



บทที่ 1

บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

"ช่องแคบในทะเล" (Strait) เป็นลักษณะภูมิประเทศทางทะเลที่ใช้ในการเดินเรือเชื่อมระหว่างทะเลหรือมหาสมุทร เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เมื่อถึงยุคที่มีการเดินเรืออย่างแพร่หลาย ช่องแคบจึงเป็นปัญหาทางการเมืองระหว่างประเทศที่ประเทศมหาอำนาจพยายามที่จะเข้าครอบครอง หรือให้มีหลักประกันที่จะเดินทางผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกเสรี

สำหรับในเอเชีย นับตั้งแต่ยุคล่าอาณานิคมเป็นต้นมา โปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ ได้มีการต่อสู้แข่งขันกันเพื่อเข้าครอบครองเส้นทางทะเลและน่านน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบมะละกา นับว่ามีความสำคัญที่สุด การไม่สามารถควบคุมเส้นทางในช่องแคบได้มักจะเป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นถึงการลดอำนาจลงของประเทศมหาอำนาจหนึ่งและการเกิดขึ้นของประเทศมหาอำนาจใหม่<sup>1</sup>

ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับมาเลเซียและสิงคโปร์ มีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ทางด้านตะวันออก และช่องแคบอื่น ๆ อีกหลายช่องแคบ แต่มักเรียกรวมว่า "ช่องแคบมะละกา" เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ช่องแคบมะละกา มีความยาวประมาณ 500 ไมล์ และมีความกว้าง แตกต่างกันไป ตั้งแต่ 8.4-126 ไมล์ สำหรับพื้นที่ทะเลของช่องแคบมะละกา นั้นเป็นทราย แต่ทางด้านช่องแคบสิงคโปร์ พื้นที่ทะเลเป็นหิน ตลอดช่องทางทั้งสองที่เชื่อมต่อกันระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียนี้ ส่วนที่ลึกที่สุดมีประมาณ 26-30 เมตร จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาตามที่กล่าวมาแล้ว ทำให้การเดินเรือผ่านช่องแคบต้องใช้ความระมัดระวังมาก และโดยที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความแออัดคับคั่งสูงเป็นที่สองของโลก รองลงมาจากช่องแคบโคเวออร์

---

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

(Dover) กล่าวคือมีเรือแล่นผ่านวันละประมาณ 100 ลำ หรือปีละประมาณ 37,000 ลำ<sup>2</sup>ทำให้มีอัตราเสี่ยงต่ออันตรายจากอุบัติเหตุ เรือชนกัน เรือเกยตื้น และน้ำมันที่รั่วไหลออกมาจากเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งทั้งหมดนี้จะเป็นอันตรายต่อการประมง และสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติในบริเวณช่องแคบเป็นอันมาก

การเดินทางไปมาระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย สามารถเดินทางผ่านได้หลายช่องทาง นอกจากช่องแคบมะละกา ก็สามารถเดินทางผ่านไปยังช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอกได้ แต่การเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาจะเป็นระยะทางที่สั้นที่สุดประหยัดเวลา และเสียค่าใช้จ่ายน้อย ช่องแคบมะละกาจึงเป็นช่องแคบที่ประเทศต่าง ๆ ได้ให้ความสนใจเพราะนอกจากเหตุผลดังกล่าวแล้ว ช่องแคบมะละกายังมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

1. เป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินเรือระหว่างประเทศ และการส่งกำลังบำรุงให้แก่เรือเดินทะเลต่าง ๆ ด้วยเหตุที่ช่องแคบมะละกาเป็นทางน้ำซึ่งเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ทำให้การขนย้ายวัตถุดิบ สินค้า ตลอดจนผู้โดยสารไปมาระหว่างสองมหาสมุทรนี้ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าเส้นทางอื่น ๆ

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

3. เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ จากการสำรวจทางธรณีวิทยาในช่องแคบมะละกา ปรากฏว่าพบแหล่งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และดินโคลนในบริเวณช่องแคบ ก็พบว่ามีสินแร่

<sup>2</sup>George G. Thomson, "The Malacca Straits : Who Has the Last Word?," Pacific Community 3(July 1972) : 677.

ดีบุกปะปนในอัตราสูง นอกจากนี้ช่องแคบมะละกายังเป็นแหล่งทำการประมงได้เป็นอย่างดี

4. เป็นเส้นทางผ่านของกองกำลังทางเรือของชาติมหาอำนาจ ในการทำการแข่งขันขยายอิทธิพลกันในบริเวณภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทอนเหนือของมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย

สำหรับประเทศรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา ซึ่งได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ก็ถือว่าช่องแคบนี้เป็นผลประโยชน์อันสำคัญยิ่งของตน กล่าวคืออินโดนีเซียเป็นศูนย์ผลิตน้ำมันดิบแห่งหนึ่งของโลกในภูมิภาคนี้ มาเลเซียมีท่าเรือที่สำคัญคือ ปอร์ต เกลอง (Port Kelang) และ ปอร์ต ดิคสัน (Port Dickson) ซึ่งตั้งอยู่ในช่องแคบ รวมทั้งมีท่าเรือน้ำมันด้วย ส่วนประเทศสิงคโปร์ก็เป็นประเทศที่เป็นจุดรวมของการเดินเรือของกลุ่มประเทศอาเซียน

ดังนั้นจากความสำคัญของช่องแคบมะละกา ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นทำให้ช่องแคบนี้เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เป็นผลให้ชาติต่าง ๆ ซึ่งมีผลประโยชน์พยายามจะเข้าครอบครองหรือหากไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ ก็พยายามที่จะรักษาไว้ในลักษณะหรือสถานภาพที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ตนมากที่สุด

นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1960 ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนแปลงน่านน้ำอาณาเขตจากที่เคยถือปฏิบัติ 3 ไมล์ทะเล เป็น 12 ไมล์ทะเล ทำให้ช่องแคบหลายแห่งที่มีความกว้างน้อยกว่า 24 ไมล์ทะเล มีปัญหาทางกฎหมายมาก เพราะช่องแคบได้กลายเป็นทะเลอาณาเขตไป สิทธิการเดินเรือโดยเสรีได้เปลี่ยนไปในรูปแบบของการเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) ทำให้เรือต่างชาติต้องได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งช่องแคบเสียก่อน จึงจะผ่านช่องแคบได้ในจำนวนประเทศเหล่านี้ ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียก็ได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตของตนเช่นกันคือ อินโดนีเซียได้ขยายทะเลอาณาเขตของตนเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1960 และมาเลเซียได้ขยายทะเลอาณาเขตออกไปเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1969<sup>3</sup>

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

และต่อมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 อินโดนีเซียและมาเลเซียได้ทำการตกลงกับ สิงคโปร์ ออกคำแถลงร่วมเรื่องช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์\*มีใจความดังนี้คือ<sup>4</sup>

1. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เห็นพ้องต้องกันว่าความปลอดภัยของการเดินเรือในช่องแคบมะละกา อยู่ในความรับผิดชอบของประเทศรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง
2. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เห็นด้วยกับความจำเป็นให้มีความร่วมมือกันทั้ง 3 ประเทศ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกา
3. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตกลงว่า โครงการความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกา ควรดำเนินการจัดทำให้เร็วที่สุด และประเทศที่เกี่ยวข้องควรเป็นประเทศรัฐชายฝั่ง 3 ประเทศเท่านั้น
4. รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตกลงว่าปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือ และปัญหาช่องแคบระหว่างประเทศนั้น เป็นปัญหาที่แยกจากกัน
5. รัฐบาลอินโดนีเซีย และมาเลเซีย ตกลงกันว่าช่องแคบมะละกามีใช้น่านน้ำสากล ขณะที่ทั้งสองประเทศยอมรับว่าควรจะให้ เรือนานาชาติเดินทางผ่านช่องแคบได้ตามหลักการเดินทางผ่านโดยสุจริต และรัฐบาลสิงคโปร์ยอมรับฐานะของรัฐบาลอินโดนีเซีย และมาเลเซียในเรื่องนี้ด้วย
6. บนพื้นฐานของความเข้าใจนี้ รัฐบาลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ยอมให้มีการสำรวจทางทะเล

แถลงการณ์ร่วมนี้ แสดงให้เห็นว่า อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้อ้างสิทธิเหนือทางน้ำดังกล่าว แทนที่จะเป็นน่านน้ำสากลที่เดินเรือได้โดยเสรีอย่างแต่ก่อน แต่ในส่วนของ

---

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

\*ดูเพิ่มเติม ภาคผนวก ก , หน้า 137.

สิงคโปร์นั้น ถึงแม้ว่าจะเห็นคล้ายตามแนวความคิดของอินโดนีเซียและมาเลเซีย แต่ก็ไม่ค่อย  
 เต็มใจในคำแถลงร่วมกันนี้ เนื่องจากว่าตนจะได้รับผลประโยชน์มากกว่า จากการท่าเรือ และ  
 อยู่เรือ ถ้าช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบเสรี ดังนั้นสิงคโปร์จึงอยู่ในฐานะที่ร่วมรับทราบเรื่องการ  
 ควบคุมช่องแคบมะละกาเท่านั้น ส่วนการดูแลควบคุมจริง ๆ อินโดนีเซียและมาเลเซียดำเนินการเอง

การที่อินโดนีเซียและมาเลเซียออกคำแถลงร่วมกันนี้ ก็เนื่องมาจากสาเหตุสำคัญ 2  
 ประการ คือ

1. ปัจจัยทางด้านยุทธศาสตร์ เพื่อที่จะจำกัดการเคลื่อนไหวยุทธศาสตร์ทางเรือของ  
 ประเทศมหาอำนาจ ที่ผ่านเข้ามาทางช่องแคบมะละกา เพราะเกรงว่าจะเป็นภัยต่อเสถียรภาพ  
 และความมั่นคงของตน การเคลื่อนไหวของประเทศมหาอำนาจนี้ เกิดขึ้นนับตั้งแต่อังกฤษประกาศ  
 ในปี ค.ศ. 1968 ที่จะถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซ ในปี ค.ศ. 1971  
 เพื่อลดบทบาทของตนลง ดังนั้นภูมิภาคในซีกโลกตะวันออกจึงเกิดช่องว่างแห่งอำนาจขึ้น เปิดทาง  
 ให้โซเวียตเข้ามาขยายอิทธิพล โซเวียตได้เริ่มส่งหน่วยเรือลาดตระเวนกลุ่มหนึ่งเดินทางเข้าไปสู่  
 มหาสมุทรอินเดีย เรือรบเหล่านี้เดินทางมาจากเมืองวลาดีวอสต็อก ผ่านช่องแคบมะละกาเข้าสู่มหา-  
 สมุทรอินเดีย การขยายตัวของกองเรือโซเวียตดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ และ  
 เพิ่มขึ้นในช่วงสงครามอินเดียน-ปากีสถาน ในปี ค.ศ. 1971 เมื่อเป็นเช่นนั้นสหรัฐก็ให้ความสำคัญ  
 กับมหาสมุทรอินเดียมากขึ้น เพื่อเป็นการถ่วงดุลย์กับโซเวียต ซึ่งนำไปสู่การที่สหรัฐและโซเวียต  
 ต่างก็ส่งเรือตรวจการณ์แล่นไปมาระหว่างช่องแคบมะละกากับมหาสมุทรอินเดียตลอดเวลา ทั้ง  
 อินโดนีเซียและมาเลเซียจึงเกิดความกังวลในความปลอดภัยของประเทศมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม เหตุผลที่ทำให้ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียเข้าควบคุมช่องแคบนี้มีความ  
 สัมพันธ์กับนโยบายที่จะให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นกลางของมาเลเซียด้วย ที่ไม่ต้องการให้  
 มหาอำนาจ ใช้ทะเลแถบนี้เป็นที่ประลองกำลังทางเรือกัน เพราะจะเป็นอันตรายต่อความเป็น  
 กลางได้

2. ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ เนื่องจากช่องแคบมะละกาแคบและชัน  
 ทำให้เกิดปัญหาต่อการเดินเรือในช่องแคบที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี ปัญหาความแออัดของเรือ  
 ในช่องแคบ และจากสภาพของช่องแคบเองทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน และเกยตื้น ผลกระทบ

ของอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณี เรือน้ำมัน เกยตื้นแล้วน้ำมันได้ไหล กระจายไปทั่วช่องแคบ เป็นการทำลายชีวิตสัตว์น้ำ และมีผลกระทบต่อผู้ที่อาศัยอยู่ริมฝั่งช่องแคบ นอกจากนั้นแล้วยังมีปัญหาโจรสลัดในช่องแคบ อันเนื่องมาจากความเหมาะสมทางภูมิประเทศ ใน แถบนั้นที่มีเกาะเล็กเกาะน้อยเหมาะแก่การซุ่มดักปล้น

ปัญหาเหล่านี้ได้ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซีย หามาตรการที่จะควบคุมการเดินทางเรือ ในช่องแคบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ในด้านความมั่นคงปลอดภัย และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ของชาติตนเป็นสำคัญ จึงได้ออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ว่า ช่องแคบ มะละกามีใช้น่านน้ำสากล แต่เป็นน่านน้ำอาณาเขตที่ยอมรับสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือชาติอื่น

#### ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเรื่อง "ช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย" นี้ ผู้เขียนได้ศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียออกคำแถลงร่วมว่า ช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบในปี ค.ศ. 1971 ปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่ การที่อังกฤษประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกทางตะวันออกของคลองสุเอซ และสหรัฐอเมริกา กับโซเวียตได้ขยายอิทธิพลเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย โดยอาศัยช่องแคบมะละกาเป็นทาง ผ่าน ปัจจัยอื่นที่สำคัญคือ ปัญหามลภาวะ ปัญหาความแออัด และปัญหาโจรสลัดในช่องแคบ ทั้งนี้จะเป็นการศึกษาในช่วงปี ค.ศ. 1968-1973

#### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อให้เข้าใจถึงสาเหตุที่ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบดังกล่าว อันจะช่วยให้มองปัญหาช่องแคบมะละกาในปัจจุบันได้ดียิ่งขึ้น

#### แนวความคิดที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาเรื่อง "ช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย" นี้ ผู้เขียนได้ใช้แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติเป็นแนวทางในการศึกษา คือ

นักรัฐศาสตร์หลายท่านได้ให้ความหมายของผลประโยชน์แห่งชาติแตกต่างกันดังนี้

James N. Rosenau ได้ให้ความหมายอย่างกว้าง ๆ ถึงผลประโยชน์แห่งชาติว่าเป็นสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับสังคมชาติ (National Society)<sup>5</sup>

Joseph Frankel กล่าวว่า ผลประโยชน์แห่งชาติหมายถึง การที่รัฐมุ่งหวังปกป้องอธิปไตย และความเป็นชาติไว้ทุกวิถีทาง ผู้นำรัฐจะดำเนินนโยบายโดยมีพื้นฐานของความเชื่อว่สิ่งนั้นจะก่อให้เกิดความได้เปรียบแก่ชาติทั้งทางตรงและทางอ้อมมากที่สุด หากเกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์แห่งชาติของตนกับผลประโยชน์ของนานาประเทศ ผู้นำรัฐจะเลือกดำเนินการเพื่อผลประโยชน์แห่งชาติของตนมากที่สุด<sup>6</sup>

William Reizel ให้คำจำกัดความ ผลประโยชน์แห่งชาติเป็นสิ่งที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจของประเทศ ถือว่ามีความสำคัญต่อเอกราช ความมั่นคง การกินที่อยู่ดีและเกียรติภูมิของประเทศ<sup>7</sup>

Charles O. Lerche และ Abdul A. Said ได้กล่าวว่า ผลประโยชน์แห่งชาติเป็นเป้าประสงค์ระยะยาวและต่อเนื่อง ซึ่งรัฐชาติต้องพยายามสงวนรักษาไว้ เขาได้ให้ความเห็นว่า ทุกชาติมีผลประโยชน์พื้นฐาน 6 ประการ ดังนี้คือ<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> James N. Rosenau, "National Interest" in International Encyclopedia of the Social Science (New York : The Macmillan Company & The Free Press, 1968), p. 34.

<sup>6</sup> Joseph Frankel, International Relations in a Changing World (Oxford, New York : Oxford University Press, 1979), p. 86.

<sup>7</sup> William Reizel, United States Foreign Policy (Washington D.C.: The Brooking Institution, 1962), p. 472.

<sup>8</sup> Charles O. Lerche, Jr. and Abdul A. Said, Concept of International Politics (New Jersey : Prentice-Hall, Inc., 1963), p. 6-12.

1. การดำรงรักษาความเป็นชาติของตัวเอง (Self-Preservation) หมายถึง การดำรงรักษาปัจจัยแห่งความเป็นชาติ อันได้แก่ รัฐบาล ดินแดน ประชาชนในชาติและอธิปไตยของรั้ว โดยทั่วไปรัฐจะขยายโอกาสแห่งการดำรงอยู่ซึ่งความเป็นชาติของตัวเองให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และถือเป็นวัตถุประสงค์พื้นฐานอันดับแรกของนโยบายต่างประเทศ
2. การแสวงหาความมั่นคงปลอดภัยให้มากที่สุด (Security) หมายถึงการพยายามลดภัยคุกคามความมั่นคงของรั้วให้เหลือน้อยที่สุด ทั้งนี้ความมั่นคงปลอดภัยที่สมบูรณ์เต็มที่ร้อยเปอร์เซ็นต์นั้นไม่มี
3. การแสวงหาความอยู่ดีกินดีของประชาชน (Well-Being) เป็นเป้าหมายรองจาก 2 ข้อแรก กล่าวคือ รัฐจะพยายามปรับปรุงแสวงหาความอยู่ดีกินดีของประชาชนก็ต่อเมื่อรัฐบรรลุความสำเร็จในการรักษาความเป็นชาติ และแสวงหาความมั่นคงปลอดภัยแล้วเท่านั้น สิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความอยู่ดีกินดีของประชาชนก็คือ เศรษฐกิจซึ่งคู่ได้จากผลผลิตมวลรวมของประชาชาติ และอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
4. การสร้างศักดิ์ศรีและเกียรติภูมิของชาติ (Prestige) เป็นการแสดงพฤติกรรมของรั้ว เพื่อให้เกิดการยอมรับจากรั้วอื่น
5. การเผยแพร่และปกป้องอุดมการณ์ที่ชาตินั้น ๆ ยึดถือ (Ideology) ปัจจุบันอุดมการณ์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ ทำให้หลาย ๆ รั้วได้ถือเอาการเผยแพร่และปกป้องอุดมการณ์เป็นวัตถุประสงค์หลักของนโยบายต่างประเทศ เห็นได้จากการแบ่งโลกออกเป็น 2 ค่าย ค่ายเสรีประชาธิปไตย และค่ายคอมมิวนิสต์ อย่างไรก็ตาม ภายในค่ายเดียวกันก็ยังมี ความขัดแย้งและแข่งขันในเรื่องความถูกต้องที่แท้จริงของอุดมการณ์ เช่น การแข่งขันระหว่างอุดมการณ์คอมมิวนิสต์ของแนวทางจีนและแนวทางโซเวียต เป็นต้น
6. การแสวงหาและเพิ่มพูนอำนาจ (Power) เนื่องจากอำนาจคือ ชีตความสามารถของแต่ละชาติ ที่จะทำการตามเจตนารมณ์ของตนเอง ไม่ว่าจะขัดกับเจตนารมณ์ของชาติอื่น หรือไม่ก็ตาม ทุกรั้วจะต้องมีอำนาจอย่างน้อยที่สุดที่จะอยู่รอด และคงอธิปไตยของชาติตัวเองเอาไว้ การแสวงหาอำนาจจึงเป็นเป้าหมายทั่วไปของรั้ว



Hans J. Morgenthau ได้ให้ความหมายของคำว่าผลประโยชน์แห่งชาติไว้ว่า การที่รัฐจะดำเนินนโยบายใด ๆ มีจุดประสงค์เพื่อปกป้องอธิปไตย ระบอบการเมือง เศรษฐกิจ ศาสนา ภาษา เชื้อชาติของตนไว้จากการรุกรานของชาติอื่น รัฐต่าง ๆ อาจดำเนินนโยบายร่วมกัน แข่งขันกัน ถ่วงดุลย์ หรือเป็นพันธมิตรกัน โดยการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายนี้ Morgenthau เห็นว่าชาติต่าง ๆ จะแสวงหาอำนาจ เพื่อที่จะได้ใช้อำนาจนั้นไปปกป้อง หรือ แสวงหาผลประโยชน์ของชาติ โดยรัฐจะดำเนินนโยบายระหว่างประเทศบนรากฐานของผลประโยชน์แห่งชาติที่แต่ละรัฐยอมทำทุกประการ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน<sup>9</sup>

ด้วยเหตุที่ความหมายของผลประโยชน์แห่งชาตินั้นมีความหมายครอบคลุมกว้างขวาง ทำให้รัฐแต่ละรัฐที่ดำเนินนโยบายอย่างใดอย่างหนึ่งออกไป มักจะให้เหตุผลว่าเป็นไปเพื่อผลประโยชน์แห่งชาติตน ซึ่งมีบ่อยครั้งที่มักจะเกินเลยจนไปขัดกับผลประโยชน์ของชาติอื่น อย่างไรก็ตามในการศึกษาเรื่อง "ช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย" นี้ ผู้เขียนได้ใช้แนวความคิดเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติมาใช้เป็นแนวทางการศึกษา เนื่องจากเห็นว่าผลประโยชน์แห่งชาติเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้รัฐชายฝั่งช่องแคบ ซึ่งได้แก่ ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ออกคำแถลงร่วมในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบ ทั้งนี้ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยด้านผลประโยชน์แห่งชาติของอินโดนีเซียและมาเลเซีย ในด้านความมั่นคงปลอดภัยของชาติ ซึ่งหมายถึง การรอดพ้นจากภัยคุกคามและอันตรายต่ออธิปไตย และบูรณภาพแห่งดินแดนของประเทศทั้งสอง ที่เกิดจากการที่สหภาพโซเวียตและสหรัฐอเมริกาได้ขยายอิทธิพลเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย โดยใช้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางผ่าน และผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งสอง อันสืบเนื่องมาจากปัญหาภาวะ ปัญหาความแออัดในการเดินเรือ และปัญหาโจรสลัดในช่องแคบ

---

<sup>9</sup>Theodore A. Coulombis and James H. Wolfe, Introduction to International Relations : Power and Justice (Englewood Cliffs, N.J. : Prentice Hall, 1978), p. 78.

### สมมติฐานในการศึกษา

จากแนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติคงได้กล่าวมาแล้ว ผู้เขียนได้ตั้งสมมติฐาน ดังนี้คือ

"ปัจจัยสำคัญที่ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซีย ออกคำแถลงร่วมว่าช่องแคบมะละกา เป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้าควบคุมช่องแคบสืบเนื่องมาจาก

1. การที่อังกฤษประกาศถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซ และสหภาพโซเวียตกับสหรัฐอเมริกาได้ขยายอิทธิพลเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย โดยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกามากขึ้น ทำให้อินโดนีเซียและมาเลเซียเกิดความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน
2. การที่เกิดปัญหามลภาวะ ปัญหาความแออัดในการเดินเรือ และปัญหาโจรสลัด มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งสอง"

### การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษานี้ ข้อมูลที่ผู้เขียนได้รวบรวมนำมาเสนอเป็นข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าทางด้านเอกสารเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการศึกษาในเรื่องนี้จึงมีลักษณะเป็นการวิจัยทางด้านเอกสาร (Documentary Research) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น จะเป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนา เอกสารข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษา แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้คือ

1. ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นต้น (Primary Sources) ได้แก่ คำปราศรัย และ คำแถลง
2. ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นรอง (Secondary Sources) ได้แก่ เอกสารวิชาการ ทางรัฐศาสตร์ บทความ บทวิเคราะห์เหตุการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ หนังสือพิมพ์ หนังสือ วารสาร ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เช่น นาวีกศาสตร์ เอเชียปริทัศน์ Asian Survey, Far Eastern Economic Review เป็นต้น

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

การศึกษาเรื่องนี้คาดว่าจะผลของการศึกษา จะช่วยให้ผู้สนใจและผู้ที่ได้ศึกษาได้มาซึ่งข้อมูล ที่ก่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจต่อข้อเท็จจริงอย่างถูกต้อง และชัดเจนยิ่งขึ้นที่เกี่ยวข้องกับช่องแคบ มะละกา กับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย ว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่เป็นสาเหตุทำให้ อินโดนีเซียและมาเลเซียออกคำแถลงร่วม ว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต และเข้า ควบคุมช่องแคบดังกล่าว

นอกจากนี้แล้ว การศึกษาเรื่องนี้จะ เป็นพื้นฐานหรือแนวทางให้ผู้สนใจได้ทำการค้นคว้า และศึกษาเรื่องนี้ให้ลึกซึ้งต่อไปอีก อันจะเป็นการสร้าง ความก้าวหน้าทางวิชาการให้กว้างขวาง ออกไป

### การนำเสนอ

ในการนำเสนอ จะแบ่งออกเป็น 5 บทดังนี้

- บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา ขอบเขตของการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา แนวความคิดที่ใช้ในการศึกษา สมมติฐานในการศึกษา การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาและการนำเสนอ
- บทที่ 2 กล่าวถึงช่องแคบมะละกากับปัญหาทางเศรษฐกิจ พิจารณาถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ และสภาพเศรษฐกิจ ว่าก่อให้เกิดปัญหาความแออัด ความปลอดภัยในการเดินเรือ ปัญหามลภาวะ และปัญหาโจรสลัด อย่างไร และมีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียอย่างไร
- บทที่ 3 กล่าวถึงช่องแคบมะละกากับปัญหาความมั่นคงปลอดภัยของประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย อันเกิดจากการเข้ามามีบทบาทของมหาอำนาจในช่องแคบมะละกา โดยพิจารณาถึงการที่มหาอำนาจมีผลประโยชน์อยู่ในมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มหาอำนาจเข้ามาแข่งขันกันในบริเวณนี้ อันทำให้ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา เกิดความรู้สึกกังวลต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน

บทที่ 4 พิจารณาถึงท่าทีของรัฐชายฝั่งต่อปัญหาที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา จนในที่สุดได้แสดงท่าทีร่วมกัน โดยออกคำแถลงร่วมเพื่อให้ช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบ อันทำให้ประเทศผู้ใช้ช่องแคบ ซึ่งได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต และญี่ปุ่น มีปฏิกิริยาตอบโต้ต่อท่าทีของรัฐชายฝั่งที่ได้ออกคำแถลงร่วมนั้นออกมา

บทที่ 5 บทสรุป