด้วยการกระจายการลงทุนไปทั่วโลก ทั้งการรุกในสาขาการบริหารท่าเรือ และการลงทุนในกิจการในประเทศต่าง ๆ ด้วยกองทุนแห่งชาติ ซึ่งจะเป็นหลักประกันที่ดีว่าสิงคโปร์จะสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากดินแดนต่างๆ ได้ทั่วโลก แม้ว่าในอนาคตความเป็นเมืองท่าของสิงคโปร์อันเป็นรากฐานสำคัญอาจจะเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงจากเมืองท่ารอบข้างซึ่งต่างก็มีศักยภาพไม่น้อยกว่าสิงคโปร์ทั้งสิ้น สำหรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนานั้น ด้วยขนาดพื้นที่ที่จำกัดทำให้สิงคโปร์ประสบปัญหาสิ่งแวดล้อมจากภาวะอากาศเป็นพิษและน้ำทิ้งจากโรงงาน อย่างไรก็ดีรัฐบาลสิงคโปร์ได้เล็งเห็นปัญหาเหล่านี้มาตั้งแต่ต้น และได้วางมาตรการเพื่อบรรเทาปัญหาลงแม้ว่าจะไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ทั้งหมด

**3. สาธารณรัฐเกาหลี...ผู้ใช้ทะเลเพิ่มความสามารถในการแข่งขันบนพื้นฐานอุตสาหกรรมส่งออกสินค้าเทคโนโลยีสูง**

สำหรับประเทศสาธารณรัฐเกาหลี แม้ว่าจะมีลักษณะความจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติ ภัยคุกคามจากภายนอก ปัญหาการว่างงาน และความยากจนเช่นเดียวกับสิงคโปร์ แต่สาธารณรัฐเกาหลีมิได้เป็นเส้นทางผ่านที่สำคัญของสายการเดินเรือของโลกเช่นสิงคโปร์ ในมุมมองหนึ่งปัญหาของสาธารณรัฐเกาหลีจึงหนักหนาสาหัสกว่าและไม่อาจแก้ไขได้ด้วยวิธีเดียวกัน อย่างไรก็ดีสาธารณรัฐเกาหลีมีโชคดีอยู่บ้างที่มีชายฝั่งถึงสามด้าน ซึ่งเมื่อประกอบกับปัจจัยรัฐบาลที่มุ่งมั่น และประชาชนที่พร้อมจะทำงานหนักด้วยค่าแรงที่ต่ำ ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถสร้างเศรษฐกิจการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกโดยใช้ทะเลเป็นเครื่องมือเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้วยค่าขนส่งที่ต่ำได้สำเร็จ ความคับขันของประเทศและความกล้าหาญของรัฐบาล ประกอบกับการวางแผนนโยบายอุตสาหกรรมที่เป็นขั้นตอนสมเหตุสมผล ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีสามารถตักตวงความมั่งคั่งได้อย่างน่ามหัศจรรย์ และไม่เพียงก้าวจากโลกที่สามมาสู่โลกที่หนึ่งได้เท่านั้น หากแต่ยังสร้างขีดความสามารถที่ติดอันดับต้นของโลกในหลายสาขา รวมทั้ง อิเล็กทรอนิกส์ การต่อเรือ การขนส่งทางเรือ และเหล็กกล้า ได้ภายในเวลาเพียงไม่ถึงสามทศวรรษ อย่างไรก็ดียุทธศาสตร์การสร้างชาติด้วยอุตสาหกรรมหนักนี้ได้ส่งผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณรัฐเกาหลีอย่างหนัก ซึ่งรวมถึงปัญหา ฝนกรด สิ่งมีชีวิตถูกทำลาย แหล่งน้ำบนดินและใต้ดินปนเปื้อน และการทำลายระบบนิเวศน์ทางทะเล ซึ่งเป็นผลกระทบที่สาธารณรัฐเกาหลีพยายามแก้ไขอย่างเร่งด่วนในขณะนี้ พัฒนาการทางยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศเกาหลีนั้นอาจแบ่งได้ 3 ระยะ ดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์อันไร้ทิศทางหลังสงครามเกาหลี</u> ในระยะแรกนี้เริ่มตั้งแต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และสงครามเกาหลี ปัญหาของเกาหลีคือสภาพความยากจน ขาดแคลนอาหาร และภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือ ซึ่งรัฐบาลซิงมุนรี ได้พยายามแก้ไขแต่ไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาความยากจนจากการไม่มีที่ดินทำกินด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อให้ที่ดินทำกินตกอยู่ในมือของประชาชนรายย่อยแทนที่จะเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ และได้เริ่มอุตสาหกรรมเบาที่มีอยู่เป็นจำนวนน้อย เพื่อทดแทนการนำเข้า นอกจากนี้ยังวางรากฐานการศึกษาภาคบังคับ แต่รัฐบาลซิงมุนรีไม่ปรากฏว่ามียุทธศาสตร์ในการแก้ปัญหาที่เด่นชัด และยังคงดำรงนโยบายพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาในอัตราที่สูง สาธารณรัฐเกาหลีในช่วงนี้จึงไม่ประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจ และยังคงมีปัญหาความยากจน การว่างงาน การขาดแคลนอาหารทั่วประเทศ จนกระทั่งรัฐบาลซิงมุนรีต้องลงจากอำนาจเมื่อนักศึกษาทำการประท้วงในปี 1959 เช่นเดียวกันในช่วงนี้ยุทธศาสตร์ทะเลก็ไม่มีอะไรที่ที่เด่นชัด และไม่ได้มีผลในการช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติมากนัก ในช่วงนี้พัฒนาการทางทะเลของเกาหลีมีเพียงการต่อเรือด้วยรัฐวิสาหกิจซึ่งประสบผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

<u>ยุทธศาสตร์การสร้างชาติด้วยฐานการผลิตอุตสาหกรรมหนักเพื่อการส่งออก</u> เมื่อเริ่มรัฐบาลปักจุงฮีในปี 1961 ปัญหาสำคัญของเกาหลียังคงเป็นภัยคุกคามจากเกาหลีเหนือและความยากจน ขาดแคลนอาหาร และการว่างงาน โดยเฉพาะเมื่อเกาหลีเหนือดูเหมือนจะประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจและมีศักยภาพทางสงครามเพิ่มมากขึ้น หลังจากการแยกประเทศกันในปี 1945 สาธารณรัฐเกาหลีได้รับส่วนแบ่งพื้นที่ซึ่งมีทรัพยากรธรรมชาติและโรงงานอุตสาหกรรมจากญี่ปุ่นมากกว่า ทำให้วัตถุประสงค์ของเกาหลีคือต้องสร้างความมั่นคงทั้งภายนอกและภายในเพื่อความอยู่รอดของชาติโดยเร่งด่วน

รัฐบาลปักจุงฮีจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทันที ทั้งนี้เนื่องจากเกาหลีมีปัจจัยบังคับพื้นที่เพาะปลูกจำนวนน้อย ทำให้ไม่สามารถพึ่งพาการเกษตรได้ จึงต้องหันมาหาการผลิตเท่านั้น แม้ว่าจะขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นปัจจัยการผลิต และเทคโนโลยีในการผลิต แต่สาธารณรัฐเกาหลีมีจุดเด่นสามประการคือ มีทางออกทะเลถึงสามด้าน มีแรงงานราคาถูกและการศึกษาดี ตลอดจนมีรัฐบาลที่กล้าหาญและมุ่งมั่น รัฐบาลปักจุงฮีเริ่มต้นด้วยการพาประเทศออกจากภาวะขาดแคลนอาหารและการว่างงาน ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมเบาก่อน เพื่อสร้างความพอเพียงและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ปุ๋ย สารเคมีในการทำปุ๋ยและเส้นใยสังเคราะห์ ซีเมนต์ในการก่อสร้าง ถนน ไฟฟ้า และเหล็กกล้า เป็นต้น หลังจากโครงสร้างที่จำเป็นเริ่มพร้อมแล้ว จึงได้เริ่มยุทธศาสตร์การ “สร้างชาติด้วยการส่งออก” ด้วยสินค้าอุตสาหกรรมหนักและ ปิโตรเคมี โดยเน้นการ “ส่งออกเป็นลำดับแรก” และ “การเติบโตทางเศรษฐกิจมาก่อน” ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างงดงามในการเปลี่ยนสาธารณรัฐเกาหลีจากประเทศเกษตรกรรมที่ยากจนมาเป็นโลกอุตสาหกรรมที่เต็มไปด้วยโอกาสและคุณภาพชีวิตแบบสังคมเมือง อันเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนามาจนทุกวันนี้ ในการสร้างชาติด้วยเศรษฐกิจการส่งออกนี้ สาธารณรัฐเกาหลีได้ใช้ยุทธศาสตร์ทะเลประสานกับยุทธศาสตร์อื่นของชาติอย่างเป็นขั้นตอน ประการแรก เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีความขาดแคลนทรัพยากรเกือบทุกอย่างที่จำเป็นต่อการบริโภคของประชากรและอุตสาหกรรม ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีต้องนำเข้าจำนวนมาก ทั้งข้าว อาหาร ปุ๋ย ซีเมนต์ เหล็ก เครื่องจักรอุตสาหกรรม ฯลฯ และเมื่อผลิตสินค้าได้ ก็จำเป็นต้องส่งออก สิ่งเหล่านี้ทำให้รัฐบาล ซึ่งในระยะแรกให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือเพื่อเป็นสินค้าส่งออก โดยตั้งใจจะฉวยโอกาสที่ในช่วงทศวรรษที่ 1960 เศรษฐกิจของโลกกำลังขยายตัวและมีความต้องการเรือสินค้า อย่างไรก็ดีเมื่อสินค้าอุตสาหกรรมของเกาหลีเริ่มผลิตได้และส่งออกจำนวนเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลปักจุงฮีจึงพบว่าสาธารณรัฐเกาหลีมิได้ตั้งอยู่บนเส้นทางผ่านของสายการเดินเรือโลก และแต่ละเดือนจะมีสายการเดินเรือแวะเมืองท่าสาธารณรัฐเกาหลีจำนวนจำกัด มีปริมาณไม่เพียงพอในการขนส่งทั้งวัตถุดิบนำเข้าและสินค้าส่งออก ดังนั้นจึงหันมาสนับสนุนอุตสาหกรรมการเดินเรือเพื่อให้มีวัตถุดิบราคาต่ำป้อนโรงงานอุตสาหกรรม และสินค้าของสาธารณรัฐเกาหลีมีต้นทุนการขนส่งต่ำ ซึ่งจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อกิจการเดินเรือสามารถจัดหาเรือได้ในราคาต่ำ รัฐบาลจึงได้หันมาสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือด้วยโครงการอุดหนุน ช่วยเหลือ และมาตรการการบรรทุกที่ปกป้องอุตสาหกรรมเดินเรือภายในประเทศ ทั้งนี้ก็เพื่อสนับสนุนให้สินค้าอุตสาหกรรมการโดยรวมมีต้นทุนต่ำสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก แม้ภายหลังจากที่ประธานาธิบดีปักจุงฮีจะถูกลอบสังหารแล้ว และรัฐบาลต่อมาก็ได้มีการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจให้สมดุลมากยิ่งขึ้น จากที่เน้นการส่งเสริมผู้ประกอบการรายใหญ่ มาเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก และลดการแทรกแซงของรัฐบาลลงเพื่อปล่อยให้กลไกการค้าเสรีทำหน้าที่ได้มากขึ้น แต่ยุทธศาสตร์การสร้างความมั่งคั่งและมั่นคงด้วยการส่งออกซึ่งสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันด้วยอุตสาหกรรมเดินเรือและต่อเรือก็ยังไม่เปลี่ยนแปลง แม้ว่าสินค้าส่งออกจะเปลี่ยนมาเป็นอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้นก็ตาม

<u>ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจบนฐานความรู้</u> ในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้นี้ แม้ว่าปัญหาความมั่นคงจากภัยคุกคามภายนอกจะยังไม่เปลี่ยนแปลง แต่ก็ได้เบาบางลงเนื่องจากในปัจจุบันสาธารณรัฐเกาหลีมีขีดความสามารถในการป้องกัน

ตนเองและพัฒนาอาวุธสูงมาก ปัญหาหลักในปัจจุบันจึงเป็นความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีมีจุดอ่อนด้านพื้นที่ซึ่งไม่สามารถรองรับการเกษตรได้ จึงทำให้ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศและเศรษฐกิจโลกในการหารายได้มาเลี้ยงตนเอง อย่างไรก็ดีแม้โมเดลของสาธารณรัฐเกาหลีจะเป็นการสร้างเทคโนโลยีเองและผลิตเองในขณะที่สาธารณรัฐเกาหลีหันเน้นเศรษฐกิจบนฐานความรู้ขั้นสูง (knowledge-based economy) เช่นสินค้าส่งออกอิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ แต่การที่ต้องพึ่งพาภาคการผลิตอย่างสูงก็มีความเสี่ยงหากภาวะเศรษฐกิจโลกซบเซา ตลอดจนมีการแข่งขันสูงจากชาติที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย สาธารณรัฐเกาหลีจึงจำเป็นต้องพัฒนาเทคโนโลยีและก้าวล้ำด้วยราคาที่แข่งขันได้อยู่เสมอ และนั่นก็หมายถึงว่ายุทธศาสตร์การผลิตเรือราคาถูก และสายการเดินเรือราคาต่ำ จะมีบทบาทในการทำให้สินค้าของเกาหลีสามารถแข่งขันได้ดีในตลาดโลกอยู่เสมอ อย่างไรก็ดีเป็นที่ทราบว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือนั้นมีลูกค้าจำนวนจำกัด จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความหลากหลาย อุตสาหกรรมต่อเรือของสาธารณรัฐเกาหลีจึงได้สร้างความสามารถในการต่อเรือที่หลากหลาย ทั้งเรือเทกอง เรือแท็งเกอร์ เรือขนส่งก๊าซชนิดต่าง ๆ ฐานขุดเจาะนอกชายฝั่ง เรือสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง และเรือเพื่อการสันทนาการ ทั้งนี้เพื่อสร้างฐานลูกค้าฐานกว้างและทำให้มีรายได้สม่ำเสมอและอยู่รอดได้แม้ภาวะเศรษฐกิจโลกจะผันผวน

นอกจากนี้ สาธารณรัฐเกาหลีปัญหาเรื่อความมั่นคงทางอาหาร ทำให้สาธารณรัฐเกาหลีไม่ได้ละเลยการเกษตรและการประมง ทั้งการประมงชายฝั่ง เช่น การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และการปลูกสาหร่าย ยังได้พัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในน้ำลึก กองเรือสาธารณรัฐเกาหลียังประสบความสำเร็จในกนการประมงน้ำลึกไปทั่วโลก สามารถส่งออกผลิตภัณฑ์ประมงได้ปีละหลายพันล้านเหรียญสหรัฐฯ แม้ว่าผลผลิตและการจ้างงานจากภาคการเกษตรและการประมงโดยรวมจะมีจำนวนไม่ถึง 10% ของจีดีพี แต่สาธารณรัฐเกาหลีก็จำเป็นต้องดำรงอุตสาหกรรมนี้ต่อไป ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันความมั่นคงทางอาหารอันเป็นจุดด้อยประการหนึ่งของสาธารณรัฐเกาหลีนั่นเอง

**4. ออสเตรเลีย...ผู้ใช้ทะเลในการส่งเสริมเศรษฐกิจภาคบริการอย่างยั่งยืน**

ก้าวย่างของออสเตรเลียนั้นกลับไม่เหมือนประเทศเป้าหมายทั้งสองที่กล่าว จากการศึกษาจะเห็นว่ายุทธศาสตร์เศรษฐกิจของออสเตรเลียนั้นได้รับการพัฒนาไปตามสภาพปัจจัยภายในและภายนอกที่เปลี่ยนไป โดยในขณะที่ยุทศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของชาติประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่กลับไม่ได้ใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์ทะเลในการสนับสนุนอย่างเต็มประสิทธิภาพนัก โดยใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลเพียงเล็กน้อย และใช้ทะเลเพื่อสนับสนุนภาคบริการด้านการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ พัฒนาการทางยุทธศาสตร์ของออสเตรเลียนั้นถูกกำหนดโดยปัจจัยภายในและภายนอกดังนี้

<u>ตั้งตัวด้วยภาคการเกษตรและเหมืองแร่</u> พัฒนาการทางยุทธศาสตร์นั้นเริ่มตั้งแต่อังกฤษได้จัดตั้งอาณานิคมออสเตรเลียในปี 1788 เพื่อเป็นสถานที่เนรเทศนักโทษ ในระยะแรกนั้น ปัญหาของออสเตรเลีย คือ ความอยู่รอดบนดินแดนใหม่ ซึ่งออสเตรเลียได้วางยุทธศาสตร์การสร้างเศรษฐกิจของชาติบนรากฐานของภาคเกษตรกรรมและเหมืองแร่ด้วยการฉกฉวยโอกาสที่ตลาดในยุโรปมีความต้องการสินค้าการเกษตรและแร่ธาตุสูง ออสเตรเลียจึงได้ใช้ประโยชน์จาก

ความอุดมสมบูรณ์ของผืนแผ่นดินบริเวณตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศในการผลิตขนแกะ เหมืองแร่ทองคำ ข้าวสาลี น้ำตาล และนมและเนื้อสัตว์ตามความต้องการของยุโรป ความต้องการของตลาดทำให้มีการขยายพื้นที่เลี้ยงแกะลึกเข้าไปในผืนแผ่นดินซึ่งห่างไกลจากท่าเรือออกไป รัฐบาลมองเห็นปัญหานี้และได้นำรายได้จากการส่งออกมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยการขยายเครือข่ายทางรถไฟเพื่อขนส่งผลผลิตมายังท่าเรือได้โดยสะดวก แต่ยังคงใช้สายการเดินเรือของยุโรปในการขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออก อุตสาหกรรมภาคการเกษตรและเหมืองแร่ของออสเตรเลียนี้แม้ในระยะต่อมาจะลดความสำคัญลงเมื่อคิดเป็นสัดส่วนเทียบกับอุตสาหกรรมภาคอื่น แต่ก็ยังคงมีความสำคัญอยู่เสมอ

ทดลองสร้างอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการบริโภคภายในและการส่งออก สำหรับระยะที่สองนั้นเริ่มต้นราวปี 1890 เนื่องจากเป็นดินแดนที่เป็นเกาะและมีอังกฤษให้ความคุ้มครอง ออสเตรเลียจึงปลอดภัยจากภัยคุกคามภายนอก ปัญหาของออสเตรเลียยังคงเป็นปัญหาภายในจากการขยายตัวของชุมชนเมือง วัตถุประสงค์ของออสเตรเลียจึงถูกผลักดันด้วยสถานการณ์ภายใน การขยายตัวของพลเมืองและความต้องการสินค้าและบริการภายในประเทศ ความเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคมภายในเหล่านี้ทำให้ออสเตรเลียเปลี่ยนยุทธศาสตร์จากภาคการเกษตรและเหมืองแร่ มาเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรมเพื่อตอบสนองต่อการบริโภคภายใน โดยสภาพความเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลสืบเนื่องจากปรากฏการตื่นทองในแคว้นวิกตอเรียในปี 1951 ทำให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยส่วนหนึ่งเป็นผู้อพยพจากยุโรปและอีกส่วนหนึ่งเป็นแรงงานชาวจีน ชุมชนเมืองขยายตัวจากประมาณห้าแสนคนเป็น 1.7 ล้านคน ตลอดจนนักลงทุนจากสหรัฐอเมริกาได้มาลงทุนอสังหาริมทรัพย์ในออสเตรเลียเนื่องจากคาดหวังว่าผลตอบแทนจะสูง อุตสาหกรรมต่างๆ เริ่มเกิดขึ้นเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ ตั้งแต่อุตสาหกรรมเบาเพื่อแปรรูปผลผลิตภาคการเกษตร เช่น โรงงานผลิตน้ำตาล แก้ว เฟอร์นิเจอร์ ไปจนถึงอุตสาหกรรมพื้นฐานเช่น ซีเมนต์ และเหล็กกล้า และพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมหนัก เช่น การต่อเรือ รถยนต์ เครื่องบิน เครื่องจักรการเกษตร เป็นต้น อย่างไรก็ดีด้วยจำนวนประชากรที่น้อย ประกอบกับมีสหภาพแรงงานที่เข้มแข็งต้องการค่าแรงสูง ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องดำเนินมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายใน และแม้ถึงอย่างนั้นสินค้าอุตสาหกรรมของออสเตรเลียก็ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้ ทำให้ต้องล้มเลิกอุตสาหกรรมหนักเกือบทั้งหมดและหันมานำเข้าแทนจนถึงปัจจุบันนี้

สร้างความมั่งคั่งด้วยเศรษฐกิจภาคบริการ ในปัจจุบัน ปัญหาค่าจ้างแรงงานที่สูง ประชากรน้อย และสหภาพแรงงานที่เข้มแข็ง ทำให้ภาคการผลิตของออสเตรเลียโดยเฉพาะอุตสาหกรรมหนักที่เคยมี ไม่สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้และต้องล้มเลิกไป จะมีสินค้าส่งออกก็เพียงสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ ปัจจุบันเน้นเศรษฐกิจของออสเตรเลียเป็นเศรษฐกิจบนฐานความรู้ขั้นสูง (knowledge-based economy) โดยออสเตรเลียได้หันเข้าสู่ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจในภาคบริการด้วยสัดส่วนที่สูง ตัวอย่างเช่น ภาคบริการทางการศึกษามีมูลค่ารวม 13.7 พันล้านเหรียญออสเตรเลีย โดยปัจจุบันมีนักศึกษาต่างชาติจากประเทศจีนจำนวน 130,000 คน และจากประเทศอินเดียจำนวน 45,000

คน[166] อย่างไรก็ดี ออสเตรเลียก็ยังประสบปัญหาการเหยียดเชื้อชาติ ดังจะเห็นได้จากนโยบายในอดีต และจากเหตุการณ์ปัจจุบันเมื่อนักศึกษาชาวอินเดียถูกทำร้ายจำนวนหลายคน ทำให้นักศึกษาจำนวนกว่า 4,000 คนในเมลเบิร์นและซิดนีย์ออกมาทำการประท้วง และกล่าวหาว่าเป็นการเหยียดเชื้อชาติ ค่าครองชีพที่สูงทำให้นักศึกษาจำนวนหนึ่งต้องอาศัยอยู่ในพื้นที่ แม้ว่าเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะอยู่ในภาคบริการ นอกจากนี้ออสเตรเลียก็ยังคงหาประโยชน์จากภาคการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์และแร่ธาตุธรรมชาติต่าง ๆ ที่ยังคงมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์ ภาคการเกษตรและเหมืองแร่แม้จะมีสัดส่วนในจีดีพีที่ลดลงแต่ยังคงเป็นสินค้าหลักในการส่งออก

หากพิจารณาปัจจัยทางภูมิศาสตร์แล้วออสเตรเลียได้เปรียบทั้งพื้นที่บนบกและพื้นที่ทะเล ออสเตรเลียจึงไม่มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่หรือทรัพยากร ดังนั้นในทางทฤษฎีแล้วออสเตรเลียจึงน่าจะสามารถสร้างความยิ่งใหญ่ทางทะเลได้มากกว่า อย่างไรก็ดีการณ์กลับมิได้เป็นเช่นนั้นด้วยเหตุผลที่น่าสนใจ กล่าวคือ ความโน้มเอียงฝักใฝ่คนผิวขาวมีส่วนอย่างยิ่งที่ทำให้ออสเตรเลียดำรงนโยบายไม่ต้อนรับผู้อพยพชาวเอเชียอย่างยาวนาน ซึ่งทำให้ประชากรของออสเตรเลียมีจำนวนน้อยและประกอบด้วยชาวผิวขาวเกือบจะทั้งหมด อีกประการหนึ่งความเข้มแข็งทางการเมืองแบบประชาธิปไตยและเศรษฐกิจเสรีของออสเตรเลีย ทำให้สหภาพแรงงานมีความเข้มแข็งและเป็นสาเหตุให้แรงงานภาคการผลิตมีค่าจ้างสูงจนกระทั่งเป็นอุปสรรคต่อการสร้างอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและการบริการด้านการเดินเรือ ทั้งนี้เนื่องจากแรงงานออสเตรเลียมีความสามารถในการผลิตต่ำ จึงทำให้ไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ออสเตรเลียอาจจะแก้ไขปัญหาแรงงานในภาคการเกษตรและเหมืองแร่ได้ด้วยการใช้เครื่องจักรทำให้ยังสามารถแสวงประโยชน์จากทรัพยากรที่มั่งคั่งได้ต่อไป หากแต่ออสเตรเลียไม่สามารถแก้ไขปัญหาภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมได้ จึงต้องหาทางออกด้วยการหันไปสู่เศรษฐกิจบนพื้นฐานความรู้ในภาคบริการ โดยเฉพาะทางด้านการศึกษา การท่องเที่ยว และบริการเทคโนโลยีชั้นสูง ออสเตรเลียจึงสามารถตักตวงความมั่งคั่งจากทะเลอย่างยั่งยืนผ่านการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่อง อย่างไรก็ดีการที่ออสเตรเลียพึ่งพาภาคบริการโดยไม่มีสินค้าอุตสาหกรรมหลัก และมิได้ใช้ความได้เปรียบทางการขนส่งทางเรืออย่างเต็มประสิทธิภาพ ทำให้ออสเตรเลียขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลากว่า 50 ปี อันเป็นปัญหาอย่างหนึ่งที่รัฐบาลออสเตรเลียพยายามแก้ไข อย่างไรก็ดีการขาดอุตสาหกรรมหนักก็มีส่วนที่ดี กล่าวคือทำให้ออสเตรเลียไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงเช่นที่สาธารณรัฐเกาหลีประสบ

### 5. ประเทศไทย...ผู้มากศักยภาพแต่ยังมิได้ใช้ทะเลให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมบนฝั่ง

ประสบการณ์ของประเทศทั้งสามได้ชี้ให้เห็นอิทธิพลของปัจจัยภายในที่แตกต่างกันอย่างมาก สำหรับสิงคโปร์นั้นมีจุดเด่นคือที่ตั้งทางยุทธศาสตร์แต่ก็มีจุดด้อยที่ร้ายแรงทางด้านขนาดของพื้นที่และทรัพยากร แต่ก็มีข้อดีที่มีประชาชนที่ขยันขันแข็งและรัฐบาลกึ่งเผด็จการที่มุ่งมั่น ส่วนสาธารณรัฐเกาหลีนั้นไม่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ใช้สอย แต่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่

166 http://en.wikipedia.org/wiki/2009_attacks_on_Indians_in_Australia

เพาะปลูก ผลผลิตการเกษตร ความหนาแน่นของประชากร และความขาดแคลนทรัพยากร โดยแทบไม่มีจุดเด่นใดเลย นอกจากมีทะเลล้อมรอบถึงสามด้าน ประชากรที่มีการศึกษาดีและพร้อมจะทำงานหนัก และรัฐบาลเผด็จการที่มีความจริงใจในการสร้างชาติ ในกรณีของออสเตรเลียนั้นมีข้อได้เปรียบทั้งพื้นที่และทรัพยากรที่กว้างขวางอุดมสมบูรณ์ แต่มีประชากรจำนวนน้อยและมีความเข้มแข็งของสหภาพแรงงานและระบอบการเมือง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวบีบบังคับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตลอดจนยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศเหล่านี้ดังได้กล่าวมาแล้ว สำหรับประเทศไทยนั้น มีปัจจัยทางภูมิศาสตร์บางประการที่ได้เปรียบกว่าสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลีและออสเตรเลีย จุดเข้มแข็งของไทยนั้นมีอยู่มากและปราศจากข้อจำกัดในลักษณะบีบบังคับ ทั้งความกว้างขวางของพื้นที่ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะพืชและสัตว์ ตลอดจนมีชายฝั่งที่ยาว และมีที่ตั้งอยู่ใจกลางแผ่นดินสุวรรณภูมิและใกล้กับประเทศอื่นในภูมิภาค ประเทศไทยยังมีพลเมืองและวัฒนธรรมอันอ่อนโยนมีเอกลักษณ์ โดยเฉพาะด้านอาหาร อัธยาศัย และศิลปะประจำชาติ สิ่งเหล่านี้ทำให้ประเทศไทยมีอิสระในด้านการวางยุทธศาสตร์การแก้ปัญหาอย่างกว้างขวาง และสามารถกระทำได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น ภาคการเกษตร ภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม หรือภาคบริการ โดยเฉพาะเมื่อนำมาประกอบกับโอกาสและความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ของโลก ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยสามารถเลือกเน้น การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าเกษตร การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเบา การผลิตเพื่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมหนัก หรือการให้บริการ หรือในลักษณะผสมผสานกัน สำหรับสินค้าเกษตรนั้นประเทศไทยมีศักยภาพสูงเป็นอันดับต้นของโลก ไม่ว่าจะเป็น ข้าว ยางพารา หรือพืชอาหารและพลังงานอื่น ๆ ตลอดจนการเลี้ยงสัตว์บกและสัตว์น้ำ ประกอบกับมรดกการทำอาหารที่โดดเด่น ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะสามารถจะดำเนินยุทธศาสตร์การเป็นครัวของโลกได้อย่างดีโดยเฉพาะในสภาวะวิกฤติอาหารและพลังงานของโลกที่ได้แสดงสัญญาณให้เห็นเมื่อไม่นานมานี้ ในด้านการผลิตเพื่อการส่งออกอุตสาหกรรมเบา เช่น อาหาร เครื่องใช้และสินค้าประจำวัน เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม เครื่องประดับ ฯลฯ ปัจจุบันเจ้าของกิจการไทยได้ดำเนินการอยู่แล้ว ประกอบกับประเทศไทยมีที่ตั้งเหมาะกับการเป็นศูนย์กระจายสินค้าในภูมิภาคเป็นอย่างดี และสินค้าอุตสาหกรรมเบาของไทยก็ได้รับความนิยมในประเทศรอบบ้านตลอดจนในตลาดร้านค้าปลีกข้าวของเครื่องใช้เอเชียในต่างประเทศ และเนื่องจากประเทศไทยมีชายฝั่งที่เหมาะกับการคมนาคมทางทะเลจึงสามารถขนส่งสินค้าเหล่านี้ไปขายยังต่างประเทศได้ปีละเป็นจำนวนมาก สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมหนักนั้น ประเทศไทยมีพื้นที่และแรงงานที่เหมาะแก่การตั้งโรงงาน หากแต่มีจุดอ่อนในด้านเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักอย่างจริงจัง และทำให้จนถึงปัจจุบันประเทศไทยไม่สามารถผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหนักได้เอง นอกจากรับจ้างประกอบชิ้นส่วนและผลิตเท่านั้น แต่ศักยภาพด้านนี้ก็ยังมีความเป็นไปได้จากปัจจัยเข้มแข็งด้านแรงงานราคาต่ำและพื้นที่ อันกว้างขวาง ทำให้มีโอกาสในการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติได้มาก ประเทศไทยจึงสามารถจะเลือกโมเดลการผลิตได้หลากหลาย ไม่ว่าจะใช้การผลิตเพื่อการส่งออกโมเดลบรรษัทข้ามชาติและการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้สามารถใช้โมเดลของสิงคโปร์เป็นแนวทาง และสร้างอำนาจต่อรองด้านค่าจ้างแรงงานและการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับประเทศไทย ซึ่งจะทำให้แรงงานได้รับผลประโยชน์ที่ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ดีการดึงดูดการลงทุนนั้นจะต้องสร้างโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับ เช่น ระบบลอจิสติกส์ที่

เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางเรือจากแหล่งผลิตจนถึงผู้บริโภคซึ่งไทยยังขาดอยู่อีกมาก หรือไทยอาจจะใช้โมเดลการผลิตด้วยตนเองโดยใช้เงินลงทุนจากเงินออมภายในประเทศหรือจากต่างประเทศเช่นกรณีสาธารณรัฐเกาหลี แนวทางนี้ประเทศจะได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ดีแนวทางนี้ต้องมีการนำเข้าเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการจากต่างประเทศ ซึ่งสามารถทำได้ด้วยการซื้อหรือแสวงหาความร่วมมือกับต่างประเทศเช่นเดียวกับสาธารณรัฐเกาหลี ปัญหาหลักของแนวทางนี้คือการแข่งขันกับผู้ผลิตที่อยู่ในตลาดอยู่แล้ว และการสร้างตลาดเพื่อระบายสินค้าเอง ซึ่งอาจเป็นปัญหาที่ทำให้แนวทางแรกนั้นเป็นไปได้มากกว่า สำหรับอุตสาหกรรมการบริการ เช่น การเงินการธนาคาร การสื่อสารและสารสนเทศ และการท่องเที่ยวนั้น เทคโนโลยีปัจจุบันทำให้อุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นโอกาสสำคัญที่เป็นไปได้ หากแต่ไทยยังขาดโครงสร้างพื้นฐานทางการสื่อสารสมัยใหม่ซึ่งมีพัฒนาการช้ากว่าประเทศอื่นอย่างเห็นได้ชัด และชาวไทยมีลักษณะนิสัยที่นุ่มนวลมีไมตรีจิต แรงงานไทยจึงเหมาะสมกับอุตสาหกรรมบริการนี้เป็นอย่างยิ่ง จึงอาจฉกฉวยโอกาสจากความมั่งคั่งของประเทศพัฒนาแล้วทั่วโลก ทั้งใน อเมริกา ยุโรป และเอเชีย โดยอาศัยจุดขายจากปัจจัยภายในของไทย ทั้งสภาพอากาศที่ดีและสภาพแวดล้อมที่ยังสมบูรณ์และเป็นธรรมชาติ ค่าครองชีพและค่าบริการที่มีราคาต่ำในประเทศ ไทย ทำให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในที่หมายที่เหมาะแก่การท่องเที่ยว การรักษาพยาบาล และเป็นที่พักผ่อนหรืออยู่อาศัยหลังการเกษียณอายุและในวัยชรา นอกจากนี้ แม้ไทยจะไม่ใช่ศูนย์กลางการเดินเรือเช่นสิงคโปร์ แต่ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการเดินอากาศและการเดินทางทางบกในภูมิภาค จึงมีความเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการการเงิน การสื่อสารและสารสนเทศของภูมิภาคได้ไม่น้อยกว่าสิงคโปร์เมื่อได้สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมอย่างพร้อมมูล

และไม่ว่าประเทศไทยจะเลือกแนวทางการพัฒนาใด ท้ายที่สุดไทยก็จะต้องการยุทธศาสตร์ในด้านการขนส่งทางทะเลมาสนับสนุนทั้งภาคการเกษตร การผลิต และการบริการ เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มรายได้ให้กับประเทศ ประเทศไทยยังมีศักยภาพในการพัฒนาสายการเดินเรือเพื่อแย่งส่วนแบ่งจากสายการเดินเรือต่างประเทศอีกมาก ในปัจจุบันรายได้จากการขนส่งทางทะเลมีมูลค่ากว่าแสนล้านบาท และสายการเดินเรือไทยได้รับส่วนแบ่งเพียง 10% เท่านั้น รูปแบบการส่งเสริมสายการเดินเรือเอกชนเช่นที่เกาหลีกระทำ หรือการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติดังเช่นสิงคโปร์ ต่างก็เป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ อย่างไรก็ดีเนื่องจากการพัฒนาสายการเดินเรือนั้น ต้องการการสนับสนุนจากอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมเหล็กกล้าในประเทศเพื่อให้ต้นทุนการต่อเรือถูกลงดังเช่นกรณีของสาธารณรัฐเกาหลี นอกจากนี้ยังต้องการเงินทุนที่สูงและมีระยะเวลาคืนทุนนาน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ารัฐจะต้องให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือ และอุตสาหกรรมเดินเรือด้วยมาตรการและเงินอุดหนุนต่าง ๆ จำนวนมาก ยิ่งไปกว่านั้น จากการศึกษาเบื้องต้นจะเห็นว่า ทั้งกิจการเดินเรือและต่อเรือมีความสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่น และต้องอาศัยข้อมูลความต้องการระวางบรรทุกของผลผลิตต่าง ๆ ทั้งนี้เนื่องจากผลิตผลชนิดต่างๆ ต้องการเรือในการขนส่งในแบบต่างๆ กัน เช่น ผลผลิตการเกษตรประเภทธัญพืชต้องการเรือเทกอง ในขณะที่ผลไม้ต้องการเรือคอนเทนเนอร์ปรับอุณหภูมิ น้ำมันต้องการเรือแท็งเกอร์ ในขณะที่ของเหลวชนิดต่าง ๆ เช่น สารเคมีและก๊าซเหลวต้องการเรือซึ่งทนการกัดก่อนและสามารถทำความเย็นได้ที่ระดับต่าง ๆ กัน ในขณะที่รถยนต์ต้องการเรือโรลออนโรลออฟ เป็นต้น นอกจากนี้ปริมาณผลผลิตที่แปรเปลี่ยนไปตามฤดูกาลจะส่งผลกระทบถึงปริมาณเรือที่

ต้องการในแต่ละห้วงเวลา ทำให้เพิ่มความซับซ้อนในการจัดการเรือเปล่าในห้วงเวลาที่ไม่มีผลผลิตสำหรับขนส่ง ประเด็นคำถามถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจระหว่างการต่อเรือภายในประเทศเมื่อเทียบกับและการนำเข้าเรือจากผู้ผลิตระดับโลกหรือการซื้อเรือเก่าราคาถูกในห้วงเศรษฐกิจขาลง ประเด็นการขนส่งด้วยกองเรือของตนเองซึ่งเสี่ยงต่อการวิ่งเรือเปล่าขากลับเมื่อเทียบกับการว่าจ้างเรือต่างชาติในราคาสูง คำถามเหล่านี้ต้องการข้อมูลเชิงลึกซึ่งต้องมีการศึกษาโดยละเอียดต่อไป

โดยสรุปแล้ว ประเทศไทยมีปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไขทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งมีความเกี่ยวพันกันอย่างแนบแน่น ในขณะเดียวกันประเทศไทยมีลักษณะเด่นจำนวนมากที่ทำให้ไทยมีทางเลือกอย่างเสรี ในการพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งในภาค การเกษตรและเหมืองแร่ การผลิตสินค้าอุตสาหกรรม และการบริการ และความสำเร็จทางเศรษฐกิจนี้สามารถแปรไปสู่ความมั่นคงทางการเมืองได้ไม่ยากนัก อย่างไรก็ดีสิ่งที่ยังเป็นอุปสรรคฉุดรั้งให้ไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในระดับเดียวกับประเทศทั้งสาม น่าจะมีสาเหตุจาก สภาพบ้านเมืองที่ปราศจากภัยคุกคามจากภายนอกซึ่งทำให้ไทยไม่มีแรงผลักดันที่จะต้องตัดสินใจพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองอย่างเร่งด่วนเช่นเดียวกับกรณีของสิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี และความอ่อนแอภายในอันเกิดจาก การที่ประชาชนจำนวนมากยังคงมีค่านิยมในการบูชาตัวบุคคล ทำให้ไม่เลื่อมใสต่อระบอบประชาธิปไตยและพร้อมที่จะสนับสนุนการปกครองในระบอบอื่น เมื่อประกอบกับลักษณะอำนาจนิยมของกองทัพทำให้เอื้อต่อการทำรัฐประหาร โครงสร้างทางการเมืองของประเทศไทยที่ทำให้เอื้อต่อการมีรัฐบาลผสมที่ขาดเสถียรภาพ ความมุ่งมั่นและวิสัยทัศน์ระยะยาว และคุณลักษณะของประชาชนที่ยังขาดสำนึกทางการเมืองที่จะปกป้องระบอบประชาธิปไตยให้เข้มแข็งเพียงพอที่จะสร้างรัฐบาลของประชาชนที่มั่นคงได้ สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ประเทศไทยขาดวิสัยทัศน์และความต่อเนื่องในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและสมุททานุภาพ ทั้งในการวางแผนในระยะยาวและยั่งยืนในลักษณะที่สอดประสานกัน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจด้านหนึ่งจะต้องสอดคล้องและไม่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอีกด้านหนึ่ง ดังเช่นกรณีของการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งตะวันออกที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงในทะเล เป็นต้น การขาดการวางแผนแบบรวมการและมองการณ์ไกล ทำให้แม้ไทยจะมีจุดเข้มแข็งอยู่จำนวนมากโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศที่ประสบความสำเร็จแล้ว เช่น สิงคโปร์และสาธารณรัฐเกาหลี แต่ประเทศไทยกลับยังไม่สามารถใช้จุดเด่นเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างเต็มที่ต่อทุกชนชั้น ผลก็คือความล้าหลังในการพัฒนาประเทศและโครงสร้างพื้นฐาน การกระจายรายได้ที่ไม่ทั่วถึง ปัญหาความเหลื่อมล้ำของชนชั้น ละความยากจนในชนชั้นล่าง ปัญหาเหล่านี้จัดเป็นปัญหาเร่งด่วนที่สุด ความละเลยขาดการใส่ใจจากรัฐบาลต่อปัญหานี้มาอย่างยาวนานกำลังสร้างความแตกแยกในชาติอย่างรุนแรง และอาจขยายตัวเป็นความรุนแรงทั่วประเทศได้หากมีปัจจัยกระตุ้นอื่นเข้ามาร่วมด้วย

## 6. บทสรุป

คงไม่อาจกล่าวได้ว่ากรณีศึกษาจากประเทศเป้าหมายทั้งสาม จะไขปริศนาในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งจากทะเลได้ครบถ้วนทุกแง่มุม หรือแม้แต่อธิบายปรากฏการณ์ได้อย่างแม่นยำในทุกกรณีที่ใกล้เคียงกัน แต่อย่างน้อยก็น่าจะเพียงพอที่จะฉายแสงให้เห็นเข้าไปถึงความลึกลับของปริศนานี้ได้พอสมควร กล่าวคือ ประการที่หนึ่ง เราไม่อาจใช้ทะเลได้

อย่างมีประโยชน์สูงสุดโดยไม่มองความสัมพันธ์กับสิ่งที่อยู่บนบก นั่นหมายความว่ายุทธศาสตร์ทะเลนั้นไม่อาจแปลกแยกออกมาจากยุทธศาสตร์การพัฒนาชาติโดยรวมได้ และหากเราละเลยและไม่ออกแบบยุทธศาสตร์ทั้งสองให้สอดคล้องกัน ก็จะพบว่าการพัฒนาทางทะเลมิได้ส่งผลที่สำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาบนฝั่ง หรือการพัฒนาบนฝั่งส่งผลกระทบอันขัดแย้งกันจนกระทั่งทำให้การใช้ทะเลไม่ประสบผลสำเร็จ ดังนั้นการวางแผนทางทะเลจึงต้องสัมพันธ์กับบนบกและภาพรวมของการใช้ทรัพยากรของชาติเสมอ ประการที่สอง ปัจจัยที่ทำให้การใช้ทะเลได้ผล คือปัจจัยภายนอกและภายในของแต่ละประเทศ ซึ่งต้องใช้ให้เหมาะกับแต่ละประเทศ ในลักษณะที่สร้างผลประโยชน์ให้สูงที่สุด ประเทศไทยจะต้องหาโมเดลของตนเองในการใช้ทะเลเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติที่สอดคล้องกับปัจจัยภายในและภายนอกของตน ดังเช่นที่ สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และออสเตรเลียได้ทำสำเร็จมาแล้ว และประการสุดท้าย ประเทศไทยมีจุดเข้มแข็งจำนวนมาก ทั้งด้านความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ที่ตั้งอันเป็นศูนย์กลางของสุวรรณภูมิ ศักยภาพของคลองกระ อัธยาศัยของประชาชนที่เหมาะกับการบริการ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เปรียบเสมือนเพชรที่รอการเจียรนัยจากช่างฝีมือเลิศเพื่อให้ไทยสามารถเปล่งประกายที่ล้ำค่าออกมาได้เต็มศักยภาพ อย่างไรก็ดีอุปสรรคสำคัญอยู่ที่ลักษณะของรัฐบาลและประชาชนที่ยังไม่สามารถสร้างการเมืองที่มั่นคงและเอื้อต่อการวางยุทธศาสตร์ระยะยาวได้สำเร็จ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่ผ่านมาจึงยังไม่ได้ใช้จุดเด่นของตนทั้งทางบกและทางทะเลอย่างสอดคล้องกันอย่างเต็มที่ ตลอดจนไม่ได้นำความสำเร็จทางเศรษฐกิจมากระจายความมั่งคั่งไปสู่ทุกชนชั้นและแก้ไขปัญหาสังคมอย่างทั่วถึงไปพร้อมกัน เมื่อใดที่ไทยได้ขจัดอุปสรรคหรือลดจุดอ่อนเหล่านี้แล้วก็ย่อมเล็งเห็นได้ว่าไทยน่าจะประสบความสำเร็จในระดับที่สูงกว่าในปัจจุบันอย่างมาก ซึ่งจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อปัจจัยรัฐบาลและการเมืองของไทยได้รับการแก้ไขแล้ว