

กองทัพเรือ: ส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

นาวาโท พารณ แสงแก้ว

อาจารย์กองวิชาสงครามทางเรือและวิชาทหาร

ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

บทคัดย่อ

ปัจจุบันกระแสการตระหนักรู้ในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งกำลังแพร่กระจายไปทั่วโลก ทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของแนวคิดดังกล่าวได้ถูกหยิบยกขึ้นเป็นประเด็นพูดคุยอย่างแพร่หลาย สำหรับในประเทศไทยแนวโน้มความสนใจในแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินก็เพิ่มสูงขึ้นเช่นเดียวกัน ความมั่นคงทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถแบ่งบานได้อย่างแท้จริง ในฐานะที่เป็นกลไกที่เอื้ออำนวยให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้น และในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งในแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเองด้วย กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงทางทะเลของไทย ได้ปฏิบัติภารกิจตามบทบาทที่ได้รับโดยสอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับกระแสโลกที่เปลี่ยนไปอย่างไม่หยุดนิ่ง กองทัพเรือจึงควรกำหนดแนวทางการพัฒนาโดยนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเข้ามาอยู่ในการปฏิบัติภารกิจและการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของกองทัพเรือในระยะยาว

คำสำคัญ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน, บทบาทกองทัพเรือ, การจัดหายุทธโธปกรณ์

บทนำ

การดำเนินเศรษฐกิจทางทะเลได้ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๘ – ๒๕๖๔ มูลค่าสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกทางทะเลได้เพิ่มขึ้นเกินกว่าสองเท่า จากประมาณสองแสนสามหมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี เป็นเกือบหกแสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในระยะเวลาไม่ถึง ๒๐ ปี¹ ในห้วงเวลาเดียวกันนี้ มูลค่าการให้บริการขนส่งและท่องเที่ยวทางทะเลก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน แม้ว่าการท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในเชิงลบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทั่วโลกเมื่อไม่กี่ปีมานี้ ทำให้มูลค่าเศรษฐกิจการท่องเที่ยวลดลงจากกว่า ๗ หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงมาเหลือเพียง ๗ พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔² ก็ตาม นอกจากนี้ การค้าสินค้าประมงของไทยกับต่างประเทศในห้วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา มีมูลค่าเฉลี่ยถึงปีละกว่า 3 แสนล้านบาท³ มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นว่า ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลของไทยเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ อีกทั้งมีศักยภาพมหาศาลที่พร้อมจะระเบิดออกมาได้ทุกเมื่อ หากวิกฤตดังกล่าวจบลง ไม่เพียงแต่เฉพาะประเทศไทยเท่านั้นที่พึ่งพาอาศัยเศรษฐกิจทางทะเล แต่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกก็เช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันที่ระบบเศรษฐกิจโลกเชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อน โดยมีการคมนาคมขนส่งทางทะเลเป็นสื่อหลักในการเคลื่อนย้ายสินค้าและผลผลิตจากมุมหนึ่งไปยังอีกมุมหนึ่งของโลก ในทางกลับกัน การเติบโตของเศรษฐกิจทางทะเลก็มาพร้อมกับความเสี่ยงที่ทรัพยากรธรรมชาติทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเลจะถูกนำมาใช้มากเกินไป และลดลงใน

¹ UNCTAD, “Maritime Profile: Thailand”, UNCTADSTAT, 20 ตุลาคม 2022, <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-65/764/index.html>.

² UNCTAD.

³ กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, “การค้าสินค้าประมงของไทยในรอบ 10 ปี (2555 - 2564)”, 2565, <https://www.fisheries.go.th/strategy-unctadstat/Images/PDF/article/Thailand/Thailand55-64.pdf>.

อัตราที่เกินกว่าขีดความสามารถในการฟื้นฟูตัวเอง ดังเช่นที่เกิดขึ้นกับร้อยละ ๔๓ ของจำนวนสายพันธุ์สัตว์น้ำในน่านน้ำทางตะวันออกเฉียงเหนือของมหาสมุทรแอตแลนติก และกับร้อยละ ๘๓ ของจำนวนสายพันธุ์สัตว์น้ำในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลดำ⁴ จำนวนกิจกรรมทางทะเลที่เพิ่มขึ้นก็อาจก่อให้เกิดมลพิษทางทะเล รวมทั้งความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่ส่งผลถึงหายนะของสภาพแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งได้เช่นกัน การตระหนักรู้ในความสำคัญของทะเลในเชิงเศรษฐกิจพร้อมไปกับการพยายามในการสร้างความยั่งยืนเริ่มมีความชัดเจนขึ้นเมื่อประเด็นดังกล่าวได้รับการหยิบยกมาพูดคุยในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนครบรอบ 20 ปี (United Nations Conference on Sustainable Development) หรือ Rio+20 ณ เมืองรีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล ในปี พ.ศ.2555 ซึ่งเป็นชนวนที่ทำให้แนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ Blue Economy แพร่หลายไปทั่วโลกโดยมีสาระสำคัญคือการพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน⁵ หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะเอื้อให้การดำเนินตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินประสบความสำเร็จได้อย่างแท้จริงนั่นก็คือการกำกับดูแลทางทะเล (Maritime Governance) ที่มีประสิทธิภาพ โดยมีหนึ่งในองค์ประกอบหลักคือหน่วยงานความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Agency) ซึ่งสำหรับประเทศไทย กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลควบคู่ไปกับการปกป้องอธิปไตย จึงมีความเกี่ยวข้องอย่างยิ่งกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ต้องพึ่งพาอาศัยทะเลนำไปสู่คำถามว่า กองทัพเรือจะสามารถนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาประยุกต์ใช้กับบทบาททั้ง 3 ด้านของตนเองได้อย่างไรบ้าง บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางที่กองทัพเรือจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยอย่างแท้จริงได้ในอนาคต

ความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ปัจจุบันเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังคงมีการให้ความหมายที่หลากหลาย เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ได้ให้ความหมายว่าเป็น “การพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นไปที่ความสมดุลของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเล และระบบนิเวศชายฝั่งมากกว่ามุ่งเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว”⁶ สะท้อนให้เห็นถึงการตระหนักรู้ว่าการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือการตั้งคำถามว่า “จะอย่างไรให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจอยู่กับทะเลได้อย่างยั่งยืน กิจกรรมอะไรเกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์กับทะเล มีอะไรที่เราต้องคำนึงถึงและรักษา”⁷ ทั้งนี้ การพัฒนาอย่างยั่งยืนอาจสามารถอธิบายกว้าง ๆ ได้ว่าเป็นการพยายามลดผลกระทบในเชิงลบของการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ดังเช่นในรูปแบบของเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ด้วยการผลิตและบริโภคอย่างยั่งยืน การลดมลพิษ และใช้ทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ ในขณะที่เดียวกันก็มีการสร้างงานพร้อมไปกับพัฒนาความเป็นอยู่และความเท่าเทียมของมนุษย์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้คนรุ่นปัจจุบันและรุ่นถัดไปดำรงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้อย่างต่อเนื่อง⁸

⁴ Emily Fairless, “Overfishing rate back on the rise after a decade of recovery”, Oceana Europe, 20 มิถุนายน 2021, <https://europe.oceana.org/press-releases/overfishing-rate-back-rise-after-decade-recovery/>.

⁵ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, “โครงการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย (Thailand Blue Economy Zoning)” (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2561).

⁶ ปาณิสรา วิฑูรย์, “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน: ความท้าทายใหม่ของการพัฒนาเศรษฐกิจไทย”, *TSRI Policy Brief* 9, ฉบับที่ 34 (2562).

⁷ ไสภรณ์ จารุสมบัติ, คืบที่ทะเล สอกลืนในน้ำ: หยั่งวัดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และความมั่นคงทางทะเลนิยามใหม่ กับ ไสภรณ์ จารุสมบัติ, 2561, <https://www.the101.world/interview-soparatana/>.

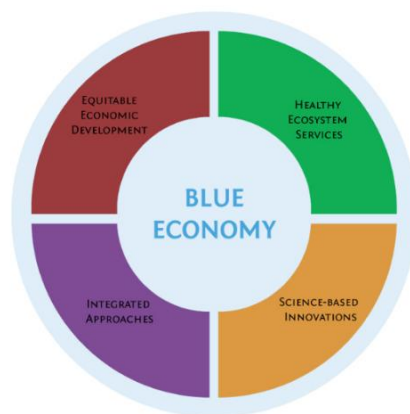
⁸ Raffaele Mancini และ Arnaud Comolet, *Blue Economy in the Mediterranean: Case Studies, Lessons and Perspectives*, ปี Plan Bleu Paper n°19 (Plan Bleu, 2020).

การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมก็สามารถเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เช่นเดียวกัน โดยอาจเป็นจากแนวคิดในการหลอมรวมระหว่างกิจกรรมเศรษฐกิจทางทะเลที่มีอยู่ในปัจจุบันเข้ากับอุตสาหกรรมยุคใหม่ เช่น การท่องเที่ยว การขนส่ง การต่อเรือ การขุดเจาะน้ำมันและแก๊สในทะเล การประมงกับเทคโนโลยีชีวภาพ การผลิตไฟฟ้าพลังลม น้ำ และคลื่น รวมไปถึงการทำเหมืองแร่ใต้ทะเล เป็นต้น ซึ่งเป็นแนวคิดของประเทศออสเตรเลียในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่มุ่งเน้นการนำนวัตกรรมทางเทคโนโลยีเข้ามาใช้แสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเล โดยแตกต่างไปจากประเทศอื่น ๆ ที่มุ่งเน้นการเติมปัจจัยของความยั่งยืนเข้าไปในการดำเนินกิจกรรมเศรษฐกิจทางทะเล⁹

หลังจากที่ได้ทำความเข้าใจความหมายในภาพกว้างแล้ว เราก็จำเป็นต้องทราบถึงองค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้สามารถมองเห็นช่องทางโอกาสและความท้าทายสำหรับการพัฒนา โดยหุ้นส่วนเพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเอเชียตะวันออก (Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia: PEMSEA) ได้ระบุงค์ประกอบของการพัฒนาไว้ ๔ ประการ¹⁰ ได้แก่

- ๑) การพัฒนาที่รักษาความสมบูรณ์ของบริการจากระบบนิเวศ โดยการรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล (Healthy Ecosystem Services)
- ๒) การพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงความเท่าเทียม สนับสนุนให้เกิดการเข้าถึงการพัฒนาและการแบ่งปันผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรทางทะเลอย่างเสมอภาค (Equitable Economic Development)
- ๓) การพัฒนาแบบบูรณาการ โดยสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น การบูรณาการระหว่างภาคธุรกิจชุมชน และหน่วยงานภาครัฐ (Integrated Approaches)
- ๔) การพัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ โดยพัฒนาจากความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุดที่มีอยู่ในขณะนั้น (Science-based Innovations)

ภาพที่ 1 องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามนิยามของ PEMSEA



ที่มา: PEMSEA¹¹

⁹ David Brewster, "Australia's Second Sea: Facing our multipolar future in the Indian Ocean" (Australian Strategic Policy Institute, 2019), 44.

¹⁰ เมติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ, คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2562), 36.

¹¹ P. Whisnant และ A. Reyes, "Blue Economy for Business in East Asia: Towards an Integrated Understanding of Blue Economy" (Quezon City, Philippines: PEMSEA, พฤศจิกายน 2015), 29, http://www.pemsea.org/sites/default/files/Blue_Economy_for_Business_in_East_Asia.pdf.

นอกจากนี้ ธนาคารโลก (World Bank) ก็ได้อธิบายองค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมิติของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาและลงทุน โดยมีแรงขับเคลื่อนของแต่ละด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลพร้อมไปกับการดูแลสุขภาพของท้องทะเล องค์ประกอบที่กล่าวมาทั้งหมดมีความสอดคล้องกับการให้ความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

ตารางที่ ๑ องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามนิยามของธนาคารโลก

ประเภทของกิจกรรม	สิ่งที่ได้จากทะเล	ภาคอุตสาหกรรม	แรงผลักดันให้เกิดการเติบโต
การเก็บเกี่ยวทรัพยากรมีชีวิต	อาหารทะเล	การประมง	ความมั่นคงทางอาหาร
		การเลี้ยงสัตว์น้ำ	ความต้องการสารอาหารประเภทโปรตีน
	เทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล	เภสัชกรรมและเคมี	การวิจัยเพื่อการแพทย์และอุตสาหกรรม
การสกัดทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต	แร่ธาตุ	การทำเหมืองแร่ใต้ทะเล	ความต้องการแร่ธาตุ
	พลังงาน	น้ำมันและแก๊สธรรมชาติ	ความต้องการพลังงานทางเลือก
		พลังงานทดแทน	
	น้ำจืด	การจัดเก็บเกลือที่อยู่ในน้ำทะเล	ความต้องการน้ำจืด
ธุรกิจการค้าทั้งในทะเลและชายฝั่ง	การขนส่งและการค้าขาย	การเดินทางเรือสินค้า	การเติบโตของการค้าทางทะเล; กฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ
		โครงสร้างพื้นฐานและการบริการของท่าเรือ	
	การท่องเที่ยวและการพักผ่อน	การท่องเที่ยว	การเติบโตของภาคการท่องเที่ยวทั่วโลก
	การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่ง	การแปรสภาพเป็นเมืองบริเวณชายฝั่ง	กฎระเบียบภายในประเทศ
การตอบสนองต่อสุขภาพของทะเล	การตรวจสอบคุณภาพของทะเล	เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา	การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางทะเล
	การสกัดคาร์บอนออกจากน้ำทะเล	Blue Carbon	ความต้องการป้องกันและอนุรักษ์ทะเลและชายฝั่ง

ประเภทของกิจกรรม	สิ่งที่ได้จากทะเล	ภาคอุตสาหกรรม	แรงผลักดันให้เกิดการเติบโต
	การป้องกันชายฝั่ง	การป้องกันและฟื้นฟูแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเล	
	การทิ้งของเสีย	แหล่งรองรับสารอาหารและของเสีย	

ที่มา: World Bank¹²

เศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย

ประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการรับรู้ปฏิญญาชางวอน (Changwon Declaration) ที่ได้ให้ความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินว่าเป็น “การดำเนินเศรษฐกิจบนพื้นฐานของทะเลโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green infrastructure and technologies) นวัตกรรมทางการเงิน และความร่วมมือเชิงรุกของภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรทะเลและชายฝั่ง การพัฒนาความยั่งยืนที่ดีของมนุษย์ รวมทั้งลดความเสี่ยงที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ”¹³ โดยปฏิญญาดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือ PEMSEA ทั้งนี้ แม้ว่าประเทศไทยยังไม่ได้ร่วมเป็นสมาชิกของความร่วมมือดังกล่าว แต่ก็ได้ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามในปฏิญญาตลอดจนได้รับทราบกิจกรรมของ PEMSEA มาโดยตลอด รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าสมควรให้ความร่วมมือและหาทางร่วมงานกันอย่างใกล้ชิด¹⁴ ประกอบกับเนื้อหาของปฏิญญามีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๔ ที่ว่า “ประเทศไทยสามารถปกป้อง รักษา และแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างสมดุลและยั่งยืนตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้วยการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายในการบริหารจัดการ และการบูรณาการการใช้พลังอำนาจของชาติในทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ”¹⁵ ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาของประเทศไทยในห้วงที่ผ่านมา ว่าได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องแสวงหาผลประโยชน์จากทะเลอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับกระแสที่เกิดขึ้นทั่วโลก

เมื่อพิจารณาความท้าทายของประเทศไทยในการพัฒนาตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน พบว่าที่ผ่านมาพื้นที่ป่าชายเลนของประเทศไทยลดลงกว่าหนึ่งในสี่ อันเป็นผลมาจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งสำหรับการท่องเที่ยวและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ตลอดจนกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทางทะเลและชายฝั่งมีจำนวนมาก เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ส่งผลให้มีความยากลำบากในการบริหารจัดการและบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย รศ. ดร.นิรมล สุธรรมกิจ ได้กล่าวในการสัมมนา Blue Economy Forum 2017 ที่จัดขึ้นโดย PEMSEA ถึงปัญหาหลักที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในประเทศไทย อันได้แก่¹⁶

¹² “Blue Economy Development Framework: Growing the Blue Economy to Combat Poverty an Accelerate Prosperity” (World Bank Group, เมษายน 2016), <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/446441473349079068-0010022016/original/AMCOECCBlueEconomyDevelopmentFramework.pdf>.

¹³ “Changwon Declaration Toward an Ocean-based Blue Economy: Moving Ahead with the Sustainable Development Strategy for the Seas of East Asia”, 12 กรกฎาคม 2012.

¹⁴ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, “รายงานการประชุม East Asian Seas (EAS) Congress 2012”, 2555.

¹⁵ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนวัตกรรม, “แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.2558 - 2564”, ม.ป.ป.

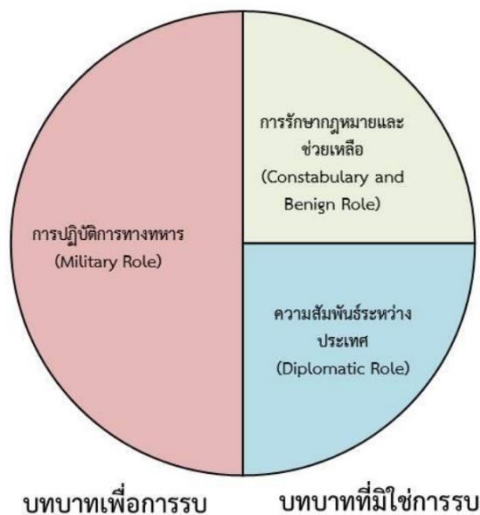
¹⁶ ปุณทรภา เรืองฤทธิ์, “Blue Economy กำลังก่อตัวในน่านน้ำทะเลเอเชียตะวันออกเฉียง (ตอน 2)”, ThaiPublica, 2560, <https://thaipublica.org/2017/11/blue-economy-2-1/>.

- ๑) การทำงานของหน่วยงานรัฐไม่ได้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ๒) แนวคิด Blue Economy ยังเป็นเรื่องใหม่ในสังคมไทย
- ๓) งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดและไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับจังหวัด
- ๔) การจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต้องเชื่อมโยงกับการบริหารจัดการน้ำเพื่ออุปโภคบริโภค
- ๕) ปัญหาการนำน้ำและชายฝั่งอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน มีการดำเนินงานทับซ้อนกัน

บทบาทของกองทัพเรือ

กองทัพเรือได้กำหนดบทบาทตนเองไว้ ๓ บทบาทหลัก ได้แก่ ๑) **ด้านการปฏิบัติการทางทหาร (Military Role)** มีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอธิปไตยและเอกราชของประเทศ ๒) **ด้านการรักษากฎหมายและช่วยเหลือ (Constabulary and Benign Role)** มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลผ่านหน่วยงาน ตรชล. การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ การรักษากฎหมาย และให้ความช่วยเหลือทางมนุษยธรรม การบรรเทาสาธารณภัยแก่ประชาชน และสนับสนุนการพัฒนาประเทศ และ ๓) **ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (Diplomatic Role)** มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการดำเนินนโยบายด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของรัฐบาล ด้วยการป้องปรามหรือแสดงกำลังเพื่อสนับสนุนการเจรจาต่อรองเมื่อเกิดเหตุการณ์วิกฤติที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติ¹⁷ โดยบทบาททั้ง ๓ บทบาทนี้ มีที่มาจากอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและนโยบายของรัฐบาล ด้วยลักษณะของสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนไปจากการเผชิญหน้าในยุคสงครามเย็น เป็นการแสวงหาความร่วมมือเพื่อตอบสนองต่อภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Non-traditional Threats) ประกอบกับเห็นว่ามีโอกาสน้อยลงที่จะเกิดภัยคุกคามทางทหารโดยตรงต่ออธิปไตยของประเทศ กองทัพเรือจึงได้กำหนดบทบาทตนเองเช่นนี้ เพื่อให้การปฏิบัติของกองทัพเรือสอดคล้องกับกระแสโลกาภิวัตน์ สามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์หรือภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงมิติต่าง ๆ ในปัจจุบันได้อย่างครอบคลุมและเกิดประสิทธิผล

ภาพที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างบทบาทของกองทัพเรือ



ที่มา: กองทัพเรือ¹⁸

¹⁷ “ยุทธศาสตร์กองทัพเรือ พ.ศ. 2560 - 2579”, ม.ป.ป.

¹⁸ “ยุทธศาสตร์กองทัพเรือ พ.ศ. 2560 - 2579”.

กองทัพเรือกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ตามความหมายที่ให้ไว้ในข้างต้นจะเห็นว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินมองสุขภาพของสิ่งแวดล้อมทางทะเลและมนุษย์ว่ามีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการเจริญเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืนจึงจำเป็นต้องใส่ใจทั้งกระบวนการและผลลัพธ์ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า การแสวงหาประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมทางทะเลต้องอยู่ในระดับที่สิ่งแวดล้อมสามารถฟื้นฟูตนเองกลับคืนมาได้ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดโอกาสและความเท่าเทียมของมนุษย์ไปพร้อมกัน ไม่เช่นนั้นความยั่งยืนตามแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินก็จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะพิจารณาว่ากองทัพเรือจะเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างไรนั้น เราจำเป็นต้องเข้าใจความเกี่ยวเนื่องระหว่างความมั่นคงทางทะเลกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดย *Bueger และ Edmunds* ได้อธิบายว่า ความมั่นคงทางทะเลในปัจจุบันประกอบด้วยมิติ ๔ ด้าน ได้แก่ ๑) **ความมั่นคงของชาติ (National Security)** ซึ่งหมายถึงการใช้กำลังอำนาจของทหารเรือในการป้องกันประเทศทางทะเล เช่น การแสดงกำลัง การปกป้องเส้นทางเดินเรือ การตรวจการณ์ทางทะเล เป็นต้น ๒) **สิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment)** ซึ่งหมายถึงมลพิษทางทะเล กฎระเบียบควบคุมความปลอดภัยของพาหนะทางน้ำ การค้นหาและช่วยเหลือในทะเล สุขภาวะของท้องทะเล รวมไปถึงผลของการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศที่มีต่อท้องทะเลและมหาสมุทร เป็นต้น ๓) **การพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Economic Development)** หมายถึงการค้าขายและขนส่งทางทะเล การประมง การท่องเที่ยว และการขุดเจาะทรัพยากรในทะเล สอดคล้องกับความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ๔) **ความมั่นคงของมนุษย์ (Human Security)** คือคุณภาพชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ชายฝั่งและตามเกาะแก่งต่าง ๆ หรือประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับทะเล และอาจได้รับผลกระทบจากมลพิษทางทะเลโดยตรง หรือกลุ่มคนชายขอบที่ไม่สามารถเข้าถึงผลของการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศได้โดยสะดวก ซึ่งปัญหานี้อาจเป็นสาเหตุของอาชญากรรมทางทะเลหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้¹⁹ จะเห็นได้ว่ามิติของความมั่นคงทางทะเลตามที่กล่าวมานี้มีความทับซ้อนกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกือบทั้งหมด เมื่อเป็นเช่นนั้น จึงมีคำถามต่อไปว่า *ความมั่นคงทางทะเลจะมีหน้าที่อะไรในเศรษฐกิจสีน้ำเงิน?* เพื่อตอบคำถามนี้ *Voyer และคณะ* ได้อธิบายว่า ความมั่นคงทางทะเลจะมีหน้าที่เป็นกลไก (Function) อยู่ ๒ ประการ ในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้เกิดขึ้นได้ ดังนี้

๑) **กลไกในการเป็นผู้เอื้ออำนวยให้เกิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (As an Enabler of Blue Economy)** โดยอธิบายว่า “ในปัจจุบันกองทัพเรือจำนวนมากได้ปรับเปลี่ยนบทบาทไปสู่การตอบสนองต่อภัยคุกคามรูปแบบใหม่มากขึ้น เช่น การให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุทางทะเล ไม่ว่าจะเกิดจากมนุษย์หรือภัยธรรมชาติ การให้ความปลอดภัยแก่เส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น ซึ่งการตระหนักรู้ภาพสถานการณ์ในทะเล (Maritime Domain Awareness: MDA) จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการเฝ้าระวังและตอบสนองต่อภัยคุกคาม รวมไปถึงการคุ้มครองทรัพย์สินและทรัพยากรในทะเล ซึ่งเป็นสิ่งพื้นฐานของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน”²⁰ นอกจากนี้ ภาควิชาความมั่นคงก็สามารถเป็นแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของเรือสินค้า และข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ ให้แก่หน่วยงานอื่น ๆ นำไปใช้ประโยชน์ได้ด้วย กลไกที่ประการแรกนี้เป็นพื้นฐานแรกสุดที่เชื่อมโยงความมั่นคงทางทะเลและการพัฒนาเศรษฐกิจเข้าด้วยกัน ด้วยการเอื้อให้มีสภาวะแวดล้อมทางทะเลที่มั่นคงเพียงพอสำหรับการพัฒนาของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

¹⁹ Christian Bueger และ Timothy Edmunds, “Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies”, *International Affairs* 93, ฉบับที่ 6 (1 พฤศจิกายน 2017): 1293–1311, <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>.

²⁰ Michelle Voyer และคณะ, “Maritime Security and the Blue Economy: Intersections and Interdependencies in the Indian Ocean”, *Journal of the Indian Ocean Region* 14, ฉบับที่ 1 (2 มกราคม 2018): 26, <https://doi.org/10.1080/19480881.2018.1418155>.

๒) กลไกในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (As a Sector of Blue Economy)

โดยกล่าวว่า “การสร้างความมั่นคงทางทะเลจะเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจเองด้วย”²¹ เช่น กรณีที่หน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของรัฐมีเครื่องมือไม่เพียงพอ ภาคเอกชนก็อาจดำเนินการรักษาความปลอดภัยทางทะเลด้วยขีดความสามารถของตนเอง ซึ่งอาจนำไปสู่การจ้างงานที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเฝ้าระวังและตรวจการณ์ทางทะเล รวมไปถึงการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถในการตระหนักรู้สถานะแวดล้อมทางทะเลให้สูงขึ้น พร้อมไปกับการลดการใช้ทรัพยากรที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ก็อาจถือได้ว่าเป็นตัวขับเคลื่อนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เช่นเดียวกัน

กลไกของความมั่นคงทางทะเลทั้ง ๒ ประการในข้างต้นมีความสอดคล้องอย่างยิ่งกับบทบาทของกองทัพเรือในปัจจุบัน กล่าวคือ สำหรับ**กลไกประการแรก (Enabler of Blue Economy)** กองทัพเรือมีบทบาทในการรักษากฎหมายและช่วยเหลือ (Constabulary and Benign Role) โดยเป็นหน่วยงานหลักในศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่มีอำนาจตามกฎหมายในการดูแลรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านต่าง ๆ ในภาวะปกติ ศรชล. มีภารกิจในการ “เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชาหน่วยงานของรัฐเพื่อกำกับดูแล อำนวยการ และบูรณาการในการจัดการหรือแก้ไขปัญหา รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยงานของรัฐเข้าด้วยกันในการป้องกัน ปราบปราม หรือแก้ไขปัญหา เหตุการณ์ หรือการกระทำผิดกฎหมายที่ กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเล”²² หากเกิดภาวะไม่ปกติ ศรชล. อาจถูกมอบหมายหน้าที่ให้ “กำกับดูแล ป้องกัน ปราบปราม ระงับยับยั้ง จัดการ แก้ไข หรือบรรเทาปัญหาที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเลภายในพื้นที่และระยะเวลาที่กำหนด”²³ ซึ่งเป็นภารกิจที่เล็งเห็นผลในการสร้างสถานะแวดล้อมที่มั่นคงและปลอดภัยสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลอย่างยั่งยืน โดยผลงานของกองทัพเรือที่ผ่านมาได้ยืนยันถึงบทบาทดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เช่น การจับกุมเรือประมงต่างชาดที่ลักลอบทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ²⁴ การจับกุมเรือลักลอบขนน้ำมัน²⁵ การลาดตระเวนและฝึกซ้อมป้องกันการก่อการร้ายแท่นขุดเจาะในอ่าวไทย การลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา ให้ปลอดภัยจากภัยคุกคามต่าง ๆ โดยเฉพาะโจรสลัดที่ยังคงเป็นภัยคุกคามหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่²⁶ นอกเหนือไปจากบทบาทการช่วยเหลือเมื่อเกิดภัยพิบัติแล้ว กองทัพเรือ โดยกรมอุทกศาสตร์ ก็มีภารกิจเก็บข้อมูลทางทะเลอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทะเลแก่สาธารณะอีกด้วย เช่น ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ บริการแผนที่ทะเล การเทียบเวลามาตรฐาน เป็นต้น จนกล่าวได้ว่า กองทัพเรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยิ่งในเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพราะข้อมูลทางทะเลอยู่ที่กองทัพเรือเป็นหลัก และเป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีศักยภาพสูง²⁷

ในส่วนของ**กลไกประการที่สอง (Sector of Blue Economy)** นั้น จำเป็นต้องวิเคราะห์ว่า ใน การปฏิบัติการกิจของกองทัพเรือตามบทบาททั้ง ๕ ด้าน เพื่อตอบสนองต่อกลไกในการเป็นผู้อำนวยความสะดวก

²¹ Voyer และคณะ, 28.

²² พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562, มาตรา 27, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 136 ตอนที่ 16 ก (12 มีนาคม 2562): 11.

²³ พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562: 12.

²⁴ ผู้จัดการออนไลน์, “จับเรือประมงเวียดนาม 2 ลำ ลูกเรือ 14 คน ขณะลอบทำประมงอวนคูในเขตน่านน้ำไทย”, ผู้จัดการออนไลน์, 2565, <https://mgronline.com/south/detail/9650000043058>.

²⁵ แนวหน้า, “จับเรือบรรทุก ‘น้ำมันเถื่อน’ เกือบ 3 แสนลิตร กลางอ่าวไทย ปราบ 14 ล้า่นบาท”, แนวหน้า, 2566, <https://www.naewna.com/local/721673>.

²⁶ พล.ร.ต. ชูศักดิ์ ชูไพฑูรย์, “กองทัพเรือกับความมั่นคงทางพลังงานของไทย”, *รัฐสารภิรักษ์* 59, ฉบับที่ 2 (2560): 40-48.

²⁷ โสภารัตน์ จารุสมบัติ, คืบทีทะเล ดอกก็สินในน้ำ: หยั่งวัดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ความมั่นคงทางทะเลนิยามใหม่ กับ โสภารัตน์ จารุสมบัติ

เศรษฐกิจสีน้ำเงินของความมั่นคงทางทะเล มีกิจกรรมใดบ้างที่สามารถก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจและส่งผลดีต่อสุขภาพของท้องทะเลไปพร้อมกัน กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นการฝัง (Embedding) แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินลงไปในช่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่กองทัพเรือมอบให้กับประเทศไทย ซึ่งคุณค่าที่ว่านี้ก็คือการใช้ขีดความสามารถทางทหารในการปฏิบัติการกิจต่าง ๆ เพื่อดำรงรักษาความมั่นคงทางทะเลนั่นเอง หากทำสำเร็จ แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะได้รับการสอดแทรกเข้าไปในการปฏิบัติงานตามปกติของกองทัพเรือในทุกระดับ ซึ่งจะสะท้อนออกมาในรูปของกิจกรรมที่จับต้องได้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณากิจกรรมของกองทัพเรือที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เราอาจสามารถแบ่งออกได้เป็น # ประเภท คือ ๑) กิจกรรมตามหน้าที่หลัก (Core Business) และ ๒) กิจกรรมสนับสนุน ดังนี้

ประเภทแรก กิจกรรมตามหน้าที่หลัก หมายถึงกิจกรรมที่เป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่โดยตรงของกองทัพเรือที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ซึ่งกฎหมายจัดส่วนราชการกระทรวงกลาโหมกำหนดว่า “กองทัพเรือมีหน้าที่เตรียมกำลังกองทัพเรือ การป้องกันราชอาณาจักร และดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กำลังกองทัพเรือตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ...”²⁸ หน้าที่ตามกฎหมายของกองทัพเรือนี้ เมื่อก่อทำให้เป็นรูปธรรมก็คือกิจกรรมการเตรียมกำลังและปฏิบัติการทางทหารเพื่อดำรงรักษาความมั่นคงของชาติทางทะเล ซึ่งเป็นภาพของการใช้อาวุธและยุทโธปกรณ์ของกองทัพเรือในกิจที่แสดงออกถึงภาพลักษณ์อย่างทหาร โดยกิจกรรมที่กล่าวนี้อาจแบ่งออกได้อีกเป็นกิจกรรมตามแรงบังคับทางกฎหมายที่บังคับให้สาธารณะต้องปฏิบัติโดยทั่วไป และกิจกรรมกองทัพเรือริเริ่มเอง

กิจกรรมตามแรงบังคับทางกฎหมายที่กองทัพเรือจะต้องปฏิบัติตามในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น พ.ร.บ. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่มีเจตนารมณ์ “เพื่อจัดให้มีการควบคุมเรือการทิ้งขยะในทะเลให้เป็นไปอย่างมีระเบียบและเหมาะสม โดยมุ่งเน้นที่การลดและป้องกันมลพิษรวมทั้งคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมิให้ถูกกระทบกระเทือนหรือได้รับความเสียหาย ตลอดจนวางมาตรการในการรองรับการดำเนินการให้ครบถ้วนสมบูรณ์และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล”²⁹ ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมถึงการกำหนดประเภทขยะ วิธีการ และพื้นที่ที่กำหนดให้ทิ้งขยะได้ เป็นการตอบสนองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง กฎหมายฉบับดังกล่าวมีผลบังคับใช้โดยทั่วไป ทำให้เรือของกองทัพเรือซึ่งเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย³⁰ จึงต้องปฏิบัติตามโดยไม่มีข้อยกเว้น ส่งผลให้กองทัพเรือเป็นส่วนหนึ่งในการลดผลกระทบของมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินด้วย

กิจกรรมกองทัพเรือริเริ่มเอง หมายถึง ในขณะที่กองทัพเรือใช้เครื่องมือที่มีอยู่แล้ว ไม่ว่าจะใช้อาวุธหรือยุทโธปกรณ์ ในการปฏิบัติการกิจต่าง ๆ ในทะเล อาทิ การใช้เรือและอากาศยานลาดตระเวนตรวจการณ์น่านน้ำของไทย ทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อสร้างการตระหนักรู้สถานการณ์ทางทะเล (MDA) การเข้าร่วมการฝึกการต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น การฝึกกองทัพเรือประจำปี การฝึกร่วมกองทัพไทย การฝึกผสมกับกำลังทางเรือต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อปราศจากแรงบังคับใด ๆ ตามกฎหมาย นั้น กองทัพเรือกระทำสิ่งใดบ้างที่สอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เราพบว่าในปัจจุบัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นต้นมา กองทัพเรือได้เริ่มนำอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) ที่มีขีดความสามารถตรวจการณ์ในทะเลได้ทั้งกลางวันและกลางคืน มีขนาดเล็ก สามารถลงจอดบนลานจอดเฮลิคอปเตอร์ของเรือรบได้ และสามารถส่งข้อมูลภาพกลับไปยังสถานีฐานได้ผ่านระบบสื่อสารข้อมูล (Datalink)³¹ เข้ามาทดแทนเครื่องบินตรวจการณ์ทาง

²⁸ พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551, มาตรา 20, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 125 ตอนที่ 26 ก, (1 กุมภาพันธ์ 2551): 40.

²⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2566, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 140 ตอนที่ 20 ก, (19 มีนาคม 2566): 33.

³⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481, มาตรา 4, ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 56, (10 เมษายน 2482).

³¹ “UPDATE: ภาพแรกของ Camcopter S-100 ของกองทัพเรือไทย”, thaiarmedforce: Thailand’s leading military information and community website, 2564, <https://thaiarmedforce.com/2020/12/09/rtn-camcopter-s-100-uav/>.

ทะเล (Maritime Patrol Aircraft: MPA) ที่ต้องมีนักบินประจำเครื่อง อีกทั้งมีขนาดใหญ่ ทำให้มีราคาต่อหน่วยค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน และค่าบำรุงรักษาสูงกว่า ประกอบกับ UAV ที่มีขนาดเล็กสามารถนำไปติดตั้งบนเรือฟรีเกตที่มีดาดฟ้าเฮลิคอปเตอร์ได้ ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานในทะเลมากกว่า MPA ที่ต้องออกปฏิบัติการจากสนามบินบนฝั่งหรือจากเรือบรรทุกเครื่องบินเท่านั้น ต่อมากองทัพเรือได้ดำเนินโครงการจัดหา UAV ที่มีขีดความสามารถสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น RQ-21 (Blackjack) จากสหรัฐอเมริกา ที่สามารถบินได้ต่อเนื่องถึง ๑๖ ชั่วโมง ที่ความเร็ว ๙๐ กม./ชม.³² และล่าสุดเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ กองทัพเรือก็ได้คัดเลือก UAV แบบ Hermes 900 สำหรับจัดหาเพื่อเข้าประจำการในอนาคตอันใกล้³³ ซึ่งเป็น UAV แบบ Medium-altitude Long-endurance (MALE) ที่มีเพดานบินสูงกว่า ๓ หมื่นฟุต และบินได้นานถึง ๔๐ ชั่วโมง สามารถควบคุมระยะไกลผ่านดาวเทียมได้ อีกทั้งมีขีดความสามารถในการส่งข้อมูลภาพกลับไปยังสถานีฐานผ่านระบบ Datalink ได้ด้วยเช่นกัน³⁴ แม้ว่า UAV แบบนี้จำเป็นต้องใช้ทางวิ่งเช่นเดียวกับ MPA แต่ด้วยเวลาที่อยู่ในอากาศได้นานกว่า ทำให้สามารถลอยตัวอยู่เหนือพื้นที่สนใจ (Area of Interest) ได้นานกว่าเครื่องบินตรวจการณ์ ซึ่งจะเอื้อให้สามารถติดตามสถานการณ์ทางทะเลได้อย่างต่อเนื่องกว่า ภายใต้ทรัพยากรและงบประมาณที่น้อยลง และหมายถึงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานที่สูงขึ้น และในขณะเดียวกันก็อาจตอบสนองต่อความต้องการทางยุทธการของกองทัพเรือได้เท่าเทียมกัน จะเห็นได้ว่าการจัดหา UAV เข้ามาใช้สำหรับการตรวจการณ์เพื่อตระหนักรู้สถานการณ์ทางทะเลทดแทน MPA แม้ว่าจะเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการทางยุทธการเป็นหลัก และอาจยังไม่ปรากฏสิ่งยืนยันในความตั้งใจของกองทัพเรือว่าเป็นการกระทำตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แต่สิ่งนี้ก็เป็นการแสดงออกถึงบทบาทของกองทัพเรือในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างชัดเจน

สำหรับประเภทที่สอง **กิจกรรมสนับสนุน** หมายถึงกิจกรรมที่ไม่ได้เป็นหน้าที่ตามกฎหมายโดยตรงของกองทัพเรือ แต่กองทัพเรือได้รับมอบหมายให้ทำในฐานะที่เป็นเครื่องมือของรัฐบาล หรือเพื่อช่วยเหลือหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่น ๆ โดยมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น การฟื้นฟูสุขภาพของทะเลและอนุรักษ์สัตว์ทะเล โดยที่ผ่านมามีปรากฏว่า กองทัพเรือดำเนินการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง อาทิ การปลูกป่าชายเลน การร่วมมือกับหน่วยงานอื่นเพื่อจัดทำโครงการอุทยานใต้ทะเล การอนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ที่มีพื้นที่หลักอยู่บริเวณเกาะคราม อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และการสนับสนุนโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และพระดำริ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล³⁵ เป็นต้น กองทัพเรือดำเนินโครงการอนุรักษ์เต่าทะเลอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งกระทำโดยการกำหนดพื้นที่เกาะครามเป็นพื้นที่อนุรักษ์ เก็บไข่เต่ามาเพื่อเพาะพันธุ์ และอนุบาลลูกเต่าให้พร้อมปล่อยกลับคืนสู่ธรรมชาติ ส่งผลให้อัตราการทำรังและวางไข่ของเต่าทะเลในบริเวณเกาะครามเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเต่ากระ ที่มีอัตราการเก็บไข่เต่ามาเพื่อเพาะพันธุ์เพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าภายในระยะเวลา ๒๐ ปี ที่ดำเนินโครงการ ตลอดจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ มีจำนวนเต่ารวมทุกสายพันธุ์ที่ได้รับการปล่อยคืนสู่ทะเลทั้งสิ้นกว่า ๑๓,๐๐๐ ตัว³⁶ นอกจากนี้ในพื้นที่ อ.สัตหีบแล้ว กองทัพเรือก็ยังได้สนับสนุนให้เกิดโครงการอนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล

³² “กองทัพเรือไทยจัดหาอากาศยานไร้คนขับ RQ-21 Blackjack”, thaiarmedforce: Thailand’s leading military information and community website, 2564, <https://thaiarmedforce.com/2020/11/24/rtn-buy-rq-21-blackjack/>.

³³ “กองทัพเรือ ขึ้นแผนการจัดซื้ออากาศยานไร้คนขับ Hermes 900 ของกองทัพเรือ”, รัฐบาลไทย, 2565, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/52832>.

³⁴ “Hermes 900 MALE Tactical Unmanned Air Vehicle (UAV)”, Airforce Technology, 2553, <https://www.airforce-technology.com/projects/hermes-900/>.

³⁵ บุญจง ขาวสิทธิ์วิงษ์, “บทบาทของกองทัพไทยกับการจัดการสิ่งแวดล้อม”, *วารสารพัฒนบริหารศาสตร์* 43, ฉบับที่ 3 (2546): 1–29.

³⁶ Douglas Hykle, “Sea Turtle Conservation Center of the Royal Thai Navy” (IOSEA Marine Turtles, พฤศจิกายน 2012), https://georgehbalazs.com/wp-content/uploads/2019/06/Hykle_2012_11_SeaTurtleConsCenterRoyalThaiNavy_IOSEA_ProfileMonth.pdf.

และการปล่อยเต่าในพื้นที่อื่นอีกด้วย เช่น เกาะเต่า จ.ชุมพร³⁷ และในพื้นที่ของทัพเรือภาคที่ ๒ จ.สงขลา เป็นต้น ดังนั้น จึงสามารถเป็นข้อยุติได้ว่า กิจกรรมสนับสนุนดังกล่าวเป็นการแสดงออกถึงบทบาทของกองทัพเรือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินเช่นกัน

ภาพที่ ๓ ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ทัพเรือภาคที่ ๒



ที่มา: Hatyaitoday³⁸

สรุป

ความมั่นคงทางทะเลมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยิ่ง ในทั้งสองมิติ มิติแรกคือการเอื้ออำนวยให้เกิดสถานะแวดล้อมทางทะเลที่มีความมั่นคงและปลอดภัยอย่างเพียงพอที่จะเกิดกิจกรรมที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งตามนิยามของเศรษฐกิจสีน้ำเงินหมายถึงการพัฒนาที่ต้องไม่แลกมาด้วยความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือสุขภาพที่แย่งลงของท้องทะเลและมนุษย์ มีเป้าหมายในการดำรงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไว้ได้อย่างยั่งยืนสำหรับคนรุ่นต่อไป มิติที่สองคือการกำหนดให้กิจกรรมของภารกิจด้านความมั่นคงทางทะเลจะต้องคำนึงถึงคุณค่าตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น การลดมลพิษทางทะเล การลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง การพัฒนาเทคโนโลยีของภาคความมั่นคงสำหรับเฟื่อาระวังสถานะแวดล้อมทางทะเล และสุขภาพของท้องทะเล ซึ่งการปฏิบัติภารกิจของกองทัพเรือในฐานะหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงทางทะเลของไทยตามบทบาทที่กำหนดนั้นมีกิจกรรมของทั้งสองมิติแฝงอยู่ด้วยแล้ว แม้ว่าจะยังไม่ปรากฏสิ่งยืนยันว่ากองทัพเรือมีความตั้งใจที่จะทำตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินตั้งแต่แรก แต่กิจกรรมที่ได้กล่าวถึงในข้างต้นก็แสดงให้เห็นว่าการปฏิบัติของกองทัพเรือมีความสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าวอยู่เป็นปกติ และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จากปัจจัยสนับสนุนดังต่อไปนี้

๑) กระแสการตระหนักรู้ที่มีต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกิดขึ้นทั่วโลก จะเป็นแรงบังคับให้เกิดการขับเคลื่อนในระดับนโยบายของรัฐบาล การแก้ไขกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานภาครัฐ โดยมีแนวโน้มจะให้

³⁷ Chad M. Scott และ Kirsty Magson, “Koh Tao Sea Turtle Head-Starting and Rehabilitation” (New Heaven Reef Conservation Program, 2016), <https://conservationdiver.com/wp-content/uploads/2021/09/Sea-Turtle-Headstarting-and-Rehabilitation-Project-Updates-2016sm.pdf>.

³⁸ Hatyaitoday, “สงขลา ก่อตั้งศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเลกองทัพเรือภาคที่ 2 บริเวณแหลมสนอ่อน เพื่อการสูญเสียของการฟักไข่”, Hatyaitoday, 23/65, <https://www.hatyaitoday.com/conservation-sea/>.

ความสำคัญกับการรักษาสีงแวดล้อมมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้หน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งกองทัพเรือจึงต้องปฏิบัติตามนโยบายหรือกฎระเบียบที่เปลี่ยนไป

๒) การพัฒนาเทคโนโลยีทางทหารให้ใช้กำลังคนน้อยลง ด้วยเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าทำให้ระบบอาวุธ ระบบสื่อสาร และระบบตรวจจับ (Sensors) สามารถทำงานได้โดยอัตโนมัติมากขึ้น สามารถควบคุมได้จากระยะไกล ทำให้ลดความจำเป็นในการใช้คนไปปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงอันตราย อีกทั้งกองทัพทั่วโลกยังมีแนวโน้มที่จะลดความเสี่ยงของการสูญเสียชีวิตของกำลังพลในสนามรบ จึงมีการใช้ยานไร้คนขับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น การใช้ UAV ของกองทัพทั่วโลก รวมไปถึงกองทัพเรือเอง ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น

จากแนวโน้มดังกล่าว กองทัพเรือจึงควรดำรงการปฏิบัติงานในปัจจุบันที่มีความสอดคล้องกับแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินไว้อย่างต่อเนื่อง และแสวงหาโอกาสที่จะแทรกคุณค่าของเศรษฐกิจสีน้ำเงินเข้าไปในห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของกองทัพเรือให้ได้ในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นภารกิจหลัก ตัวอย่างกิจกรรมที่เป็นไปได้ เช่น การจัดหายานผิวน้ำไร้คนขับ (Unmanned Surface Vehicle: USV) ที่สามารถตอบโต้ความต้องการทางยุทธการในบางสถานการณ์ได้ไม่ด้อยไปกว่าเรือรบ ปฏิบัติการในพื้นที่ได้นาน ลดการใช้ทรัพยากร ตลอดจนลดความเหนื่อยล้าของกำลังพลได้ การพัฒนาเทคโนโลยีตรวจการณ์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสำหรับการเฝ้าระวังตรวจตราทางทะเล และบริเวณเกาะแก่งที่กองทัพเรือรับผิดชอบ เพื่อลดจำนวนบุคลากรที่ประจำอยู่ในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยลดการใช้ทรัพยากรที่จำเป็นในการดูแลบุคลากรลงไปด้วย นอกจากนี้ยังมีด้านอื่น ๆ อีกมาก ที่สามารถสอดแทรกความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้ อาทิ การกำหนดเงื่อนไขในการจัดซื้อจัดจ้างให้ผู้ที่ได้รับงานต้องมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูและรักษาสีงแวดล้อมในทะเลควบคู่ไปกับการส่งมอบชิ้นงานตามสัญญา หรือใช้วัสดุที่มีการรับรองกระบวนการผลิตว่าไม่ทำลายสีงแวดล้อม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องมีการศึกษาในอนาคตต่อไปว่ามีความเป็นไปได้ในส่วนใดอีกบ้างที่อยู่ภายในอำนาจหน้าที่ของกองทัพเรือ และสามารถปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ในอนาคต

เกี่ยวกับผู้เขียน นาวาโท พารณ แสงแก้ว จบการศึกษาระดับปริญญาโทสาขาวิศวกรรมไฟฟ้า (M.Sc.) จากมหาวิทยาลัยทหาร เมืองฮัมบวร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สำเร็จหลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารเรือรุ่นที่ ๘๐ และหลักสูตร Naval Command College ณ US Naval War College ประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง อาจารย์กองวิชาสงครามทางเรือและวิชาทหาร ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

