



ประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ 12

The 12th RTN SYMPOSIUM

BLUE ECONOMY NAVY



BLUE ECONOMY :

บทบาทสากลใหม่ของ
กองทัพเรือไทยสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

The 12th RTN
SYMPOSIUM

BLUE ECONOMY NAVY

วันพุธที่ 30 สิงหาคม พ.ศ.2566
เวลา 0900 - 1500
หอประชุมกองทัพเรือ

บทบรรณาธิการ

จากกระแสโลกาภิวัตน์ และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด ได้ทำให้สังคม และความเป็นอยู่ของประชาชนที่ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจบริเวณชายชายฝั่ง และในทะเลมีความเป็นอยู่ที่ดี และมี การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาดังกล่าวที่เกิดขึ้นนั้น ขาดความรับผิดชอบในการรักษาสมดุลของสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอย่างรู้คุณค่า ซึ่งหากปล่อยให้เหตุการณ์ดำเนินในลักษณะนี้ต่อไป อาจส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของมนุษย์ และสิ่งมีชีวิตอื่นๆ บริเวณชายฝั่งในอนาคต อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงได้เกิดแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน หรือ Blue Economy ทั้งนี้ แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ได้กลายเป็นแนวคิดที่เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ โดยองค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้เป็นหนึ่งในสิบเจ็ดเป้าหมายอันจะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง ในปีคริสตศักราช ๒๐๓๐ ต่อไป

จากการที่กองทัพเรือเป็นหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลที่สำคัญของไทย และมีบทบาทในการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเล เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลสามารถดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง นั้น การรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงเป็นอีกหนึ่งบทบาทที่มีความสำคัญที่กองทัพเรือจำเป็นต้องดำเนินควบคู่กันไปกับการรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเล ด้วยความสำคัญดังกล่าว จึงจำเป็นต้องศึกษา และทำความเข้าใจบทบาทของกองทัพเรือในการสนับสนุนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เพื่อให้สามารถพัฒนาประเทศไทยให้ไปสู่ความยั่งยืนได้ในอนาคต

สำหรับหนังสือประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ นี้ เปรียบเสมือนเป็นแหล่งองค์ความรู้ และวรรณกรรมที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และบทบาทกองทัพเรือในการสนับสนุนแนวคิดดังกล่าว โดยทางคณะผู้จัดทำ ได้รวบรวมบทความจากนักวิชาการ ทั้งจากภายใน และภายนอกกองทัพเรือ เพื่อเผยแพร่ให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมวิชาการของกองทัพเรือ และประชาชนที่สนใจ สามารถนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้ในกิจกรรมด้านวิชาการ หรือกิจกรรมที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาหน่วยงานต่างๆ ต่อไป





สาร

พลเรือเอก เชิงชาย ชมเชิงแพทย์

ในการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒

“Blue Economy: บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน”

วันพุธที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๖ ณ ห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ

.....

ในปัจจุบันแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ได้กลายเป็นแนวคิดที่มีความสำคัญและกำลังจะกลายเป็นบรรทัดฐานของสังคมระหว่างประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่กับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ทางทะเลเพื่อไปสู่ความยั่งยืนร่วมกัน จากภารกิจของกองทัพเรือเป็นหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเล และมีบทบาทหลักในการดูแลรักษาความมั่นคงทางทะเล เพื่อให้เศรษฐกิจทางทะเลสามารถดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง นั้น จำเป็นต้องศึกษา และทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และห่วงโซ่กิจกรรมทางทะเล รวมทั้ง บทบาทของกองทัพเรือที่สนับสนุนแนวคิดดังกล่าว โดยรับฟังจากมุมมองของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ การประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ ในหัวข้อเรื่อง “Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทยสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน” ในครั้งนี้ ถือเป็นเวทีที่สำคัญในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากหลายภาคส่วนเพื่อประโยชน์ของสาธารณชนเป็นสำคัญ ซึ่งผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าองค์ความรู้ที่ได้รับจากการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ นี้ จะช่วยเสริมสร้างความเข้าใจอันดีเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และบทบาทของกองทัพเรือ ทั้งระดับชาติและระดับสากลในการสนับสนุนแนวคิดดังกล่าว ให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมวิชาการ และประชาชนที่สนใจ โดยสามารถนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติ และประชาชนต่อไปในอนาคต

พลเรือเอก

(เชิงชาย ชมเชิงแพทย์)

ผู้บัญชาการทหารเรือ





สาร

พลเรือโท วสันต์ สาทรกิจ

ในการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒

“Blue Economy: บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน”

วันพุธที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๖ ณ ห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ

.....

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่กับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และใช้ประโยชน์ทางทะเลอย่างสมดุล ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับมิติทางทะเลในประเทศไทย ได้ให้ความสนใจ และศึกษาหาแนวทางในการสนับสนุนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อพัฒนาประเทศไทยไปสู่ความยั่งยืนในอนาคตร่วมกัน สำหรับกรมยุทธศึกษาทหารเรือ ในฐานะหน่วยงานที่ให้การศึกษ และบริการทางวิชาการเกี่ยวกับบทบาทกองทัพเรือในการรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเล และปกป้องดูแลให้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจทางทะเลให้สามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง นั้น จำเป็นต้องเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และบทบาทกองทัพเรือเพื่อสนับสนุนแนวคิดดังกล่าว

กระผม และคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ มีความมั่นใจเป็นอย่างยิ่งว่าการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ ในหัวข้อเรื่อง “Blue Economy: บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน” จะมีส่วนช่วยเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และบทบาทกองทัพเรือในการสนับสนุนแนวคิดดังกล่าว ให้แก่ ผู้เข้าร่วมประชุม ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่เข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ ได้เข้าใจ และสามารถนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ต่อไปในอนาคต

พลเรือโท

(วสันต์ สาทรกิจ)

เจ้ากรมยุทธศึกษาทหารเรือ

ประธานกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒



สารบัญ

	หน้า
บทนำ	
ประวัติความเป็นมาของการจัดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ	๑
โครงการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒	๒
วัตถุประสงค์ของการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒	๓
กำหนดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒	๕
ผลการเรียนรู้ที่คาดหวัง (Learning Outcome)	๖
กรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	๗
บทความวิชาการแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	๑๑
ประวัติองค์ปาฐก	๑๓๒
ประวัติผู้เสวนา และผู้ดำเนินรายการ	๑๓๔
ประวัติพิธีกร	๑๔๔
รายชื่อคณะกรรมการจัดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒	๑๔๗



ประวัติความเป็นมาของการจัดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ

ปี พ.ศ.๒๕๔๓ พลเรือเอก ประเสริฐ บุญทรง เสนาธิการทหารเรือ ในขณะนั้น ได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุมทางวิชาการของกองทัพอากาศ ซึ่งในรายงานผลการประชุมของ พลเรือเอก ประเสริฐ บุญทรง ได้ให้สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง (สรส.) ในขณะนั้น เป็นเจ้าของเรื่องพิจารณาจัดประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ (ทร.) โดยได้กำหนดให้กรมยุทธศึกษาทหารเรือ (สรส.ขณะนั้น) จัดการประชุมฯ ทุก ๒ ปี และเป็นหน่วยกำหนดหัวข้อเรื่องแล้วเสนอขอความเห็นชอบจากกองทัพเรือ ซึ่งที่ผ่านมา กรมยุทธศึกษาทหารเรือ (ยศ.ทร.) ได้ดำเนินการจัดการประชุมแล้วทั้งสิ้น จำนวน ๑๑ ครั้ง (พ.ศ.๒๕๔๓ ถึง พ.ศ.๒๕๖๔) โดยมีวัตถุประสงค์การจัดการประชุมเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท และการปฏิบัติงานของกองทัพเรือให้แก่ประชาชน และผู้เข้าร่วมประชุมตลอดจนนำแนวคิด และข้อเสนอแนะจากการประชุมมาปรับปรุง และพัฒนากองทัพเรือให้สอดคล้องต่อการรับรู้ของประชาชน ซึ่งการจัดการประชุมที่ผ่านมา มีหัวข้อการประชุมดังนี้

ครั้งที่ ๑ (๒๕๔๓) เรื่อง กองทัพเรือไทยในศตวรรษที่ ๒๑

ครั้งที่ ๒ (๒๕๔๖) เรื่อง ความมั่นคงทางทะเลในมิติของความร่วมมือ

ครั้งที่ ๓ (๒๕๔๘) เรื่อง พลังมวลชนกับการแก้ปัญหาใน ๓ จังหวัดภาคใต้

ครั้งที่ ๔ (๒๕๕๐) เรื่อง กองทัพเรือ...เพื่อชาติและประชาชน

ครั้งที่ ๕ (๒๕๕๒) เรื่อง ประชาคมอาเซียน ๒๐๑๕ : บทบาทของกองทัพเรือในอนาคต

ครั้งที่ ๖ (๒๕๕๔) เรื่อง ความคาดหวังของประชาชนกับบทบาทของกองทัพเรือ

ครั้งที่ ๗ (๒๕๕๖) เรื่อง ทิศทางเศรษฐกิจทางทะเลของไทย และการพัฒนากองทัพเรือในทศวรรษหน้า

ครั้งที่ ๘ (๒๕๕๘) เรื่อง บทบาทมหาอำนาจที่มีผลกระทบต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และผลประโยชน์

แห่งชาติทางทะเลของไทย

ครั้งที่ ๙ (๒๕๖๐) เรื่อง สมุทรภิบาลและเศรษฐกิจทางทะเลของไทยกับบทบาทของกองทัพเรือ

ครั้งที่ ๑๐ (๒๕๖๒) เรื่อง บทบาทของกองทัพเรือสมัยใหม่ (Modern Navy) กับกองทัพเรือหลังสมัยใหม่ (Post - Modern Navy) ในโลกยุคโลกาภิวัตน์

ครั้งที่ ๑๑ (๒๕๖๔) เรื่อง การพัฒนากำลังรบทางเรือภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี



โครงการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒
“Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน”
วันพุธที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๖
ณ ห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ

ที่มาและความสำคัญของโครงการ

จากแนวคิดระบอบทุนนิยม และการเจริญเติบโตของประชากรอย่างรวดเร็ว สิ่งดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในลักษณะก้าวกระโดด และเชื่อมโยงในแต่ละภูมิภาคภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นนั้น ขาดการพิจารณาถึงความสมดุลของการรักษาสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งหากปล่อยให้เป็นในลักษณะนี้ต่อไป อาจส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของมนุษย์ และสิ่งมีชีวิตอื่นๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม จึงได้เกิดแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว หรือ Green Economy ในการประชุมระดับนานาชาติ RIO + 20 UN Summit ในปี ค.ศ.๒๐๑๒ ที่มุ่งเน้นระบบเศรษฐกิจที่ช่วยปรับปรุงความเป็นอยู่ของมนุษย์ และสร้างความเท่าเทียมทางสังคม ในขณะเดียวกัน ก็เน้นความสำคัญของสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ จากจุดเริ่มของแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว ได้ต่อยอดไปสู่การให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล และความยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม และการรักษาทรัพยากรทางทะเลควบคู่กันไป จนเกิดแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน หรือ Blue Economy ทั้งนี้ แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ได้กลายเป็นแนวคิดที่เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ โดยองค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้เป็นหนึ่งในสิบเจ็ดเป้าหมายอันจะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างแท้จริง ในปีคริสตศักราช ๒๐๓๐ ต่อไป

จากการที่กองทัพเรือเป็นหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลของไทย และมีบทบาทที่สำคัญในการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเล เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลสามารถดำเนินไปอย่างต่อเนื่องนั้น การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจึงเป็นอีกหนึ่งภารกิจที่มีความสำคัญที่กองทัพเรือจำเป็นต้องดำเนินควบคู่กันไปด้วยเหตุดังกล่าว กองทัพเรือจึงให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ได้บรรจุอยู่ในนโยบายเร่งด่วนของผู้บัญชาการทหารเรือ ในด้านที่ ๓ “ที่ให้ส่งเสริมเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยการสนับสนุนหน่วยงานของกองทัพเรือ ศรชล. และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับการกิจกรรมทางทะเล ได้ตระหนักรู้ถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล”

จากการที่กองทัพเรือเป็นหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลที่สำคัญของไทย และมีบทบาทหลักในการดูแลรักษาความมั่นคงความสงบเรียบร้อยทางทะเล เพื่อให้เศรษฐกิจทางทะเลสามารถดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง นั้น จำเป็นต้องศึกษา และทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และห่วงโซ่กิจกรรมทางทะเล รวมทั้ง บทบาทของกองทัพเรือที่สนับสนุนแนวคิดดังกล่าว โดยรับฟังจากมุมมองของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้สามารถนำมากำหนดเป็นกรอบในการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมได้ต่อไปในอนาคต



วัตถุประสงค์ของการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือครั้งที่ ๑๒

๑. เข้าใจความสำคัญของแนวคิด Blue Economy และความคืบหน้าในการดำเนินการเกี่ยวกับแนวคิดดังกล่าวในระดับสากล
๒. สร้างความตระหนักรู้แก่ผู้เข้าร่วมการประชุมวิชาการ และประชาชนทั่วไป ในการปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเล และสนับสนุนการเติบโตทางสังคมและเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
๓. เข้าใจมิติที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนแนวคิด Blue Economy และการบูรณาการความร่วมมือ
๔. เผยแพร่บทบาทกองทัพเรือตามกรอบสนับสนุนแนวคิด Blue Economy เพื่อการพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน

กำหนดวันประชุม วันพุธที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๖

หน่วยงานที่รับผิดชอบ คณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒

สถานที่จัดประชุม ณ ห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ

รูปแบบการประชุม ปาฐกถาพิเศษ การเสวนาทางวิชาการ และการจัดนิทรรศการ

องค์ปาฐกถาและวิทยากร

๑. Dr. Manuel Castillo ตำแหน่ง Environmental Affairs officer at UNESCAP

ผู้เข้าร่วมอภิปราย

๑. ศ. ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ ตำแหน่ง อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
๒. รอง ศ. ดร.อดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ตำแหน่ง อาจารย์ประจำสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
๓. พล.ร.ต.เทพฤทธิ์ ลาภเหลือ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน กรมยุทธการทหารเรือ
๔. น.อ.กิติกรณ กายูจนวนิชย์ ตำแหน่ง รอง ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
๕. คุณ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง ตำแหน่ง พิธีกรและผู้ดำเนินรายการในสื่อต่างๆ ของไทย

พิธีกรการประชุม

๑. น.ท.ธนเดช จิตรประวัติ ตำแหน่ง อาจารย์กองวิชาเสนาธิการกิจการ ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ



ผู้เข้าร่วมประชุม

นักการทหาร ข้าราชการ อาจารย์ นักวิชาการจากหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน นักศึกษา ผู้สื่อข่าว และประชาชนผู้สนใจทั่วไป

งบประมาณในการจัดประชุม

กองทัพเรือสนับสนุนงบประมาณในการจัดประชุม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผู้เข้าร่วมประชุมวิชาการ เข้าใจความสำคัญของแนวคิด Blue Economy และตระหนักถึงความสำคัญในการปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเล และสนับสนุนการเติบโตทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างสมดุล รวมทั้ง เข้าใจบทบาทกองทัพเรือตามกรอบสนับสนุนแนวคิด Blue Economy และการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อการพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน



กำหนดการ
การประชุมวิชาการกองทัพเรือครั้งที่ ๑๒
เรื่อง “Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน”
วันพุธที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๖
ณ ห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ

๐๗๔๕ - ๐๘๔๕	ลงทะเบียน
๐๘๕๐	ผู้ร่วมประชุมวิชาการ พร้อมในห้องเจ้าพระยา หอประชุมกองทัพเรือ
๐๘๖๐	- พิธีกรนำเข้าสู่พิธีเปิดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ - เจ้ากรมยุทธศึกษาทหารเรือ กล่าวรายงานความเป็นมาและวัตถุประสงค์การประชุมวิชาการ - ประธาน กล่าวเปิดการประชุมวิชาการกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒
๐๘๖๕ - ๑๐๑๕	ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “Blue Economy for Sustainable Development” โดย Dr. Manuel Castillo ผู้แทน UNESCAP
๑๐๑๕ - ๑๐๓๐	พักรับประทานอาหารว่าง
๑๐๓๐ - ๑๒๐๐	เสวนาเรื่อง "Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน" โดยวิทยากรประกอบด้วย - รศ. ดร.อดิษฐ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ในประเด็น “การพัฒนาชายฝั่งและพื้นที่พื้ที่ปกอาศัยบริเวณชายฝั่ง” - ศ. ดร.กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ ในประเด็น “แนวทางการบริหารจัดการขนส่งทางทะเลรองรับแนวคิด Blue Economy” - ผู้แทน กองทัพเรือ ในประเด็น “บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือ สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน” - ผู้แทน ศรชล. ในประเด็น “การเสริมสร้าง ธรรมชาติทางทะเลและการบังคับใช้ระเบียบกฎหมาย” - คุณ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง เป็นผู้ดำเนินรายการ
๑๒๐๐ - ๑๓๐๐	รับประทานอาหารกลางวัน
๑๓๐๐ - ๑๕๐๐	- การนำเสนอแนวคิดจากนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ นายทหารนักเรียนหลักสูตรเสนาธิการทหารเรือและนักเรียนพยาบาลทหารเรือ วิทยาลัยพยาบาลทหารเรือ ผ่านช่องทางออนไลน์ - ชมนิทรรศการ

การแต่งกาย

- ข้าราชการ ทร. : เครื่องแบบหมายเลข ๔
- ข้าราชการทหารเหล่าทัพอื่น : ชุดปฏิบัติงาน
- พลเรือน : ชุดสากลหรือชุดสุภาพ



ผลการเรียนรู้ที่คาดหวัง (Learning Outcome)

ผลการเรียนรู้ที่คาดหวังในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้เข้าร่วมประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ ในแต่ละกิจกรรม มีดังนี้

กิจกรรม	ผลการเรียนรู้ที่คาดหวัง
- ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “Blue Economy for Sustainable Development”	ระดับ ๑ - ๒
- เสวนาเรื่อง "Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน”	ระดับ ๓ - ๔
- การนำเสนอแนวคิดจากนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ นายทหารนักเรียนหลักสูตรเสนาธิการทหารเรือและนักเรียนพยาบาลทหารเรือ วิทยาลัยพยาบาลทหารเรือ ผ่านช่องทางออนไลน์	ระดับ ๑ - ๒

เกณฑ์การประเมินผลการเรียนรู้ที่คาดหวัง ๔ ระดับ คือ

- ระดับการเรียนรู้ ๑ เกิดการประเมินกรอบความคิดที่แตกต่างภายในจิตใจ
- ระดับการเรียนรู้ ๒ เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการสร้างทางเลือกใหม่ของตนเอง
- ระดับการเรียนรู้ ๓ เกิดการวางแผนในการเตรียมความพร้อมเพื่อสร้างบทบาทใหม่ของตนเอง
- ระดับการเรียนรู้ ๔ เกิดการสร้างและบูรณาการสมรรถนะเข้ากับความรู้และประสบการณ์ ภายใต้มุมมองใหม่



กรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน^๑

๑. ความรู้พื้นฐานเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

คำว่า “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)” ได้ถูกนำมาใช้ในหลายเรื่อง และในปัจจุบัน เมื่อกล่าวถึงคำว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงิน จะประกอบด้วย ภาคเศรษฐกิจที่หลากหลาย (Range of Economic Sectors) และนโยบายที่เกี่ยวข้อง (Related Policy) ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างยั่งยืน ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ความท้าทายที่สำคัญในการนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปประยุกต์ใช้ ได้แก่ การสร้างความเข้าใจ และการบริหารจัดการที่ดีในหลายมิติที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนของทะเล และมหาสมุทร ตั้งแต่ การทำประมงอย่างยั่งยืน ไปจนถึงการคำนึงถึงคุณภาพของระบบนิเวศวิทยา (Ecosystem Health) และมลภาวะที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ การบริหารจัดการไปสู่ความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเล และมหาสมุทร จำเป็นที่จะต้องอาศัยความร่วมมือในทุกระดับ ตั้งแต่ในระดับประเทศ (Nation - States) จนถึง ภาครัฐและเอกชน (Public – Private Sectors) ในระดับที่สูงกว่าที่เคยดำเนินการมาในอดีต

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นการส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การรวมกันของภาคสังคม (Social Inclusion) การอนุรักษ์ และการพัฒนาความเป็นอยู่ ในขณะที่รับประกันความยั่งยืนของสภาพแวดล้อมทางทะเล และมหาสมุทร รวมทั้ง พื้นที่ชายฝั่ง ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กิจกรรมต่างๆ ได้ถูกดำเนินไปโดยมิได้มีการประสานสอดคล้องกันระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม ผ่านการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล และมหาสมุทร และการพิจารณาถึงความเชื่อมโยงโทรมของสภาพแวดล้อม และระบบนิเวศ จากการค้นพบข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ ทำให้ทราบว่า ทรัพยากรทางทะเล มีจำนวนที่จำกัด และหากทรัพยากรดังกล่าว เสื่อมโทรม และมิได้รับการดูแลรักษาที่ดี ย่อมส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของมนุษย์ และสังคมอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาถึงการเจริญเติบโตของจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับแนวคิดดังกล่าว

๒. ประเภทและสาขาของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ประกอบไปด้วยสาขาที่มีความหลากหลาย ตั้งแต่ อุตสาหกรรมทางทะเลในรูปแบบดั้งเดิม เช่น การประมง การท่องเที่ยว และการขนส่งทางทะเล ไปจนถึงกิจกรรมทางทะเลที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging Activities) เช่น การหาพลังงานทดแทนจากพื้นที่ไกลฝั่ง (Offshore Renewable Energy) การเพาะเลี้ยงพืช และสัตว์ในน้ำ (Aquaculture) กิจกรรมสกัดแร่ธาตุจากพื้นดินใต้ท้องทะเล (Seabed Extractive Activities) เทคโนโลยีชีววิทยาทางทะเล (Marine Biotechnology) และการตรวจทางชีวภาพทางทะเล (Marine Bioprospecting) โดยกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาจจะเป็นกิจกรรมทางทะเลที่รวมหลายสาขา หรือกิจกรรมหลายประเภทเข้าด้วยกัน และอาจจะมีการพัฒนาเพิ่มเติมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ในอนาคต โดยขึ้นอยู่กับสถานการณ์ และสภาพแวดล้อมของประเทศต่างๆ อย่างไรก็ตาม World Bank หน่วยงานภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้จัดแบ่งสาขา และประเภทของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินในภาพรวม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

^๑ World Bank Group, United Nation, “The Potential of the Blue Economy,” (Washington DC: The World Bank, 2017), p.vii-viii.



ตาราง การจัดแบ่งสาขา และประเภทของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดย World Bank

ประเภทของกิจกรรม	การแบ่งประเภทกิจกรรมย่อย	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง/ สาขา	ปัจจัยขับเคลื่อนให้เกิด การเจริญเติบโตในสาขา
การเก็บเกี่ยว และ การค้าทางทะเลของ ทรัพยากรที่มีชีวิต	การนำมาทำเป็นอาหาร	การทำประมง (ผลผลิต จากปลาในระดับปฐมภูมิ เช่น การนำมาบริโภค)	ความต้องการอาหาร และ สารอาหาร โดยเฉพาะ โปรตีน
		การทำประมงทุติยภูมิ (กระบวนการผลิตและ การทำอุปกรณ์เพื่อแปร รูป การต่อเรือ ภาคการ ผลิตของอุปกรณ์ในการ แปรรูปปลาทะเล และ การบรรจุหีบห่อและ กระจายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ การประมง เป็นต้น)	ความต้องการอาหาร และ สารอาหาร โดยเฉพาะ โปรตีน
		การค้าขายผลิตภัณฑ์ อาหารทะเล (ที่รับประทานได้)	ความต้องการอาหาร และ สารอาหาร โดยเฉพาะ โปรตีน
		การค้าขายผลิตภัณฑ์ อาหารทะเล (ที่รับประทานไม่ได้)	ความต้องการเครื่องสำอาง สัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์ เภสัชกรรม
		การเพาะเลี้ยงพืช และ สัตว์ในน้ำ	ความต้องการเครื่องสำอาง สัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์ เภสัชกรรม
	การใช้ทรัพยากรที่มีชีวิต ทางทะเล สำหรับ ผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม และการประยุกต์ใช้ สารเคมีต่างๆ	เทคโนโลยีชีววิทยาทาง ทะเล และการตรวจทาง ชีวภาพทางทะเล	การวิจัย และพัฒนาสำหรับ ด้านการดูแลสุขภาพ เครื่องสำอาง เอมไซม์ โภชนาการ และ อุตสาหกรรมอื่นๆ
การสกัดและใช้ประโยชน์ จากทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต	การสกัดแร่ธาตุ	แร่ธาตุใต้ท้องทะเล	ความต้องการแร่ธาตุ



ประเภทของกิจกรรม	การแบ่งประเภทกิจกรรมย่อย	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง/สาขา	ปัจจัยขับเคลื่อนให้เกิดการเจริญเติบโตในสาขา
	การแสวงหาแหล่งพลังงาน	น้ำมัน และก๊าซ	ความต้องการพลังงาน
	การผลิตน้ำจืด	การสกัดสารความเค็มออกจากน้ำทะเล	ความต้องการน้ำจืด
การใช้พลังงานจากธรรมชาติที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ และไม่มีวันหมด (พลังงานลม น้ำ คลื่น และอื่นๆ)	การผลิตพลังงานไกลฝั่งที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	การนำกลับมาใช้ใหม่	ความต้องการแหล่งพลังงาน
ธุรกิจ และการค้าที่เกี่ยวข้องกับมหาสมุทร	การขนส่ง และการค้า	การขนส่งสินค้าทางทะเล และการต่อเรือ	
		การเดินทางในทะเล	การเจริญเติบโตของภาคการค้าทางทะเล ความต้องการการเดินทาง และระเบียบระหว่างประเทศ รวมทั้ง อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล (การต่อเรือ การแยกชิ้นส่วนโลหะ พาณิชยนาวี การลงทะเบียน การบริหารจัดการท่าเรือ และอื่น)
	การพัฒนาชายฝั่ง	กระทรวงและหน่วยงานที่วางแผนในระดับนโยบาย และภาคเอกชน	การขยายตัวของชุมชนเมือง บริเวณชายฝั่ง และข้อบังคับที่เกิดขึ้นในระดับสากล
	การท่องเที่ยว และการพักผ่อน	หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการท่องเที่ยวในระดับประเทศ และภาคเอกชน และภาคอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	การเจริญเติบโตของภาคการท่องเที่ยวในระดับโลก



ประเภทของกิจกรรม	การแบ่งประเภทกิจกรรมย่อย	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง/สาขา	ปัจจัยขับเคลื่อนให้เกิดการเจริญเติบโตในสาขา
การสนับสนุนทางอ้อมต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	การกักเก็บคาร์บอน	คาร์บอนสีน้ำเงิน (Blue Carbon)	การลดปัญหาสภาพภูมิอากาศ
	การป้องกันชายฝั่งทะเล	การป้องกันที่อยู่อาศัยบริเวณชายฝั่ง และการฟื้นฟู	การเติบโตไปพร้อมกับความสามารถในการฟื้นตัวต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง (Resilient Growth)
	การกำจัดขยะสำหรับอุตสาหกรรมบนฝั่ง	การดูดซึมสารอาหารและขยะมูลฝอย	การบริหารจัดการขยะ
	การดำรงอยู่ของความหลากหลายทางชีวภาพ	การป้องกันสายพันธุ์ (Species) และที่อยู่อาศัย	การอนุรักษ์

๓. ปัจจัยที่ทำให้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินประสบความสำเร็จ

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน มีเป้าหมายที่เกินไปกว่า การให้ความสำคัญกับการมุ่งทำธุรกิจแต่เพียงอย่างเดียว โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ และคุณภาพของมหาสมุทร (Ocean Health) ไปพร้อมๆ กัน โดยแนวคิดดังกล่าว จะประสบความสำเร็จได้นั้น จำเป็นที่จะต้องใช้ยุทธศาสตร์ในระยะยาวเข้ามาช่วยในการดำเนินการ โดยมีเป้าหมายที่สนับสนุนเพื่อให้เกิดความยั่งยืน และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน ผ่านกิจกรรม และภาคสาขาที่เกี่ยวข้องกับทางทะเลและมหาสมุทร ทั้งนี้ เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเกี่ยวข้องกับทุกประเทศ และจะต้องถูกนำมาประยุกต์ใช้ในหลายระดับ ตั้งแต่ในระดับท้องถิ่น จนถึงในระดับโลก โดยจะต้องใช้ความไว้วางใจ และฐานความรู้ที่หลากหลาย อีกทั้ง จะต้องจัดการบริหารจัดการและการพัฒนาทรัพยากรที่มีส่วนช่วยในการสร้างแรงบันดาลใจ และสนับสนุนให้เกิดนวัตกรรมขึ้น



บทความวิชาการ
แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
(Blue Economy)



กฎหมายและหน่วยงานสากลทางทะเลที่รองรับภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ

พล.ร.ต.สมเจตน์ คงรอด

กล่าวนำ

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy หรือเศรษฐกิจภาคทะเล) เกิดขึ้นครั้งแรก ในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือที่เรียกกันในาม “RIO+20” ในปี ค.ศ. ๒๐๑๒ ณ กรุงริโอเดจาเนโร บราซิล เป็นแนวคิดที่นำเอาความยั่งยืนมาประยุกต์ใช้กับสิ่งแวดล้อมทางทะเลในกิจกรรมทางทะเล ได้แก่ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การแสวงหาทรัพยากรที่อยู่ในทะเล เช่น สัตว์ทะเล แร่ธาตุ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานต่างๆ โดยให้เกิดความสมดุลทั้งระบบเศรษฐกิจ และระบบนิเวศ ควบคู่กัน ทั้งนี้ โดยมีความมั่นคงทางทะเล เป็นตัวขับเคลื่อน และมีกฎหมายเป็นกรอบ หรือกฎเกณฑ์ในการควบคุม การดำเนินกิจกรรมทางทะเลดังกล่าว โดยไทยได้แสดงเจตจำนงที่จะปฏิบัติตามแนวคิดนี้อย่างจริงจังต่อ เวทีองค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ด้วย

ในส่วนของอาเซียน ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ได้ให้การรับรองปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยเศรษฐกิจภาคทะเล (ASEAN Leaders’ Declaration on the Blue Economy) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับภาคีภายนอก โดยมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์และบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน ภายใต้กรอบกฎหมายสากล (กฎหมายระหว่างประเทศ)

สำหรับประเทศไทย ได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีกฎหมายสากลจำนวนหนึ่ง และมีความร่วมมือกับองค์กรสากล ในการควบคุมพฤติกรรมในการใช้ทะเลของรัฐต่างๆ คนสัญชาติไทยและคนต่างชาติที่ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจรัฐไทย ไม่ให้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนข้อห้ามต่างๆ อันจะส่งผลเชิงลบต่อความมั่นคงทางทะเลและเศรษฐกิจสีน้ำเงิน รวมทั้ง ออกกฎหมายภายในอนุวัติการ (Implementation) ตามระบอบทวินิยม (Dualism) ที่ไทยยึดถือรองรับกฎหมายสากลที่ไทยเป็นภาคีดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่แล้ว นอกจากนี้ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเลของแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลฯ ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความหลากหลายทางชีวภาพและความสมบูรณ์ของระบบนิเวศบนพื้นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล (หรือ Blue Economy) โดยมีศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. เป็นหน่วยปฏิบัติ และกองทัพเรือเป็นเจ้าภาพในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผน

การนี้ กองทัพเรือได้นำกรอบแนวคิดในเรื่อง Blue Economy มาใช้ในช่วงการเป็นประธานร่วมกับกระทรวงกลาโหมสหรัฐฯ ในคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบการประชุมกระทรวงกลาโหมสหรัฐฯอเมริกาในการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบการประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมอาเซียนและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประเทศคู่เจรจา (ADMM Plus-EWG on MS) เมื่อ ๑ กรกฎาคม พ.ศ.๒๕๖๔ รวมทั้งในการประชุม Indian Ocean Naval Symposium (IONS) ในปลายปี พ.ศ.๒๕๖๖ ที่กองทัพเรือจะเป็นเจ้าภาพ ยังได้มีการบรรจุแนวคิดเรื่องนี้ไว้ด้วย



บทความนี้ จะได้กล่าวถึงความมีอยู่ของกฎหมายสากล โดยเฉพาะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS) ซึ่งถือเป็นธรรมนูญทางทะเล รวมทั้งอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ UNCLOS อ้างอิงและให้นำมาบังคับใช้ภายใต้ UNCLOS ทั้งที่ออกโดยหน่วยงานหลักของ UN เช่น คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Security Council: UNSC) และที่ออกโดยหน่วยงานพิเศษของ UN เช่น องค์การที่ทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) องค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations: FAO) โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Environment Programme: UNEP) รวมทั้ง กฎบัตรและสนธิสัญญาอาเซียนที่เกี่ยวข้อง และจะได้กล่าวถึงความมีอยู่ของกฎหมายภายในที่ออกรองรับกฎหมายสากลดังกล่าวเพื่อให้กฎหมายสากลนั้นๆ มีผลบังคับใช้ที่แน่นอนชัดเจน นอกจากนี้ จะได้กล่าวถึงหน่วยงานสากลที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบกรอบอำนาจหน้าที่และความร่วมมือในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้การกำหนดนโยบายทางทะเล และจัดทำแนวทางการดำเนินการในส่วนที่กองทัพเรือต้องปฏิบัติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ตามแนวคิด Blue Economy ของไทย ภูมิภาค และโลกต่อไป กฎหมายสากลทางทะเลที่รองรับต่อกิจกรรมความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ

จากแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ท้าทายของไทยต่อเวทีภูมิภาค และ UN ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยเศรษฐกิจภาคทะเล ภารกิจของกองทัพเรือตามกฎหมายที่ให้อำนาจ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ข้างต้น สามารถแบ่งกฎหมายสากลรองรับกิจกรรมความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ ได้เป็น ๒ กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (UNCLOS) และกฎหมายที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกลุ่มกฎหมายสากลอื่นๆ รองรับกิจกรรมความมั่นคงทางทะเลและสนับสนุนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. กลุ่ม UNCLOS และ IMO

๑.๑. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (UNCLOS)

UNCLOS พัฒนาการมาจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ ๑ เมื่อ ค.ศ.๑๙๕๘ ณ กรุงเจนีวา โดยมี พระเจ้าวรวงศ์เธอกรมหมื่นนราธิปพงษ์พันธ์ เป็นประธานการประชุม ปรากฏผลเป็นอนุสัญญา ๔ ฉบับ รวมเรียกว่า “อนุสัญญากรุงเจนีวา ๑๙๕๘ (1958 Geneva Convention on the Law of the Sea)” โดยไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๙ เมษายน ๒๐๑๑ แม้ว่าจะถือเป็นความก้าวหน้าอย่างมากของกฎหมายทะเล แต่ยังคงตกลงกันไม่ได้ในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต ต่อมาในปี ค.ศ.๑๙๖๐ ได้มีการประชุมในประเด็นนี้อีกครั้ง แต่ก็ยังไม่สามารถตกลงกันได้ จนกระทั่งมีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ ๓ ในปี ค.ศ.๑๙๘๒ จึงได้บรรลุข้อตกลงในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขตที่มีความกว้างไม่เกิน ๑๒ ไมล์ทะเล นอกจากนี้ยังเพิ่มเติมเรื่องใหม่ๆ ให้มีความทันสมัยอีกมากมาย ปรากฏผลเป็น UNCLOS ในปัจจุบัน โดยไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๔ มิถุนายน ๒๐๑๑ (พ.ศ.๒๕๕๔) UNCLOS ประกอบด้วย ๓๒๐ ข้อบท กับ ๙ ผนวก มีเนื้อหาสาระสำคัญเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเล อันได้แก่ ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป ทะเลหลวง และบริเวณพื้นน้ำ) และสิทธิหน้าที่ของรัฐต่างๆ ในแต่ละเขตทางทะเล เสรีภาพในการผ่าน สิทธิของเรือรบ สิทธิการขึ้นตรวจสิทธิการไล่ตามติดพัน การแสวงหาและสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล การคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อม



ทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางทะเล และการระงับข้อพิพาท ถือเป็นอนุสัญญาที่รวบรวมประเด็นทางการบริหารจัดการทะเล และการควบคุมการกิจกรรมทางทะเลในทุกด้าน ยกเว้นการใช้กำลัง สงครามทางทะเล และปฏิบัติการป้องกันประเทศ นอกจากนี้ในประเด็นที่เป็นรายละเอียด ด้านเทคนิคที่จะมีหน่วยงานสากลอื่นออกกฎหมายหรือมาตรฐานระหว่างประเทศควบคุมดูแลเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว เช่น การเดินเรือ สิ่งแวดล้อม และการประมง เป็นต้น UNCLOS ได้เปิดช่องให้นำอนุสัญญาหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่ออกโดยหน่วยงานสากลนั้นๆ มาบังคับใช้กับ UNCLOS ด้วย ซึ่งในรอบ ๔๐ ปีที่ผ่านมา UNCLOS ได้ก่อให้เกิดผลดีน่าน้ำต่อการต่อประชาคมโลกโดยมีตัวอย่างข้อบทที่ UNCLOS ที่เกี่ยวข้องกับ IMO ดังนี้

- ข้อ ๒๐ การออกแบบ การต่อเรือ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ หรือคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

- ข้อ ๓๙ การผ่านช่องแคบต้องละเว้นการคุกคาม บุรณภาพแห่งดินแดนตามกฎหมายบัตรสหประชาชาติ และปฏิบัติตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในทะเล เรือโดนกัน การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ

- ข้อ ๔๑ การกำหนดช่องทางเดินเรือ รัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบต้องยื่นข้อเสนอต่อองค์กรระหว่างประเทศที่มีอำนาจ เพื่อให้การยอมรับ

- ข้อ ๖๐ การสร้าง รื้อถอนสิ่งติดตั้ง ต้องคำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกัน โดยทั่วไปซึ่งองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจกำหนดขึ้น

- ข้อ ๙๔ รัฐเจ้าของธงต้องออกมาตรการให้นายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ มีความรอบรู้และปฏิบัติตาม ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล การควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล และการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสาร ตามวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

- ข้อ ๒๑๖ การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๑๗ การบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐเจ้าของธง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๑๘ การบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐเจ้าของท่าเรือ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๒๒ การบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับภาวะมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

๑.๒ กฎหมายที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

IMO ในฐานะองค์การทางทะเลที่มีอำนาจตามที่ UNCLOS อ้างอิง ได้ออกกฎหมายเพื่อรองรับ ภัยความมั่นคงทางทะเล และสนับสนุนแนวคิด Blue Economy รวมทั้งสิ้น ๕๙ ฉบับ โดยอาจแบ่งออกเป็น ๕ ด้าน คือ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล (Maritime and Security Safety and Ship/Port



Interface) ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Pollution) ด้านความรับผิดและการชดใช้ค่าเสียหาย (Liability and Compensation) ด้านอื่นๆ และด้านการจัดตั้งองค์การ IMO โดยมีรายละเอียดของชื่อกฎหมายที่มีอยู่ ดังนี้

๑.๒.๑ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974) เป็นกฎหมายหลักของ IMO ฉบับหนึ่ง ซึ่งไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๒๗ และแก้ไข พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ.๒๕๒๘ รองรับแล้ว โดยมีพิธีสาร/ประมวลข้อบังคับ ภายใต้ SOLAS, 1974 อีก ๓ ฉบับ คือ

- พิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Protocol of 1978 to the International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS Protocol, 1974)

- พิธีสาร ค.ศ.๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Protocol 1974)

- ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กำหนดให้เรือและท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ในบังคับ ต้องมีการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อป้องกันภัยคุกคามการก่อการร้ายหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการกระทำอื่นใดอันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ เป็นกฎหมายความมั่นคงที่มีผลบังคับใช้วัน ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ หลังจากเหตุการณ์การก่อการร้าย วันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๔

๒) อนุสัญญาว่าด้วยกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือชนกัน ในทะเล ค.ศ.๑๙๗๒ (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972) ไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๖ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๒๒ และออก พ.ร.บ.ป้องกันเรือชนกัน พ.ศ.๒๕๒๒ และกฎกระทรวง (พ.ศ.๒๕๒๒) รองรับแล้ว

๓) อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๖๕ (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965) ไทยเป็นภาคี เมื่อ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๓๔ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกระเบียบกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ว่าด้วยการรายงานการเข้ามาหรือออกไปของเรือในเมืองท่า หรือเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย และการออกไปอนุญาตเรือออกจากท่า พ.ศ. ๒๕๔๗ รองรับแล้ว

๔) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.๑๙๖๖ (International Convention on Load Lines (LL), 1966) ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๑๑ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และอนุบัญญัติรองรับ เช่น กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ.๒๕๓๕ และข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียม การตรวจและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. ๒๕๖๕ รองรับแล้ว และมีพิธีสารภายใต้ LL, 1966 อีก ๑ ฉบับ คือ อนุสัญญา



ระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.๑๙๘๘ (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines (Load Lines Protocol 1988))

๕) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๙ (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979) ไทยมีแผนที่จะเข้าเป็นภาคี และได้มีการจัดตั้งหน่วยงานและออก พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ พ.ร.บ.ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๐ และ พ.ร.บ.การแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.๒๕๕๐ รองรับแล้ว

๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.๑๙๘๘ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988) ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนเข้าเป็นภาคี และมีพิธีสาร ค.ศ.๑๙๘๘ ของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของแท่นที่ติดตั้งอยู่กับที่บนไหล่ทวีป (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf 1988 (SUA Protocol 1988)) ที่ไทยยังไม่เข้าเป็นภาคี

๗) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.๒๐๐๕ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 2005) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล (Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Protocol 2005))

๘) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ปลอดภัย ค.ศ.๑๙๗๒ (International Convention for Safe Containers (CSC), 1972) และข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ปลอดภัย (Amendments 1993 to International Convention for Safe Containers) ปัจจุบันมีประเทศภาคีทั้งสิ้น ๔๐ ประเทศ โดยประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคี

๙) อนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๗๖ (Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976) ไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว

๑๐) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๗๖ (Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT OA), 1976) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๓๓ ทั้งนี้ โดยมีข้อแก้ไขเพิ่มเติมอีก รวม ๔ ฉบับ คือ ข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๔ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1994 to International Maritime Satellite Organization) ข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๘ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1998 to International Maritime Satellite Organization) ข้อแก้ไข ค.ศ.๒๐๐๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 2006 to International Maritime Satellite Organization) และข้อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๒๐๐๘ (Amendments 2008 to International Maritime Satellite Organization)



๑๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.๑๙๗๘ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๔๐ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกอนุบัญญัติ เช่น ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.๒๕๕๗ รองรับแล้ว

๑๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือประมง ค.ศ.๑๙๙๕ (International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๑๓) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือประมง กระทำ ณ เมืองทอริโมลินอส ค.ศ.๑๙๗๗ (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV) 1977) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือประมง กระทำ ณ เมืองทอริโมลินอส (Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV Protocol 1993)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๑๔) ความตกลงเกี่ยวกับเรือโดยสารการค้าพิเศษ ค.ศ.๑๙๗๑ (Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๓ ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับที่ว่างบนเรือ สำหรับเรือโดยสารการค้าพิเศษ (Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships 1973 (STP Protocol 1973)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๑.๒.๒ ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๑) อนุสัญญาว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุการณ์มลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๖๙ (International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Intervention), 1969) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๓ ของอนุสัญญาว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุการณ์มลพิษน้ำมัน (Protocol relating to Intervention on the High Seas in case of Oil Pollution by Substance other than Oil 1973 (Intervention Protocol 1973)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๒) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล เนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ.๑๙๗๒ (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Convention), 1972) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล เนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972) ที่ห้ามการทิ้งหรือเผาของเสียและวัสดุอื่นลงในทะเล เว้นแต่ได้รับอนุญาตหรือเข้าข้อยกเว้นตามพิธีสารฯ ซึ่งรัฐสภาได้ลงมติเห็นชอบให้ไทยเป็นภาคีพิธีสารลอนดอน ๑๙๖๖ เมื่อ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เนื่องจากพิธีสารลอนดอน ๑๙๖๖ มีเนื้อหาครอบคลุมอนุสัญญา London Convention, 1972 แล้ว และอยู่ระหว่างการจัดทำร่างกฎหมายรองรับ และเข้าเป็นภาคีต่อไป



๓) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 and 1993 relating thereto, MARPOL 73/78) อันเป็นกฎหมายหลักของ IMO อีกฉบับหนึ่ง มุ่งเน้นการป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเรือประกอบด้วย ๖ ภาคผนวก ได้แก่ ภาคผนวกที่ ๑ ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน ภาคผนวกที่ ๒ ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม ภาคผนวกที่ ๓ ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ ภาคผนวกที่ ๔ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ และภาคผนวกที่ ๖ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ โดยไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว เมื่อ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ เฉพาะภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ โดยออก พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๔) พ.ศ. ๒๕๕๑ ที่ออกตามอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ รองรับ ส่วนภาคผนวกที่ ๕ รัฐสภาให้ความเห็นชอบเข้าเป็นภาคี และออก พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๖ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๔) พ.ศ. ๒๕๕๑ รองรับแล้ว สำหรับภาคผนวกที่เหลืออยู่ในแผนการอนุวัติการต่อไป

๔) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการการปฏิบัติการและความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๐ (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990) และพิธีสาร ค.ศ. ๒๐๐๐ ว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการและความร่วมมือในอุบัติเหตุทางมลพิษอันเกิดจากสารอันตรายและมีพิษ (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol 2000)) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๓ และออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. ๒๕๔๗ รองรับอนุสัญญานี้แล้ว

๕) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบการต่อต้านการเปราะเปื้อนที่เป็นอันตรายของเรือ ค.ศ. ๒๐๐๑ (International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships (AFS), 2001) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๖) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและบริหารจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนในเรือ ค.ศ. ๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention), 2004) ไทยยังไม่เป็นภาคี แต่อยู่ในแผนการออกกฎหมายอนุวัติการ

๗) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยและความเหมาะสมของสิ่งแวดล้อมจากการรีไซเคิลเรือเดินทะเล ค.ศ. ๒๐๐๙ (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Hong Kong SRC), 2009) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๑.๒.๓. อนุสัญญาด้านความรับผิดและการชดใช้ค่าเสียหาย (Liability and Compensation)

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๖๙ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969) และ



มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อ ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1976 (CLC Protocol 1976)) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิด ทางแพ่งเพื่อ ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๙๒ (Protocol of ๑๙๙๒ amended the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Protocol 1992)) ไทยเป็นภาคี CLC Protocol 1992 เมื่อ ๕ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๐ และออก พ.ร.บ.ความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิด จากเรือ พ.ศ.๒๕๖๐ รองรับแล้ว

๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๗๑ (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971) ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1976 (FUND Protocol 1976)) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Protocol, 1992)) เนื่องจากรัฐภาคีเข้าเป็นภาคีจำนวนมาก FUND Protocol, 1992 จำนวนมาก FUND, 1971 จึงหมดความสำคัญลง และใช้พิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ แทน โดยไทยยังไม่เป็นภาคี แต่ออก พ.ร.บ.การเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.๒๕๖๐ รองรับภาคีพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ดังกล่าวแล้ว ต่อมา มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๓ ของ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่ เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Protocol 2003)) มีผลบังคับใช้ใน ๓ มีนาคม พ.ศ.๒๐๐๕ เป็นพิธีสารแบบทางเลือก

๓) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งทางทะเลซึ่งวัสดุนิวเคลียร์ ค.ศ.๑๙๗๑ (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๔) อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974) และมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสาร และสัมภาระทางทะเล ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล (Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea ๑๙๗๖ (PAL Protocol 1976) พิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๐ ของอนุสัญญา กรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล (Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL Protocol 1990)) และ



พิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๒ ของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสาร และสัมภาระทางทะเล (Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL Protocol 2002)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๕) อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๖ (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Protocol of 1996 to the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC Protocol 1996)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๖) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและมีพิษ ค.ศ.๑๙๙๖ (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๑๐ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและมีพิษ (Protocol of 2010 to International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Protocol 2010)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๗) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อเสียหายที่จากมลพิษน้ำมันที่เป็นเชื้อเพลิง ค.ศ.๒๐๐๑ (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER), 2001) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็วไทยยังไม่เป็นภาคี

๘) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ.๒๐๐๗ (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๑.๒.๔ ด้านอื่นๆ

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๑ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๒) พ.ศ.๒๕๓๙ รองรับแล้ว

๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ค.ศ.๑๙๘๙ (International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989) ไทยยังไม่เป็นภาคี แต่ออก พ.ร.บ.การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๐ รองรับแล้ว

๑.๒.๕ ด้านการจัดตั้ง IMO

อนุสัญญาว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๔๘ (Convention on the International Maritime Organization (IMO Convention), 1948) และข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๑ ของอนุสัญญา



ระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1991 to the International Maritime Organization Convention) รวมทั้งข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to the International Maritime Organization Convention) ซึ่งไทยเป็นภาคีแล้วเมื่อ ๒๐ กันยายน พ.ศ.๒๕๑๖

๑.๓ อนุสัญญา IMO ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีและมีแผนการเข้าเป็นภาคี

นอกจากอนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี ๑๕ ฉบับ ตามข้อ ๑.๒.๑ (๑) ๑.๒.๑ (๒) ๑.๒.๑ (๓) ๑.๒.๑ (๔) ๑.๒.๑ (๕) ๑.๒.๑ (๖) ๑.๒.๑ (๗) ๑.๒.๑ (๘) ๑.๒.๑ (๙) ๑.๒.๑ (๑๐) ๑.๒.๑ (๑๑) ๑.๒.๒ (๓) ๑.๒.๒ (๔) ๑.๒.๓ (๑) ๑.๒.๓ (๒) ๑.๒.๔ (๑) ๑.๒.๔ (๒) และ ๑.๒.๕ ดังกล่าวแล้ว ในกรณีของ SAR และ SALVAGE ไทยได้ออกกฎหมายและระเบียบปฏิบัติรองรับจำนวนหลายฉบับ จึงถือเสมือนไทยเป็นภาคีแล้ว สำหรับ London Protocol ซึ่งออกกฎหมายรองรับแล้วนั้น อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี และไทยมีแผนจะเข้าร่วมเป็นภาคี คือ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ ๓ ๔ และ ๖ และ BWM Convention ต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม ในเรื่องการที่ไทยยังไม่เข้าเป็นภาคีกฎหมายสากลที่ออกโดย IMO ต่ออนุสัญญาบางฉบับนั้น เป็นที่ทราบกันดีว่า ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานั้นๆ ไทยต้องมีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดในอนุสัญญาด้วย รวมทั้งในภาคธุรกิจการค้าและขนส่งทะเลระหว่างประเทศของไทยส่วนใหญ่ จะยอมรับปฏิบัติตามกฎหมายสากลที่ออกโดย IMO ดังกล่าวด้วยความสมัครใจ เมื่อต้องมีการเดินเรือเข้าเทียบท่า และขนถ่ายสินค้าในประเทศที่เป็นภาคี เพื่อประโยชน์ในทางการค้าของตน รวมทั้งยังปรากฏว่า อนุสัญญา IMO ที่ไทยยังไม่เป็นภาคีบางฉบับ ไทยได้ออกกฎหมายและระเบียบข้อบังคับไปก่อนการเข้าเป็นภาคีดังกล่าวข้างต้นแล้ว ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองด้านความปลอดภัย และความมั่นคง รวมทั้งสิ่งแวดล้อมในน่านน้ำไทยอีกด้วย

๒. กฎหมายสากลอื่นๆ รองรับภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและสนับสนุนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

๒.๑ กฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเล (Security Law) และความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่จัดตั้งในลักษณะองค์กร ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 United Nations Convention against Transnational Organized Crime: 2000 UNTOC) เพื่อป้องกัน สืบสวน และดำเนินคดีเกี่ยวกับฐานความผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ๕ ประเภท คือ การมีส่วนร่วมในกลุ่มองค์กรอาชญากรรม การฟอกเงินที่ได้มาจากการกระทำความผิด การทุจริตคอร์รัปชัน การขัดขวางกระบวนการยุติธรรม ความผิดร้ายแรงที่อนุสัญญาฯ ได้กำหนด ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ และออก พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. ๒๕๕๖ รองรับ

๒.๑.๒ อนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจจับ ค.ศ.๑๙๙๑ (1991 Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purposes of Detection) เพื่อป้องกันและป้องปรามการกระทำความผิดด้วยกฎหมาย โดยการใช้วัตถุระเบิดพลาสติกในการผสมสารในวัตถุระเบิด เพื่อการก่อการร้าย ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๙

๒.๑.๓ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านการลักลอบค้ายาเสพติดและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ค.ศ. ๑๙๘๘ (1988 Guidelines for the Prevention and Suppression of Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ship Engaged in International Maritime Traffic)



เพื่อขจัดปัญหา แก้ไขปัญหา และตัดทอนผลตอบแทนจากการลักลอบค้ายาเสพติด และวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๕ ทั้งนี้ ไทยได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติดรองรับจำนวนหลายฉบับแล้ว

๒.๑.๔ พิธีสารว่าด้วยการป้องกัน ปราบปราม และลงโทษการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็ก ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, especially Women and Children: The Trafficking in Persons Protocol) เพื่อป้องกันและต่อต้านการค้ามนุษย์ และการคุ้มครองและช่วยเหลือผู้เสียหายจากการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะเด็กและสตรี ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยออก พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. ๒๕๕๑ รองรับ

๒.๑.๕ พิธีสารว่าด้วยการต่อต้านการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานโดยทางบก ทะเล และอากาศ ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air: ๒๐๐๐ the Migrants Protocol) เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาค้ามนุษย์และการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐาน และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี ไทยได้ลงนามเมื่อ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๔ และจัดทำร่างกฎหมายรองรับแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี แต่ยังไม่ให้สัตยาบัน

๒.๑.๖ ข้อมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UN Security Council Resolution: UNSCR) ซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมาย เช่น UNSCR เกี่ยวกับการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธบริเวณน่านน้ำนอกชายฝั่งโซมาเลีย และเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรเกาหลีเหนือ อิหร่าน เป็นต้น ในกรณีเกี่ยวกับการคว่ำบาตร ไทยออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ ออกตามความ พ.ร.บ.การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ.๒๕๖๒ และ พ.ร.บ.ว่าด้วยการส่งออกและนำเข้าในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า พ.ศ.๒๕๒๒ รองรับข้อมติฯ ที่ ๑๕๔๐ (๒๐๐๔) และประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง มาตรการเพื่อประโยชน์ในการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงและมาตรการเกี่ยวกับสินค้าที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการใช้สุดท้ายหรือผู้ใช้สุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ.๒๕๖๔

๒.๑.๗ ความริเริ่มด้านความมั่นคงเกี่ยวกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง (Proliferation Security Initiative: PSI) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่ริเริ่มโดยสหรัฐอเมริกา เน้นมาตรการปฏิบัติและความร่วมมือระหว่างประเทศในการสกัดกั้นและยับยั้งการส่งผ่าน ถ้ายลำ และขนส่งอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง (Weapons of Mass Destruction: WMD) ระบบเครื่องส่งและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ได้สองทาง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยไทยแสดงความพร้อมที่จะร่วมมือกับสมาชิก PSI

๒.๑.๘ ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์โดยเฉพาะสตรีและเด็ก (ASEAN Declaration against Trafficking in Persons, Particularly Women and Children) เน้นการบังคับใช้กฎหมาย การตัดแยกเหยื่อออกจากผู้กระทำผิด และการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้กระทำผิดฐานค้ามนุษย์ โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับสตรีและเด็ก ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

ทั้งนี้ ไทยมีการออกกฎหมายอนุวัติการอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว โดยมีกฎหมายฉบับที่สำคัญ คือ พ.ร.บ. การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒ ควบคุมและส่งเสริมกิจกรรมทางทะเลทั้งปวง



๒.๒ กฎหมายเกี่ยวกับการทำประมง (International Fisheries Law and Regulation) และความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ ความตกลงว่าด้วยการปฏิบัติตามบทบัญญัติของ UNCLOS ในส่วนที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์และจัดการประชากรสัตว์น้ำที่อยู่อาศัยระหว่างเขตทางทะเลและประชากรสัตว์น้ำชนิดพันธุ์ที่อพยพย้ายถิ่นไกล ค.ศ. ๑๙๙๕ (The Agreement for the Implementation of the Provisions of the UNCLOS relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks: 1995 UN Fish Stock Agreement) เป็นความตกลงในการร่วมกันจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำและการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย โดยอาศัยความร่วมมือขององค์กรจัดการประมงทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค ไทยเข้าเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ วัน ๒๘ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๐

๒.๒.๒ อนุสัญญาว่าด้วยการประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of Living Resources of the High Seas) เป็นอนุสัญญาฯ ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นานาชาติประเทศร่วมมือกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง ซึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากการพัฒนาของเทคโนโลยีทำให้ทรัพยากรมีชีวิตบางชนิดตกอยู่ในภาวะวิกฤตเนื่องจากถูกใช้ประโยชน์อย่างเกินขอบเขตในทะเลหลวง เปิดให้ลงนามเมื่อ ๒๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๐๑ (ค.ศ. ๑๙๕๘) ไทยเข้าเป็นภาคีโดยการให้สัตยาบันวัน ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๑

๒.๒.๓ ความตกลงว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing หรือ Port State Measures Agreement: PSMA) เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญในการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย ไทยได้เข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๐ พฤษภาคม ค.ศ. ๒๐๑๖ (พ.ศ. ๒๕๕๙) และมี พ.ร.ก. การประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นกฎหมายหลักที่กำหนดมาตรการอนุรักษ์การควบคุมการทำประมง และการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย

๒.๒.๔ ความตกลงระดับภูมิภาคว่าด้วยการทำประมง (Regional Fisheries Agreement) ขององค์การบริหารจัดการประมงระดับภูมิภาค (Regional Fisheries Management Organizations: RFMOs) เพื่อควบคุมการทำประมงในทะเลหลวง โดยไทยเข้าเป็นภาคีคณะกรรมการปลาทูน่าแห่งมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Tuna Commission: IOTC) และความตกลงการทำประมงสำหรับพื้นที่ทางตอนใต้ของมหาสมุทรอินเดีย (Southern Indian Ocean Fisheries Agreement: SIOFA) และเป็นผู้สังเกตการณ์ขององค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตกตอนกลาง (Western and Central Pacific Fisheries Commission: WCPFC) คณะกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรชีวิตทะเลแอนตาร์กติก (Commission for the Conservation Antarctic Marine Living Resource: CCAMLR) และคณะกรรมการนานาชาติสำหรับการอนุรักษ์ปลาทูน่าแอตแลนติก (International Commission for the Conservation Antarctic Tunas: ICCAT)

๒.๒.๕ ตราสารความร่วมมือ และแผนปฏิบัติการด้านประมงระหว่างประเทศที่สำคัญ

จรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ (Code of Conduct for Responsible Fisheries: CCRF) และแผนปฏิบัติการสากลเพื่อการป้องกัน ยับยั้งและจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (International Plan of Action Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and



Unregulated Fishing: IPOA-IUU) เป็นกฎเกณฑ์ของมาตรฐานของพฤติกรรม และความประพฤตินในการทำประมงด้วยความรับผิดชอบ แม้ไม่มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ แต่จากแรงบังคับทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆ ต้องปฏิบัติตาม โดยจรรยาบรรณดังกล่าว

๒.๓ กฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (Environmental Law)

๒.๓.๑ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดของสัตว์ป่า และพืชป่า ที่ใกล้สูญพันธุ์ ค.ศ. ๑๙๗๓ (1973 Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: 1973 CITES) เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์ป่าและพืชป่าในโลก โดยการสร้างเครือข่ายขึ้นทั่วโลกเพื่อควบคุมการค้าระหว่างประเทศ ทั้งสัตว์ป่า หรือพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และผลิตภัณฑ์ ไทยได้ให้สัตยาบัน วันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๖

๒.๓.๒ อนุสัญญาความหลากหลายทางชีวภาพ ค.ศ. ๑๙๙๒ (1992 The Convention on Biological Diversity: 1992 CBD) เป็นความตกลงด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศในการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และการใช้ประโยชน์ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน ไทยได้ให้สัตยาบัน วัน ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

๒.๓.๓ อนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญในระดับนานาชาติโดยเฉพาะในการเป็นถิ่นที่อยู่ของนกน้ำ ค.ศ. ๑๙๗๑ (1971 The Convention on Wetlands of International Importance, especially as Waterfowl Habitat: 1971: RAMSAR) เพื่อการอนุรักษ์และเพื่อการใช้พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างยั่งยืน และรับรองความสำคัญพื้นฐานของพื้นที่ชุ่มน้ำในเชิงหน้าที่ทางนิเวศ ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรมวิทยาศาสตร์ ตลอดจนคุณค่าทางนันทนาการ ไทยได้ให้สัตยาบันเมื่อ ๑๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๑

๒.๓.๔ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๒ (1992 United Nations Framework Convention on Climate Change: 1992: UNFCCC) เพื่อรักษาความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศให้มีค่าคงที่และอยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนหรือเกิดอันตรายต่อระบบภูมิอากาศโลก บนพื้นฐานของความเป็นธรรม (Equity) ความรับผิดชอบร่วมในระดับที่แตกต่างกัน (Common but Differentiated Responsibilities: CBDR) และตามขีดความสามารถ (Respective Capabilities) ของประเทศพัฒนาแล้ว ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๗ และเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมรับรองพิธีสารเกียวโต (Kyoto protocol) ค.ศ.๑๙๙๗ หรือ Convention of Climate Change : The Kyoto Protocol 1997 ซึ่งเป็นข้อตกลงที่กำหนดพันธกรณีในการลดก๊าซเรือนกระจกสำหรับประเทศพัฒนาแล้ว และผลักดันให้ประเทศกำลังพัฒนามีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกด้วยความสมัครใจอยู่ในกลุ่มประเทศที่ใช้มาตรการทางบริหารเพื่อแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยมีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๐ และใช้มาตรการทางกฎหมาย เช่น พ.ร.บ.มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ พ.ร.บ.การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ฯลฯ มาปรับใช้ รวมทั้งได้จัดทำร่าง “ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.” เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

๒.๓.๕ ตราสารระหว่างประเทศว่าด้วยการอนุรักษ์และการใช้อย่างยั่งยืน ซึ่งความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลในพื้นที่นอกเขตอำนาจรัฐ (The United Nations Convention of the Law of the Sea on the



Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ)) เป็นสนธิสัญญาที่อยู่ภายใต้ UNCLOS ที่ว่าด้วยการจัดระเบียบการใช้ทรัพยากรพันธุกรรมและความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลในพื้นที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจรัฐ ได้แก่ ทะเลหลวงกับเขตพื้นที่ท้องทะเลลึก (หรือบริเวณพื้นที่) ซึ่งจะให้ประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินกิจกรรมร่วมกันของทุกประเทศได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเที่ยงธรรม โดยที่ประชุมสหประชาชาติได้รับรองร่างตราสาร BBNJ โดยฉันทามติแล้ว วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๖

๒.๓.๖ อนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ค.ศ.๑๙๙๖ (Stockholm Agreement 1996) คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแผนจัดการระดับชาติเพื่อการปฏิบัติตามอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ของไทย เมื่อ ๑๔ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๖ ให้ไทยเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกต่อไป

๒.๔ กฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับแรงงานทางทะเล (Maritime Labour)

๒.๔.๑ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. ๒๐๐๖ (Maritime Labor Convention: MLC 2006) เพื่อรวบรวมและปรับปรุงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลให้เป็นอนุสัญญาฉบับเดียวที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๗ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๙ ปัจจุบันไทยออก พ.ร.บ.แรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ รองรับแล้ว

๒.๔.๒ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ ๑๘๗ ว่าด้วยกรอบเชิงส่งเสริมการดำเนินงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ค.ศ. ๒๐๐๖ (International Labour Organization (ILO) Convention 187 Promotional Framework for Occupational Safety and Health Convention, 2006) ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๒๓ มีนาคม พ.ศ.๒๕๕๙ และออก พ.ร.บ.ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.๒๕๕๔ รองรับแล้ว

๒.๔.๓ อนุสัญญาฉบับที่ ๑๘๘ ว่าด้วยงานในภาคการประมง (Work in Fishing) ค.ศ. ๒๐๐๗ (2007 International Labour Organization, Work in Fishing Convention (No. 188) เพื่อสร้างสภาพการทำงานที่ดีให้กับแรงงานในภาคการประมง รวมถึงสภาพของที่พักอาศัย อาหาร อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และการประกันสุขภาพ รวมถึงการจัดทำสัญญาจ้างงาน ไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๓๐ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ และออก พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงานในงานประมง พ.ศ. ๒๕๖๒ รองรับแล้ว

๒.๔.๔ กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) มีผลบังคับใช้ในวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ เป็นการมอบสถานะทางกฎหมาย (Legal personality) ให้แก่อาเซียน อันทำให้อาเซียนเป็นองค์การระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคโดยสมบูรณ์ ที่จะร่วมกันในการเสริมสร้างสันติภาพ ความมั่นคง และความมั่งคั่งให้กับภูมิภาค รวมทั้งกำหนดให้มีข้อบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยการให้มีการจัดตั้งกลไกเพื่อการดังกล่าว รวมถึงการช่วยเป็นสื่อกลาง (Good Offices) การประนีประนอม (Conciliation) และการไกล่เกลี่ย (Mediation)



๒.๔.๕ สนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia: TAC) จัดทำขึ้นโดยประเทศผู้ก่อตั้งอาเซียน ๕ ประเทศ (อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย) และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๑๙ เพื่อกำหนดหลักการในการดำเนินความสัมพันธ์ในภูมิภาค ได้แก่ การเคารพในอำนาจอธิปไตย ความเสมอภาค และบูรณภาพแห่งดินแดน การไม่แทรกแซงกิจการภายใน การแก้ไขปัญหาโดยสันติวิธี การไม่ใช้หรือขู่ว่าจะใช้กำลัง และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน ต่อมาได้มีการเชิญชวนประเทศนอกภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศคู่เจรจาของอาเซียน และประเทศที่เข้าร่วมการประชุมอาเซียนว่าด้วยการเมืองและความมั่นคงในเอเชีย-แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum: ARF) เข้าเป็นอัครภาคี TAC เพื่อช่วยเสริมสร้างความไว้วางใจและส่งเสริมการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับประเทศนั้น ๆ

๒.๔.๖ ปฏิญญาว่าด้วยแนวปฏิบัติของภาคีในทะเลจีนใต้ (Declaration of the Conduct of Parties in the South China Sea - DOC) เพื่อส่งเสริมมาตรการเพื่อสร้างความเชื่อมั่น สร้างความร่วมมือของปฏิบัติการในภาคพื้นทะเล และกำหนดขั้นตอนสำหรับการหารือและการทำ Code of Conduct อย่างเป็นทางการต่อไป เนื่องจาก DOC ขาดกลไกการสอดส่องดูแล และไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตาม เพียงช่วยรักษาความมั่นคงโดยรวมในทะเลจีนใต้เอาไว้ โดยเป็นแนวทางหลักที่คอยกำกับคู่พิพาททุกฝ่ายที่อ้างสิทธิ์ในทะเลจีนใต้มีความยับยั้งชั่งใจ

ทั้งนี้ ในส่วนของกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลนั้น นอกจากที่ได้ยกตัวอย่างกฎหมายหรืออนุบัญญัติเป็นการเฉพาะเรื่องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ไทยยังมีการออกกฎหมายควบคุมและส่งเสริมกิจกรรมทางทะเลในภาพรวมที่สำคัญ คือ พ.ร.บ. การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒ อีกด้วย

๓. หน่วยงานสากลรองรับต่อภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ

หน่วยงานสากลนั้น นอกจากจะทำหน้าที่ออกกฎเกณฑ์ และมาตรฐานระหว่างประเทศแล้ว ยังมีหน้าที่ในการสนับสนุนให้ความช่วยเหลือรัฐต่างๆ ทั้งในรูปแบบของความร่วมมือ การให้ความรู้ และการให้ความช่วยเหลืออีกด้วย ซึ่งสามารถแบ่งหน่วยงานสากลดังกล่าว ออกได้เป็น ๒ ระดับ คือ ระดับโลก และระดับภูมิภาค ดังนี้

๑. หน่วยงานสากลระดับโลก

๑.๑ องค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) เป็นองค์การระหว่างประเทศระดับโลกที่ก่อตั้งขึ้น เมื่อ ค.ศ. ๑๙๔๕ ตั้งอยู่ ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ไทยได้เข้าเป็นสมาชิกลำดับที่ ๕๕ เมื่อ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๙ ให้ความสำคัญกับภัยคุกคามหลายรูปแบบ รวมทั้งด้านความมั่นคงทางสังคม และความมั่นคงของมนุษย์ องค์การหลักประกอบด้วย สมัชชาสหประชาชาติ (United Nations General Assembly - UNGA) คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Security Council - UNSC) คณะมนตรีเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic and Social Council - ECOSOC) คณะมนตรีภาวะทรัสตี (Trusteeship Council) ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (International Court of Justice) สำนักเลขาธิการ (Secretariat) นอกจากนี้ ยังประกอบไปด้วยหน่วยงานพิเศษอีก จำนวน ๑๗ หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดของหน่วยงานพิเศษสำคัญที่เกี่ยวข้องดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป



๑.๒ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นหน่วยงานออกอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศที่สำคัญที่ UNCLOS ใช้อ้างอิงและให้นำมาบังคับใช้ภายใต้ UNCLOS ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๑ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางความร่วมมือระหว่างสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในการเดินเรือและขนส่งทางทะเล การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations : FAO) ทำหน้าที่สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกพร้อมใจกันในการดำเนินงานขจัดความหิวโหย และยากจน FAO ยังได้มีบทบาทสำคัญในการวางระเบียบแบบแผนในการทำการประมง และข้อตกลงในการจัดการและบริหารการประมงแบบยั่งยืนอีกด้วย

๑.๔ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: IMO) ทำหน้าที่ในการกำหนดและกำกับดูแลมาตรฐานแรงงานสากลต่างๆ ให้ได้รับการบังคับใช้อย่างถูกต้องตามหลักการของกฎหมายในการได้ทำงานที่มีคุณค่า มีประสิทธิภาพมีเสถียรภาพ ความมั่นคง ความปลอดภัย และมีศักดิ์ศรีแห่งความเป็นมนุษย์

๑.๕ สำนักงานว่าด้วยยาเสพติดและอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC) ทำหน้าที่ในการต่อต้านยาเสพติดและอาชญากรรมระหว่างประเทศ ในทุกภูมิภาคของโลก ในส่วนของเอเชียแปซิฟิก มี Regional Office for Southeast Asia and the Pacific เป็นหน่วยรับผิดชอบ สำนักงานตั้งอยู่ที่ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมี Global Maritime Crime Programme ที่จัดขึ้นเพื่อสนับสนุนชาติสมาชิกในการเพิ่มพูนความรู้ ฝึกอบรม และประสานความร่วมมือในการต่อต้านอาชญากรรมทางทะเลทั้งปวง ปัจจุบันมีความร่วมมือกับกองทัพเรือและ ศรชล. อย่างใกล้ชิด

๒. หน่วยงานสากลระดับภูมิภาค

๒.๑ สหภาพยุโรป (European Union : EU) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศในยุโรป ประกอบด้วยประเทศสมาชิก ๒๗ ประเทศ ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความมั่นคงและความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรอินเดียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสู่ยุโรป โดยได้สนับสนุนข้อมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ ๑๘๓๘ (ค.ศ. ๒๐๐๙) และ ๑๘๔๖ (ค.ศ. ๒๐๐๙) ในการจัดตั้งกองกำลังทางทะเล European Union Naval Force Somalia (EU NAVFOR) ในการปราบปรามโจรสลัดขึ้น

๒.๒ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (Association of South East Asian Nations : ASEAN) เป็นกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก คือ ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community: APSC) ประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community : AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรม (ASEAN Socio – Cultural Community : ASCC) ไทยขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และดำเนินนโยบาย ส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลในอาเซียนผ่านกรอบและกลไกต่างๆ ทั้งนี้ โดยมีแผนงาน การประชุมและกรอบความร่วมมือที่สำคัญดังนี้



๒.๒.๑ แผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ๒๐๒๕ (ASEAN Political - Security Community Blueprint 2025) เพื่อส่งเสริมความมั่นคงความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมายทางทะเล ในภูมิภาค การต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ การค้ามนุษย์ การกระทำอันเป็นโจรสลัด การทำการประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม และการอนุรักษ์และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๒.๒.๒ การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาค เอเชียแปซิฟิก (ASEAN Regional Forum : ARF) มีกิจกรรมที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลโดยเฉพาะ เช่น การประชุม ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting on Maritime Security (ARF ISM on MS) เพื่อหารือเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเล ความปลอดภัยในการเดินเรือ สภาพแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืนทางทะเล

๒.๒.๓ การประชุมหารืออาเซียนว่าด้วยประเด็นทางทะเล (ASEAN Maritime Forum : AMF) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภูมิภาคความร่วมมือทางทะเลของอาเซียนในประเด็นทางทะเลอย่างครอบคลุม และให้มีปฏิสัมพันธ์กับประเทศนอกภูมิภาคในกรอบการประชุมสุดยอดเอเชียตะวันออก (East Asia Summit : EAS) เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐฯ รัสเซีย อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

๒.๓ ความร่วมมือในการลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol : MSP) เป็นความร่วมมือของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาของประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ร่วมกันส่งเรือและอากาศยานไปลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา เพื่อรักษาความปลอดภัยและความมั่นคงและเพื่อแสดงถึงความเป็นเจ้าของและความรับผิดชอบของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา ในการดูแลรักษาความปลอดภัยของช่องแคบ

๒.๔ ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia : ReCAAP) เป็นข้อตกลงที่ริเริ่มโดยประเทศญี่ปุ่นมีเป้าหมายที่จะเพิ่มพูนความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับโจรสลัด โดยศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล (Information Sharing Center: ISC) ปัจจุบันมีทั้งประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียและนอกภูมิภาคเข้าร่วม

๒.๕ อาเซม (Asia-Europe Meeting : ASEM) เป็นข้อริเริ่มของสิงคโปร์และฝรั่งเศส เพื่อให้ ASEM เป็นเวทีสร้างความคุ้นเคยและให้มีการหารือแลกเปลี่ยน ข้อคิดเห็นอย่างกว้าง ๆ ในเรื่องที่สนใจร่วมกัน เพื่อปูทางให้เกิดความร่วมมือระหว่างเอเชีย-ยุโรป ทั้งในด้าน การเมือง เศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรม ซึ่งถือเป็น ๓ เสาหลัก (Pillars) ที่สำคัญ

๒.๖ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและ เศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation หรือ BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง ๗ ประเทศในอ่าวเบงกอล ประกอบด้วย บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมาร์ เนปาล ศรีลังกา และไทย BIMSTEC เกิดขึ้นจากการริเริ่มของไทย เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๔๐ เพื่อเชื่อมเอเชียใต้เข้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นกลไกที่ไทยสามารถขยายความสัมพันธ์ กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญ นอกจากนี้ BIMSTEC จะช่วยประสาน นโยบาย Look West ของไทย เข้ากับนโยบาย Act East ของอินเดียได้เป็นอย่างดี



๒.๗ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asian Fisheries Development Center : SEAFDEC) เป็นองค์กรประมงระดับภูมิภาค ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามคำแนะนำของที่ประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ในปี ค.ศ. ๑๙๖๗ เพื่อเพิ่มผลผลิตให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศเหล่านั้น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้รับผลประโยชน์ อย่างยั่งยืนจากการประมง การเพาะเลี้ยง สัตว์น้ำ เพื่อความอยู่ดีกินดีและความมั่นคงทางอาหารของประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้

บทส่งท้าย

จากที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่า กฎหมายสากลและหน่วยงานสากลในทางระหว่างประเทศที่มีอยู่ มีจำนวนมากเพียงพอที่จะรองรับต่อภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เป็นอย่างดี ในส่วนของไทยได้เข้าเป็นภาคีกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องจำนวนมากพอควร รวมทั้งออกกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลที่ไทยเป็นภาคีดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม นับเป็นสิ่งท้าทายที่หน่วยงานระดับนโยบายของไทยจะต้องเร่งผลักดันให้มีการอนุวัติการหรือออกกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลดังกล่าว ให้ได้ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นเครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำไปบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องฉบับนั้นๆ รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ที่เหมาะสมและเพียงพอกับสภาพการปฏิบัติการทางทะเลสำหรับระดับเจ้าหน้าที่ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาสาระและกลไกการบังคับใช้กฎหมายทั้งกฎหมายสากลและกฎหมายภายในดังกล่าว เพื่อมีความมั่นใจในการปฏิบัติ และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง ไม่เสี่ยงต่อการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเสียเอง ดังนั้น จึงหวังว่า บทความนี้ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้อ่านทั้งในระดับผู้กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องที่จะได้ทราบความมีอยู่ของกฎหมายสากลและหน่วยงานสากล และนำไปใช้เป็นกรอบในการจัดทำแนวทางการบริหารจัดการจัดการภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติโดยเฉพาะของกองทัพเรือในฐานะหน่วยงานหลักทางทะเล จะได้นำไปเป็นเครื่องมือในการปฏิบัติและประสานความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อสามารถตอบโต้และระงับยับยั้งภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของไทย ในภูมิภาค และในระดับโลก ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งนำไปสู่เป้าหมายการเป็น “กองทัพเรือที่ประชาชนเชื่อมั่นและภาคภูมิใจ - The Trusted Navy” ต่อไป



บทความวิชาการ

เรื่อง : แนวคิด Blue Economy กับทางเลือกที่หลากหลาย สำหรับสังคมไทยในสังคมระหว่างประเทศ ผ่านมุมมองทฤษฎีสรสร้างนิยม (Constructivism)

คำสำคัญ : ทะเล / ผลประโยชน์ทางทะเล / Blue Economy / สรสร้างนิยม

“มนุษย์เกิดมาเสรี แต่ทุกหนแห่งเต็มไปด้วยพันธนาการ”

(Man is born free, and everywhere he is in chains.)

ชอง-ซากส์ รูโซ, สัญญาประชาคม, เล่ม ๑.

น.อ.รณยุทธ ขวัญมงคล

รอง ผู้อำนวยการกองวิชาความมั่นคงและวิชาพิเศษ

ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

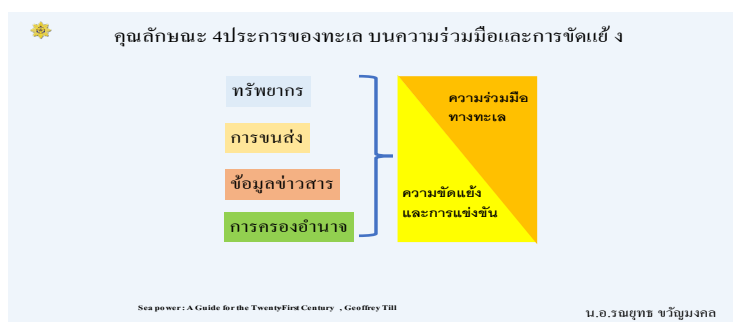
การตระหนักรู้ของสังคมไทยต่อการนิยามความหมายใหม่ของคำว่า “ทะเล” และ “ผลประโยชน์ทางทะเล” ในสังคมระหว่างประเทศ (International Society) ตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินผ่านมุมมองทฤษฎีสรสร้างนิยม จะเป็นจุดเริ่มต้นของทางเลือกใหม่ของสังคมไทยที่ติดอยู่กับข้อจำกัดในทางเลือกหรือติดอยู่ในพันธนาการทางความคิด ซึ่งการตระหนักรู้ถึงทางเลือกที่หลากหลายของสังคมไทยจะนำไปสู่เสรีภาพที่จะเลือกเส้นทางที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศได้ โดยการตระหนักรู้ถึงทางเลือกจะเปิดโอกาสให้สังคมไทยได้นำพาให้ประเทศไทยพัฒนาความสัมพันธ์ในลักษณะความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การเมือง การสังคม การทหาร วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี บนพื้นที่ของความยั่งยืนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยควบคู่ไปกับการดูแลรักษา ระบบนิเวศของโลกอย่างยั่งยืนในสังคมระหว่างประเทศได้

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ประการแรกเพื่อแสดงให้เห็นว่า “สังคมไทยและประเทศไทยมีทางเลือกเสมอที่จะสรสร้างหรือนิยามความหมายใหม่ของคำว่า “ทะเล” และ “ผลประโยชน์ทางทะเล” ซึ่งการนิยามใหม่นี้จะนำไปสู่ทางเลือกในแบบต่างๆ ได้ โดยมีคำตอบเบื้องต้น คือ ทางเลือกของสังคมไทยใน ๓ ทิศทาง คือ ทะเลและผลประโยชน์ทางทะเลในแบบฮอบส์ (Hobbesian) แบบล๊อค (Lockean) และ แบบคานท์ (Kantian) ซึ่งการที่สังคมไทยจะตระหนักรู้ถึงการมีทางเลือกใดนั้นจำเป็นต้องกระทำผ่านการเรียนรู้เหตุผลเชิงทฤษฎีหรือเหตุผลบริสุทธิ์ (Pure reason) ผ่านทฤษฎีสรสร้างนิยม ควบคู่ไปกับการที่สังคมไทยที่จะใช้ในการส่งเสริมการเรียนรู้เหตุผลผ่านการปฏิบัติ (Practical reason) ซึ่งการเรียนรู้ทั้งสองประการไปพร้อมๆ กันนี้ จะก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงเหตุผลและความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินซึ่งเป็นแนวทางการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ควบคู่ไปกับการดูแลรักษา ระบบนิเวศของโลกได้อย่างยั่งยืนและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง โดยแนวคิดนี้ถือเป็นหน้าที่ของมวลมนุษยชาติซึ่งต่างมีส่วนร่วมเพื่อส่งมอบทะเลที่ดีให้กับมนุษย์ในยุคต่อไปควบคู่ไปกับการส่งมอบเศรษฐกิจของโลกที่เจริญเติบโตให้กับมนุษย์ในยุคต่อๆ ไปได้ โดยการส่งเสริมให้ตระหนักรู้ทั้งในเชิงทฤษฎีและปฏิบัติดังกล่าวได้นั้น ต้องกระทำในลักษณะการส่งเสริมผ่านการศึกษาให้กับประชาชนไทย โดยในประเด็นนี้เป็นวัตถุประสงค์ประการที่สองของบทความนี้



เนื้อเรื่อง

มนุษย์มีธรรมชาติเป็นสัตว์สังคม การรวมกันเป็นสังคมของมนุษย์ทำให้มนุษย์ได้เติมเต็มความสมบูรณ์ของชีวิตได้ ความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์ในสังคมจึงมีความเป็นสภาพธรรมชาติเนื่องจากมนุษย์ต้องทำกิจกรรมร่วมกันอยู่ตลอดเวลา มนุษย์ต่างต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันในการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการให้กับสมาชิกในสังคม สังคมที่ดีในมิติหนึ่งจึงหมายถึงสังคมที่สามารถตอบสนองความต้องการที่มีอยู่ไม่จำกัดของสมาชิกในสังคมได้ และด้วยความต้องการที่ไม่จำกัดของมนุษย์ในสังคม สินค้าและบริการของสังคมหนึ่งอาจมีปริมาณและคุณภาพที่ไม่ตอบสนองความต้องการของมนุษย์ในสังคม เหตุผลเหล่านี้จึงเป็นที่มาของการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการหรือการค้าขายระหว่างสังคมขึ้น จากการค้าสังคมมักอยู่ห่างไกลกันจึงไม่สามารถแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้โดยง่าย ซึ่งการแลกเปลี่ยนสินค้านั้นนับแต่อดีตกระทำผ่านเส้นทางคมนาคมทางบก ทะเล และอากาศในปัจจุบันแต่อย่างไรก็ตามภายใต้ข้อจำกัดของเส้นทางคมนาคมทางบกและทางอากาศในการขนส่งสินค้าในเชิงปริมาณนั้น การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมที่ได้รับความนิยมของสังคมมนุษย์เนื่องจากขนส่งสินค้าได้จำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ถูกกว่าทางบกและทางอากาศ (Economy of Scale) นอกจากการใช้ทะเลเป็นเส้นทางในการคมนาคมขนส่งหลักของโลกแล้ว เจฟฟรีย์ ทิลล์ (Geoffrey Till) (๒๐๐๙) ได้เสนอคุณลักษณะของทะเลเพิ่มเติมจากที่กล่าวไว้เบื้องต้นเพิ่มอีก ๓ ประการคือ ทะเลมีความเป็นพื้นที่ทรัพยากร ทั้งสิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิต ทะเลเป็นพื้นที่ที่มนุษย์ใช้ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างกันนับแต่อดีต และ ทะเลเป็นพื้นที่ที่แสดงให้เห็นถึงอำนาจของประเทศโดยแสดงผ่านการครอบครองพื้นที่ในทะเลตามอำนาจอิปไตยและสิทธิอธิปไตยของแต่ละประเทศตามจารีตกฎหมายระหว่างประเทศที่สังคมระหว่างประเทศต่างยอมรับ ซึ่งคุณสมบัติ ๔ ประการของทะเลนั้น ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และระหว่างสังคมมนุษย์ โดยความสัมพันธ์นั้น ดำรงอยู่ใน ๒ รูปแบบคือความสัมพันธ์ในเชิงความร่วมมือต่อกันในฐานะเพื่อนหรือมิตรประเทศ และความสัมพันธ์เชิงลบในฐานะคู่แข่งหรือศัตรูต่อกันบนความขัดแย้งและการแข่งขันต่อกัน ตามภาพที่ ๑ : คุณลักษณะ ๔ ประการของทะเล บนความร่วมมือและการขัดแย้ง



ภาพที่ ๑ : คุณลักษณะ ๔ ประการของทะเล บนความร่วมมือและการขัดแย้ง

ที่มา : Sea power : A Guide for the Twenty-First Century , Geoffrey Till

ดังนั้น จากการศึกษาธรรมชาติของทะเลดังกล่าว ทะเลจึงถือเป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติซึ่งต่างใช้ทะเล ทั้งในลักษณะโดยตรงคือการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมและการแสวงหาทรัพยากรจากทะเล กับโดยอ้อมคือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการครองอำนาจ สังคมมนุษย์จึงได้นิยามความหมายของผลประโยชน์ที่มาจากทะเลว่า “ผลประโยชน์ทางทะเล” ซึ่งจากการนิยามคำๆ นี้ ได้ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างสังคม ทั้งในเชิงบวก เชิงลบ

ตามความสัมพันธ์ที่ เจฟฟรีย์ ทิลล์ ได้กล่าวไว้ กล่าวคือจากจุดเริ่มต้นของการนิยามความหมายของคำว่า ผลประโยชน์ทางทะเลนำมาซึ่งความสัมพันธ์ในสังคมนระหว่างประเทศ ทั้งในเชิงความร่วมมือทางทะเลหรือเชิง ความขัดแย้งแข่งขัน แต่อย่างไรก็ตามความสัมพันธ์ทั้ง ๒ รูปแบบก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ ทะเลเป็นพื้นที่ทรัพยากร ขนส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และการครองอำนาจ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของยุคล่า อาณานิคมในศตวรรษที่ ๑๖ จนถึงกลางศตวรรษที่ ๒๐ เพียงเพราะผลประโยชน์ของมหาอำนาจยุโรปในห้วง ดังกล่าว ล้วนมาจากอาณานิคมที่เชื่อมผ่านทะเล และผลประโยชน์ทางทะเลนี้เป็นสาเหตุหนึ่งของสงครามโลก ครั้งที่ ๑ และ สงครามโลก ครั้งที่ ๒ จากการที่มหาอำนาจยุโรปต่างมีนโยบายกีดกันทางการค้าด้วยการตั้งกำแพง ภาษีระหว่างกันและต่างแข่งขันกันล่าอาณานิคม สังคมระหว่างประเทศในห้วงดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงระเบียบโลก (World order) ที่ตั้งอยู่บนความสำคัญของทะเล และนำสังคมนระหว่างประเทศไปสู่ความรุ่งเรืองและจบลงด้วยความล่มสลายของระเบียบโลกในระบอบล่าอาณานิคมที่มีทะเลเป็นพื้นที่เชื่อมความสัมพันธ์

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ สังคมระหว่างประเทศต่างตระหนักเห็นถึงความหมายของผลประโยชน์ทาง ทะเลในแนวทางสุดโต่งของความโลภของแต่ละประเทศซึ่งผลลัพธ์ของความโลภนำไปสู่ความล่มสลายของสังคมน ระหว่างประเทศจากการทำสงครามต่อกัน สังคมระหว่างประเทศจึงได้ร่วมกันก่อตั้งสถาบันเพื่อกำหนดระเบียบโลก ใหม่ที่ทุกประเทศในสังคมนระหว่างประเทศยอมรับ คือ องค์การสหประชาชาติ โดยองค์การสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์สำคัญด้านหนึ่ง คือ เพื่อออกระเบียบโลกใหม่ที่มีกฎระเบียบหรือกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับใช้ อำนวยความสะดวกในการค้าขายโดยใช้แนวคิดการค้าเสรี หลีกเลียงการกีดกันทางการค้าจนเป็นสาเหตุของ สงครามโลกเช่นในอดีต ตลอดจนฟื้นฟูความเป็นประชาธิปไตยด้วยการให้อิปไตยและเอกราชกับประเทศที่เป็น อาณานิคมของมหาอำนาจในยุคล่าอาณานิคม แต่อย่างไรก็ตามองค์การสหประชาชาติก็ไม่มีอำนาจในการละเมิด อิทธิพลและเอกราชของประเทศสมาชิกได้ถ้าประเทศนั้นๆ จะไม่ยินยอม

แม้ว่าแนวคิดการค้าเสรีนำมาซึ่งสันติภาพของโลกและการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ทุกประเทศ ต่างตักตวงผลประโยชน์ทางทะเล การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจหลังสงครามโลก ครั้งที่ ๒ จนถึงปัจจุบันนั้น จึงขึ้นอยู่กับ การนำทรัพยากรมาใช้เพื่อผลิตในเชิงปริมาณโดยไม่ใส่ใจผลกระทบต่อที่เกิดจากการผลิตในเชิงปริมาณ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกกลับนำมาซึ่งความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมของโลกทั้ง บนบก ทะเล และชายฝั่ง เพียงเพื่อให้ได้ต้นทุนที่ได้เปรียบคู่แข่งทางการค้า จนในท้ายที่สุดการแข่งขันการเติบโตทางเศรษฐกิจ นำมาซึ่งปัญหาโลกร้อน ภัยพิบัติจากธรรมชาติ ซึ่งภัยพิบัติจากธรรมชาตินี้คงเป็นเรื่องเข้าใจยากของมนุษย์ เพราะ มนุษย์ยังขาดความตระหนักรู้ เพียงเพราะปัญหาโลกร้อนถูกมองเป็นเรื่องไกลตัว แต่อย่างไรก็ตามอาจสรุปได้ว่า ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในสังคมนระหว่างประเทศตั้งอยู่บนพื้นฐานของสิ่งที่เรียกว่า “ผลประโยชน์ทางทะเล” โดยมี “ทะเล” เป็นพื้นที่เชื่อมของทุกประเทศในสังคมนระหว่างประเทศ

จากสภาพปัญหาดังกล่าวองค์การสหประชาชาติจึงได้หารือกับประเทศสมาชิก และได้กำหนดนโยบาย เศรษฐกิจสีน้ำเงินขึ้น โดยเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานการใช้ทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่งอย่างยั่งยืน เป็นแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ควบคู่ไปกับการดูแลรักษา ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน (OECD, ๒๐๑๖) ซึ่งจากการให้นิยามดังกล่าวขององค์การสหประชาชาติชี้ให้เห็นถึง ความต้องการหรือเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่จะดำรงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสังคมนระหว่าง ประเทศโดยไม่กระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล โดยอาจสรุปได้ว่า การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในสังคมน



ระหว่างประเทศนี้ล้วนตั้งอยู่บนผลประโยชน์ของประเทศสมาชิกที่เชื่อมโยงกันผ่านทะเลที่กำลังอยู่ในสภาวะเสื่อมถอยของระบบนิเวศทางทะเล ณ จุดนี้จึงมีคำถามสำคัญว่า “ผลประโยชน์ทางทะเลนั้นมันมีอยู่จริงๆในทะเลหรือเป็นเพียงสิ่งที่มนุษย์ได้สร้างมันขึ้นมาจากการมีอยู่ของทะเลตามธรรมชาติ?”

ทฤษฎีสรรสร้างนิยมตั้งอยู่บนความเชื่อที่ความจริงหรือสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้นล้วนแล้วเกิดจากการสรรสร้างขึ้นของมนุษย์ โดยสรรสร้างนิยม หมายถึง การที่มนุษย์ได้สรรสร้างหรือถูกสร้างขึ้นโดยโลกแห่งวัตถุ ซึ่งขึ้นอยู่กับพลวัต (dynamic) ของวัฒนธรรมและความรู้ของมนุษย์ ซึ่งจากความเป็นพลวัตของวัฒนธรรมและความรู้ของมนุษย์นั้น ความจริงที่มนุษย์เคยเข้าใจว่าสิ่งนี้จริงหรือสิ่งนี้ดี จึงอาจเปลี่ยนแปลงได้เสมอ โดยสรรสร้างนิยม มี ๓ องค์ประกอบ ได้แก่ อัตลักษณ์ ผลประโยชน์ และปทัสถาน (Norms) ซึ่งอัตลักษณ์ หมายถึง ความเข้าใจและความคาดหวังในบทบาทเฉพาะที่เป็นตัวตนของบุคคลหรือสังคม ผลประโยชน์ หมายถึง สิ่งที่บุคคลหรือสังคมต้องการหรือเสริมแรงให้บุคคลหรือสังคมมีพฤติกรรม ในขณะที่ปทัสถานหมายถึงความเข้าใจร่วมกันของบุคคลหรือสังคมที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการได้ (สุธรรม รัตนโชติ, ๒๐๑๔)

อเล็กซานเดอร์ เวนด์ (Alexander Wendt) (๑๙๙๒) ได้เสนอทฤษฎีสรรสร้างนิยมในเชิงทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดย เวนด์ ได้อธิบายว่า “โครงสร้างทางความคิดของมนุษย์ในสังคมได้ก่อกำเนิดอัตลักษณ์ของสังคมขึ้น ซึ่งอัตลักษณ์ของสังคมนำไปสู่การก่ออัตลักษณ์ของประเทศ อัตลักษณ์ของประเทศนั้นได้ก่อให้เกิดผลประโยชน์ของประเทศ และก่อให้เกิดสภาวะ อนาธิปไตย^๒ ในสังคมระหว่างประเทศขึ้น” ซึ่ง Wendt ได้เสนอรูปแบบอนาธิปไตยที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ภายในสังคมระหว่างประเทศใน ๓ รูปแบบ โดยรูปแบบทั้ง ๓ นั้น คือ

- อนาธิปไตยในแบบฮอบบส์ (Hobbesian) /ภายใต้โครงสร้างของอำนาจในสังคมระหว่างประเทศ ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศขึ้นอยู่กับอำนาจของประเทศนั้นๆ

- อนาธิปไตยในแบบล๊อค (Lockean) /ภายใต้สังคมระหว่างประเทศที่มีกฎระเบียบที่ยุติธรรมต่อทุกประเทศ ซึ่งเกิดจากสถาบันระหว่างประเทศเช่น องค์การสหประชาชาติ

- อนาธิปไตยในแบบคานท์ (Kantian) /ภายใต้สังคมระหว่างประเทศที่ทุกประเทศมีเจตจำนงร่วมซึ่งเกิดจากสถาบันทางความคิดร่วมกันของมวลมนุษยชาติที่ประสงค์จะอยู่ร่วมกันอย่างสันติ และทำหน้าที่ต่อกันในฐานะมนุษย์พึงกระทำต่อกันหรือมีหน้าที่ต่อกัน

จากความแตกต่างกันของอนาธิปไตยใน ๓ รูปแบบนั้น ล้วนเกิดจากความเชื่อพื้นฐานหรือกระบวนทัศน์ (Paradigm) ที่แตกต่างกันตามความเชื่อของมนุษย์ที่ปลูกฝังความเชื่อจากอัตลักษณ์ ผลประโยชน์ และปทัสถานของสังคมภายในประเทศและสังคมระหว่างประเทศ

^๒ อนาธิปไตย เป็นสภาวะที่ขาดอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจากส่วนกลาง (Lack of central authority) กล่าวคือ เป็นสภาวะที่รัฐยึดมั่นในอำนาจ (Sovereignty) ของตนเอง และไม่ขึ้นต่อใคร สภาวะดังกล่าว ก่อให้เกิดรูปแบบของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งความขัดแย้ง (Conflict) และความร่วมมือ (Cooperation)



คำว่า “กระบวนทัศน์” โดยฟริตจอฟ คาปรา (Fritjof Capra) (๑๙๘๖) ได้ให้นิยามความหมายของกระบวนทัศน์ หมายถึง มโนทัศน์ (Concepts) ค่านิยม (Value) การรับรู้ (Perceptions) และ การปฏิบัติ (Practices) ที่ชุมชน (Community) หนึ่งมีหรือกระทำร่วมกัน ซึ่งก่อให้เกิดวิสัยทัศน์ (Vision) แห่งความเป็นจริง ที่เป็นพื้นฐานของการจัดระบบตนเองของชุมชน โดยกระบวนทัศน์จะเป็นพื้นฐานในการนิยามความหมายของคำต่างๆ เช่น “ทะเล” “ผลประโยชน์ทางทะเล” “อำนาจ” “อัตลักษณ์” “จริยธรรมที่กำกับการเลือกอย่างมีเหตุผล” จนนำไปสู่รูปแบบของพฤติกรรมที่แสดงออกของแต่ละประเทศในสังคมระหว่างประเทศในที่สุด รูปแบบความสัมพันธ์นี้แสดงผ่านภาพที่ ๒ ทฤษฎีภูเขาน้ำแข็งของ Spencer ในมิติของกระบวนทัศน์กับพฤติกรรมในมุมมองของ Capra



ภาพที่ ๒ ทฤษฎีภูเขาน้ำแข็งของ Spencer ในมิติของกระบวนทัศน์กับพฤติกรรมในมุมมองของ Capra

จากความเชื่อของมนุษย์และความเชื่อของสังคมหรือกระบวนทัศน์ ได้นิยามความหมายของคำต่างๆ ให้ความหมายที่แตกต่างกันไปตามกระบวนทัศน์นั้นๆ รวมถึงหลักการในการใช้เหตุผลที่ย่อมต้องสอดคล้องกับความเชื่อ – ชุดมโนทัศน์ของคำต่างๆ จนนำไปสู่พฤติกรรมของประเทศและกลายเป็นอัตลักษณ์ของประเทศไปในท้ายที่สุดนั้น โดยสามารถสังเคราะห์ตารางความสัมพันธ์โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนทัศน์ ซึ่งจะเป็ปัจจัยที่นิยามความหมายของชุดคำเหล่านี้ คือ อำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศ – อัตลักษณ์ของประเทศ - ทะเล - ผลประโยชน์ทางทะเล ซึ่งชุดคำเหล่านี้จะนำไปสู่การเลือกอย่างมีเหตุผลผ่านจริยธรรมตามความเชื่อ จนนำไปสู่การกระทำผ่านการแสดงออกในสังคมระหว่างประเทศ ซึ่งการกระทำผ่านการแสดงออกในสังคมระหว่างประเทศในรูปแบบซ้ำกันของประเทศจะกลายมาเป็นพฤติกรรมของประเทศนั้นๆ ในที่สุด ซึ่งมีรายละเอียดตามตาราง ๓ ทางเลือกของมนุษยชาติตามแนวคิดของสรสรสร้างนิมดังนี้

ตาราง ๓ ทางเลือกของมนุษยชาติตามแนวคิดของสรรสร้างนิยม

หัวข้อ	Hobbesian	Lockean	Kantian
กระบวนทัศน์ Paradigm	สังคมระหว่างประเทศ ปราศจากรัฐบาลโลกในการควบคุมดูแลสังคมระหว่างประเทศตั้งอยู่บนความขัดแย้งแข่งขัน (อนาธิปไตยคือเหตุ)	สังคมระหว่างประเทศ เป็นสถานะที่ขาดความเชื่อมั่นต่อกัน ในความร่วมมือกันในสังคมระหว่างประเทศ (อนาธิปไตยคือเหตุ)	อนาธิปไตย คือ ผลของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและสังคมระหว่างประเทศ
Concept “อำนาจทางเศรษฐกิจในสังคมระหว่างประเทศ”	อำนาจของทางเศรษฐกิจของประเทศในสังคมระหว่างประเทศนั้น เป็นหลักประกันของประเทศที่นำไปสู่สันติภาพของประเทศ	อำนาจที่มาจากความร่วมมือกับทุกประเทศผ่านสถาบันทางเศรษฐกิจในสังคมระหว่างประเทศนำไปสู่สันติภาพของประเทศและของสังคมระหว่างประเทศ	อำนาจและเศรษฐกิจในสังคมระหว่างประเทศนั้นเป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสันติภาพ มาจากความตระหนักของมนุษย์หรือจากจิตสำนึกต่อการให้ความสำคัญต่อกิจการระหว่างประเทศ
อัตลักษณ์ของประเทศ	มีอยู่แล้วในธรรมชาติในรูปของ “ประเทศ”	มีอยู่แล้วในธรรมชาติในรูปของ “ประเทศ”	เกิดจากอัตลักษณ์ของมนุษย์ อัตลักษณ์ของสังคมภายในประเทศ และเกิดจากการตีค่า อัตลักษณ์ของสังคมระหว่างประเทศที่ต่างก็มีอิทธิพลซึ่งกันและกัน จนทำให้ก่อเกิดการสร้างอัตลักษณ์ของประเทศขึ้นมา
ทะเล	อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน มองว่าทะเลเป็นทางหลวงขนาดใหญ่ (Great highway) หรือพื้นที่เปิดโล่งร่วมกัน (Wide common) ที่ประเทศต่าง ๆ ใช้ร่วมกัน (Mahan, ๑๘๙๔)	เจฟฟรีย์ ทิลล์ ให้ความหมายของทะเลว่าเป็นพื้นที่ซึ่งมีนัยสำคัญต่อบทบาทของกองทัพเรือ ๔ ประการ ได้แก่ ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ทะเลเป็นเส้นทางในการขนส่งและแลกเปลี่ยนทางการค้า ทะเลเป็นตัวเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารและเผยแพร่ความคิดริเริ่มใหม่ และ	ทะเล คือ สมบัติของมวลมนุษยชาติซึ่งต่างได้รับผลประโยชน์และรับอิทธิพลจากทะเลไม่ทางตรงก็ทางอ้อมได้แก่ ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ทะเลเป็นเส้นทางในการขนส่งและแลกเปลี่ยนทางการค้า ทะเลเป็นตัวเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร



หัวข้อ	Hobbesian	Lockean	Kantian
		ทะเลเป็นสื่อกลางในการแผ่ขยายอำนาจ (Geoffrey, ๒๐๐๙).	และเผยแพร่วิทยาศาสตร์ใหม่ และทะเลเป็นสื่อกลางในการแผ่ขยายอิทธิพลระหว่างรัฐระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ (Interest groups) และระหว่างองค์การข้ามชาติ (Transnational organizations) ในเมื่อทะเลเป็นสมบัติของมวลมนุษยชาติ ทะเล จึงเป็นพื้นที่การเรียนรู้ร่วมกันของมวลมนุษยชาติในด้านความร่วมมือระหว่างกันผ่านจิตสำนึกความเป็นมนุษย์ (Humanity) ความมั่นคงของมนุษย์ (Human security) และ ความเป็นพลเมืองโลก (Cosmopolitanism) เพื่อส่งผ่านให้กับมนุษย์ในยุคต่อไป
ผลประโยชน์ทางทะเล	มีอยู่ในธรรมชาติ	มีอยู่ในธรรมชาติ	เป็นสิ่งที่สรรสร้างขึ้นของมนุษย์ สังคม และ ประเทศ
Theories	ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ ^๓	ทฤษฎีสถาบัน ^๔	สันติภาพถาวรของคานท์
Rational Choice	เลือกบนพื้นฐานของผลประโยชน์เชิงเปรียบเทียบ/Relative Gain	เลือกบนพื้นฐานของผลประโยชน์เชิงสัมบูรณ์ /Absolute Gain (ประโยชน์นิยม/มิลล์) (Mill, ๑๙๕๗)	- (ไม่ได้ใช้แนวทางเลือกจากความสมเหตุสมผล แต่ใช้จิตสำนึกของมนุษย์ที่พึง

^๓ ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ (Balance Of Power) เป็นการอธิบายพฤติกรรมที่รัฐต่างๆ พยายามถ่วงดุลอำนาจ เพื่อไม่ให้มีประเทศหนึ่งประเทศใดมีอำนาจเหนือตน ซึ่งจะทำให้สามารถธำรงรักษาความมั่นคงและสันติภาพของระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้ วิธีการที่ใช้มีหลายรูปแบบ เช่น การสะสมกำลังอาวุธ การสร้างความเข้มแข็งทางทหาร เป็นต้น (Waltz, 1979)

^๔ ทฤษฎีสถาบันเป็นแนวคิดที่ใช้อธิบายชีวิตทางสังคมการเมือง ภายใต้กรอบความคิดว่าพฤติกรรมของมนุษย์หรือตัวแสดงทางการเมืองต่าง ๆ จะถูกกำหนดและกำกับโดยบริบทเชิง “สถาบัน” ที่คอยจัดความสัมพันธ์ที่มีอยู่ในสังคม ซึ่งสถาบันจะมีกฎ ระเบียบ กติกา และบรรทัดฐานบางอย่างในการกำกับมนุษย์ในสังคม และมนุษย์จะแสดงพฤติกรรมผ่านสถานภาพและบทบาทของตัวเอง



หัวข้อ	Hobbesian	Lockean	Kantian
	(ประโยชน์นิยม/มิลล์) ^๔ (Mill, ๑๙๕๗)		กระทำต่อกันเป็นหลักในการตัดสินใจ
การเลือกผ่านจิตสำนึกของมนุษย์	- (ไม่มีเพราะใช้ประโยชน์เป็นหลักในการเลือก แม้ว่าจะมีการกระทำทางศีลธรรมอยู่บ้างแต่ไม่ถูกนำมาคิด)	- (ไม่มีเพราะใช้ประโยชน์เป็นหลักในการเลือก แม้ว่าจะมีการกระทำทางศีลธรรมอยู่บ้างแต่ไม่ถูกนำมาคิด)	ใช้ความตระหนักรู้ของมนุษย์ (Human Awareness) หรือจิตสำนึก (Consciousness) และบทบาทที่มีความสำคัญต่อกิจการระหว่างประเทศผ่านพลังความคิด ของมนุษย์ซึ่งไม่ใช่อำนาจจากสถาบันที่ยึดโยงกับผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องเนื่องจากวัตถุ) (หน้าที่นิยม /จริยศาสตร์ของคานท์) ^๖
พฤติกรรมของประเทศ	แสวงหาอำนาจ	แสวงหาความร่วมมือผ่านสถาบันระหว่างประเทศ/องค์การสหประชาชาติ	แสวงหาการเปลี่ยนผ่านสู่สันติภาพที่ยั่งยืนผ่านจิตสำนึกของมนุษย์ในฐานะหน้าที่ของมนุษย์ที่พึงกระทำต่อกัน

จากตาราง ๓ ทางเลือกของมนุษยชาติตามแนวคิดของสรสรสร้างนิยมนั้น เป็นการแสดงให้เห็นถึงทางเลือก ๓ ทางที่มนุษย์สามารถเลือกได้ โดยทางเลือกในแบบที่ฮอบส์ นั้น เป็นทางเลือกที่ไม่สมเหตุสมผลเพราะทางเลือกนี้เคยนำสังคมระหว่างประเทศไปสู่สงครามโลก ครั้งที่ ๑ และครั้งที่ ๒ ดังนั้นเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ในเรื่องสันติภาพที่มั่นคงยั่งยืนในสังคมระหว่างประเทศด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจโลกควบคู่ไปกับการดูแลรักษาระบบนิเวศของโลกอย่างยั่งยืนได้นั้น อนาธิปไตยในแบบล๊อค และคานท์ จึงเป็นคำตอบที่สมเหตุสมผลต่อการเลือก ซึ่งคำตอบ

^๔ ประโยชน์นิยม พิจารณาผลของการกระทำมากกว่าหลักการหรือเจตนา แต่ผลของการกระทำนั้นจะต้องเป็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับส่วนรวมหรือสังคมให้มากที่สุด ซึ่งทัศนะของมิลล์ กล่าวว่า การกระทำที่ได้นั้นเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดกับคนจำนวนมากที่สุด ความสุขถือเป็นเกณฑ์ตัดสินการกระทำว่าการกระทำนั้นถูกหรือผิด ผู้กระทำจะต้องวางตัวเป็นกลางโดยให้ความสำคัญกับประโยชน์ของตนเองเท่ากับประโยชน์ของส่วนรวม

^๖ จริยศาสตร์ของคานท์ คานท์เชื่อว่าสิทธิในการกำหนดตนเองของบุคคลและของรัฐเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่สุดที่ไม่อาจละเมิดได้ ซึ่งความคิดนี้มีฐานจากความคิดที่ว่ามนุษย์แต่ละคนมีอิสระทางศีลธรรมที่สามารถตัดสินใจด้วยตนเอง โดยอาศัยเหตุผลเชิงปฏิบัติ (practical reason) ด้วยเหตุนี้ บุคคลหนึ่งจึงไม่มีสิทธิปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งในฐานะที่เป็นเพียงเครื่องมือ (means) เพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่างของตน แต่ต้องเคารพบุคคลอื่นในฐานะที่เขาเหล่านั้นคือเป้าหมายในตัวเอง (end) ซึ่งหมายถึงการให้เขามีอิสระในการตัดสินใจในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตัวเอง (Kant, ๑๙๖๙)



ดังกล่าว นำมาซึ่งคำถามใหม่ว่า “แล้วทางเลือกใดละที่ดีที่สุดสำหรับมนุษย์ ?” ซึ่งเมื่อพิจารณาอนาธิปไตยในแบบ ล็อค แล้วเป็นเรื่องของความเชื่อที่ต้องพึ่งพิงสถาบันซึ่งเป็นโครงสร้างทางวัตถุ เช่น องค์การสหประชาชาติ เป็นต้น โดยสถาบันนั้น เป็นปัจจัยภายนอก ซึ่งไม่มีอำนาจใดๆ มาควบคุมแต่เป็นเพียงโครงสร้างที่อาศัยการร่วมมือกัน ภายในระบบระหว่างประเทศ และความเชื่อลักษณะนี้ยังคงยึดโยงกับผลประโยชน์ทางทะเล ซึ่งอาจจะนำไปสู่ความ ขัดแย้งในอนาคตได้ กล่าวคือสถาบันเชิงโครงสร้างทางวัตถุที่ยึดกับผลประโยชน์ทางทะเล จึงเป็นปัจจัยที่มนุษย์ไม่ สามารถควบคุมให้ยั่งยืนได้

แต่สำหรับแนวคิดในแบบคานท์ ใช้โครงสร้างทางความคิดของมนุษย์ผ่านพลังความคิดและความตระหนักรู้ของมนุษย์ในฐานะที่เป็นมนุษย์ ผ่านสังคมภายในประเทศออกสู่สังคมนระหว่างประเทศ สะท้อนอัตลักษณ์ใหม่ของ ประเทศ ก่อสังคมนระหว่างประเทศในแบบใหม่ที่มีสันติภาพที่มั่นคงยั่งยืน มีเศรษฐกิจที่เติบโตไปกับการดูแลรักษา ระบบนิเวศของโลกอย่างยั่งยืนเป็นแรงขับ ดังนั้น โครงสร้างทางความคิดดังกล่าวถือว่าเป็นปัจจัยภายในของมนุษย์ และสังคมภายในประเทศโดยไม่ขึ้นกับปัจจัยภายนอกใดๆ จากเหตุผลดังกล่าวอนาธิปไตยในแบบคานท์ จึงเป็น ทางเลือกที่ดีที่สุด

แนวคิดในแบบคานท์เป็นแนวคิดที่ยึดมั่นในคุณธรรมหรือเหตุผลอย่างเคร่งครัด หรือ Moral Purism ซึ่งแปลว่า “บริสุทธิ์นิยมทางศีลธรรม” หรือบางทีก็เรียกว่า “หน้าที่นิยม” เพราะเน้นที่หน้าที่เป็นหลักนั้น เป็นการ เสนอทางเลือกใหม่ให้กับสังคมนระหว่างประเทศที่ยึดโยงศีลธรรมและหน้าที่ที่มนุษย์พึงกระทำต่อกันในสังคม โดยเมื่อพิจารณานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินขององค์การสหประชาชาติในมิติใหม่นี้ถือว่าเป็นการปฏิบัติในทาง ความคิดสำหรับการเมืองระหว่างประเทศ เพราะจะเกิดโครงสร้างใหม่ของสังคมนระหว่างประเทศที่ก่อให้เกิด สันติภาพที่ยั่งยืน และเป็นมิติใหม่ที่เปลี่ยนแปลงการให้ความสำคัญของทะเลในฐานะสมบัติร่วมกันของมวล มนุษยชาติซึ่งต่างมีหน้าที่ดูแลปกป้อง แทนแนวคิดเดิมที่มนุษย์ต่างยึดติดกับผลประโยชน์ที่มาจากทะเลเพียงเท่านั้น โดยข้อสรุปนี้นำมาสู่การตั้งคำถามใหม่ว่า “การส่งเสริมพลังความคิดและความตระหนักรู้ภายในมนุษย์และสังคม มนุษย์ในแบบคานท์จะใช้เครื่องมือใด? คำตอบของคำถามดังกล่าวอยู่การศึกษาเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ สันติภาพของมนุษย์ด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจโลกควบคู่ไปกับการดูแลรักษา ระบบนิเวศของโลกอย่างยั่งยืน

จากความหมายของ การศึกษา (Education) หมายถึง กระบวนการทางสังคมที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนา ความสามารถด้านต่าง ๆ รวมทั้งทัศนคติและพฤติกรรมอื่น ๆ ตามค่านิยมและคุณธรรมในสังคม (Good, ๑๙๗๓) การศึกษา จึงเป็นเรื่องของการจัดการทางสังคมโดยมีความหมายแตกต่างกับการเรียนรู้ซึ่งเป็นเรื่องของผู้เรียน จาก ความหมายการศึกษาดังกล่าวนี้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการศึกษาที่จะกำหนดทิศทางของสังคมไปในแนวทางที่สังคม ต้องการ ดังนั้นนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินขององค์การสหประชาชาติจะบรรลุวัตถุประสงค์ได้จริงนั้นจำเป็นต้อง ส่งเสริมการศึกษาให้กับสังคมนระหว่างประเทศโดยกระทำการส่งเสริมการศึกษาในทุกประเทศให้เกิดการ ตระหนักรู้ถึงความสำคัญโดยมีการปฏิบัติของทุกประเทศที่มีแรงขับเคลื่อนจากสังคมนภายในประเทศควบคู่ไป ด้วยกัน สำหรับสังคมไทยนั้นควรเริ่มจากการกำหนดนโยบายด้านการศึกษาที่มุ่งส่งเสริม Blue Economy ใน ๓ ประการคือ



- นโยบายการส่งเสริมให้สังคมไทยเกิดความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ทำให้ทุกคนมีความสุขจากการมีสันติภาพในสังคมระหว่างประเทศ และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ บนพื้นฐานของความมั่นคงด้านสภาพแวดล้อมทางทะเลที่ดีและยั่งยืน

- นโยบายการส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างสถาบันด้านความมั่นคง รวมถึงสถาบันการศึกษา ทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้เกิดความร่วมมือกันทั้งทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงทางทะเล ระบบนิเวศทางทะเล บนพื้นฐานของผลประโยชน์ของสังคมระหว่างประเทศ และในฐานะมนุษย์ที่ต่างใช้ประโยชน์จากทะเล จึงมีหน้าที่ปกป้องทะเลเพื่อส่งมอบให้มนุษย์ในรุ่นต่อไป

- นโยบายการส่งเสริมบทบาทของกองทัพเรือเพื่อรองรับต่อนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินในฐานะเครื่องมือในการดูแลความมั่นคงและรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศ ตลอดจนผลประโยชน์ของสังคมระหว่างประเทศ และ ในฐานะกองทัพเรือเป็นองค์กรความมั่นคงทางทะเลที่ประกอบขึ้นจากมนุษย์ซึ่งต่างทำหน้าที่ปกป้องทะเลเพื่อส่งมอบให้มนุษย์ในรุ่นต่อไป

สรุป

ประเทศไทยมีทางเลือกเสมอที่จะสรรสร้างทิศทางในอนาคตทางเศรษฐกิจของไทยให้ตั้งอยู่บนพื้นฐานการเจริญเติบโตที่ยั่งยืนโดยยังคงรักษาระบบนิเวศทางทะเลเพื่อส่งมอบให้กับมนุษย์ในยุคต่อไปได้ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินขององค์การสหประชาชาติที่ทุกประเทศสมาชิกในสังคมระหว่างประเทศต่างยอมรับและให้การสนับสนุนนโยบายดังกล่าว สำหรับ ๓ ทางเลือกของประเทศไทยในแบบฮอบส์ ล็อค และ คานท์ นั้น ทางเลือกในแบบล็อค ซึ่งยึดโยงกับผลประโยชน์ทางทะเลของสังคมระหว่างประเทศจากนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จึงเป็นทางเลือกที่สมเหตุสมผลต่อประเทศไทย เช่นเดียวกับทางเลือกในแบบคานท์ ที่ละความสำคัญของผลประโยชน์ทางทะเลของสังคมระหว่างประเทศออกไปแต่ให้ยึดเอาเจตน์จำนงร่วมซึ่งเกิดจากสถาบันทางความคิดร่วมกันของมวลมนุษยชาติซึ่งต่างมีหน้าที่พึงกระทำต่อกันในฐานะมนุษย์เป็นสิ่งยึดเหนี่ยวแทนผลประโยชน์ทางทะเลก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่สมเหตุสมผลต่อประเทศไทยด้วยเช่นกัน แต่เมื่อเปรียบเทียบกันในประเด็นถึงความยั่งยืนและแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการด้านจิตใจของมนุษย์เป็นเกณฑ์ในการประเมินแล้ว ทางเลือกในแบบคานท์จะเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด เพราะลดปัจจัยความขัดแย้งที่มาจากผลประโยชน์ทางทะเลออกไปและเป็นทางเลือกที่แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการในฐานะมนุษย์ที่ก้าวผ่านการให้ความสำคัญของผลประโยชน์ทางทะเลสู่ความสำคัญด้านจิตใจ ในฐานะมนุษย์ที่พึงกระทำ อย่างไรก็ตามจากสภาวะในปัจจุบันที่สังคมระหว่างประเทศต่างยึดโยงกันผ่านผลประโยชน์ทางทะเลของสังคมระหว่างประเทศได้นั้นชี้ให้เห็นถึงพัฒนาการของสังคมระหว่างประเทศที่พัฒนาก้าวขึ้นมาในอีกระดับตามทางเลือกในแบบล็อคแล้ว ดังนั้นเป้าหมายของพัฒนาการในลำดับต่อไปสังคมระหว่างประเทศจึงควรทำอย่างค่อยเป็นค่อยไปในทิศทางที่มุ่งสู่ทางเลือกในแบบคานท์ที่ละทิ้งความสำคัญของผลประโยชน์ออกไป พัฒนาการของสังคมระหว่างประเทศเกิดจากการศึกษาเรียนรู้บทเรียนจากความผิดพลาดในอดีตที่ก่อให้เกิดสงครามโลก ดังนั้น การส่งเสริมการศึกษานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินในสังคมระหว่างประเทศและสังคมในแต่ละประเทศจึงเป็นความสำคัญประการแรกควบคู่ไปกับการส่งเสริมนโยบายดังกล่าวในเชิงปฏิบัติซึ่งมีความสำคัญประการที่สอง



อ้างอิง

- สุธรรม รัตน์โชต. (๒๐๑๔). *Constructivism : An International Relations Perspective* ทัศนศึกษาศาสตร์สร้างนิยม มุมมองจากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal Volume 7 Number 4 January – June 2014.
- ชยพล ศรีวิลาศ. 2012. *ทฤษฎีดุลแห่งอำนาจ (ออนไลน์)*. แหล่งที่มา : <http://portal.in.th/peace-strategy/pages/4695/>. 5 กันยายน 2555
- Capra, F. (1986). *The Concept of Paradigm and Paradigm Shift*. *Journal of Consciousness and Change*, 9, 11-17.
- Geoffrey, T. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*: Published June 21, 2018 by Routledge 476 Pages 57 B/W Illustrations
- Good, Carter V. (1973). *Dictionary of Education*. New York: McGraw-Hill Book.
- John Stuart Mill, (1957) “Utilitarianism”, in *Ethical Theories: A Book of Reading*, ed., A. I. Melden,
- Immanuel Kant. (1969). *The Moral Law, translated and analyzed* by H.J. Paton London:
- Immanuel Kant. (1991). *Toward Perpetual Peace*. in edited by H. Reiss. *Kant: Political Writings*, 2nd. Cambridge University Press.
- Keohane, Keohane and Nye, Joseph. (2001) . *Power and Interdependence*. New York : Longman
- Mahan, Alfred Thayer (1894). *The influence of sea power upon history, 1660–1783 (6th ed.)*. (Boston: Little, Brown, and company)
- OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264251724-en>.
- Peters, B. Guy. (2005). *Institutional Theory in Political Science: the ‘New Institutionalism’*. New York: Continuum
- Waltz, Kenneth. (1979). *Theory of International Politics*. London: Addison-Wesley.
- Wendt, Alexander (1992) *Anarchy is what States Make of It: the Social Construction of Power Politics*, *International Organization* 46, no. 2 (Spring 1992) Continuum International Publishing Group.



เศรษฐกิจสีน้ำเงินภายใต้สภาวะแวดล้อมโลกสมัยใหม่

นาวาเอก ดร.หัสไชยญ์ มั่งคั่ง
 อาจารย์ประจำภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์จะอธิบายว่าเศรษฐกิจสีน้ำเงินคืออะไรและโลกสมัยใหม่ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมเป็นปัญหาต่อการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงอย่างไร คำอธิบายคือระบบเศรษฐกิจทุนนิยมอุตสาหกรรมขัดขวางการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงเพราะตรรกะในตัวทุนนิยมเองที่มองทรัพยากรทางทะเลเป็นเพียงสินค้าในระบบตลาดเสรีทางการค้า การแก้ปัญหาจะต้องอาศัยรัฐและหน่วยงานภาครัฐในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศผ่านสถาบันระหว่างประเทศด้านทะเล ซึ่งกองทัพเรือเป็นตัวแสดงที่สำคัญในการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นได้จริง

ความยั่งยืนของการใช้ทะเลในอนาคตได้รับผลกระทบอย่างมหาศาลจากการใช้ประโยชน์จากทะเลในลักษณะที่ไม่จำกัดผ่านการดูดซับทรัพยากรทางทะเล เช่น การทำประมง การท่องเที่ยว เป็นต้น ทั้งนี้ ประเทศต่าง ๆ ในโลกตระหนักดีถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นนี้และพยายามแก้ไขปัญหาคือการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนโดยการทำข้อตกลงต่าง ๆ ที่เกิดเป็นข้อปฏิบัติระหว่างประเทศร่วมกัน เช่น การควบคุมการประมงแบบผิดกฎหมาย เป็นต้น แต่ข้อปฏิบัติดังกล่าวยังไม่เกิดผลเป็นรูปธรรมและยั่งยืนเนื่องจากมีอุปสรรคหลายประการในความร่วมมือดังกล่าว แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (blue economy) จึงเกิดขึ้นเพื่อจะให้แนวทางในการปฏิบัติต่อประเทศต่าง ๆ ให้ร่วมมือกันจัดการการใช้ทะเลให้มีความยั่งยืนในอนาคต บทความนี้จะกล่าวถึงเศรษฐกิจสีน้ำเงินคืออะไร เกิดขึ้นได้อย่างไร มีการนำไปใช้ปฏิบัติอย่างไรบ้าง และเชื่อมโยงว่าโลกในยุคทุนนิยมสมัยใหม่เป็นปัญหาต่อการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงอย่างไร

คำตอบเบื้องต้นคือ “ระบบเศรษฐกิจทุนนิยมอุตสาหกรรมขัดขวางการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงเพราะตรรกะในตัวทุนนิยมเองที่มองทรัพยากรทางทะเลเป็นเพียงสินค้าในระบบตลาดเสรีทางการค้า” บทความนี้จะแบ่งออกเป็นสามส่วน ส่วนแรกจะกล่าวถึงเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ปัญหาและแนวโน้มในอนาคต ส่วนที่สองจะกล่าวถึงที่มาของสภาวะแวดล้อมโลกในยุคทุนนิยมสมัยใหม่ ส่วนสุดท้ายจะกล่าวถึงการมองเศรษฐกิจสีน้ำเงินภายใต้สภาวะแวดล้อมโลกยุคทุนนิยมสมัยใหม่และบทสรุป



เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ปัญหาและแนวโน้มในอนาคต

ตามการนิยามของธนาคารโลก (World Bank) เศรษฐกิจสีน้ำเงินหมายถึง “การใช้ทรัพยากรทางทะเลด้วยความยั่งยืนเพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เพื่อการทำงานและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ในขณะที่สภาพแวดล้อมทางทะเลยังคงอุดมสมบูรณ์ได้ต่อไป”^๗ กุนเทอร์ เพาลี (Gunter Pauli) เป็นคนแรกที่ใช้คำว่า “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนกระบวนทัศน์ทางสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญแล้ว แนวคิดนี้เกี่ยวข้องกับวิธีการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายอย่างในเวลาเดียวกันโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของปัจจัยการดำรงอยู่ของสิ่งมีชีวิตทุกชนิด วิธีการดังกล่าวจะใช้ตัวแบบทางธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อใช้ประโยชน์จากแหล่งทรัพยากรที่ยังไม่มีผู้ใดนำมาใช้และต้องไม่ให้เกิดความสูญเปล่า ดังนั้น จุดเน้นจึงไม่ได้อยู่ที่ทะเลเพียงแห่งเดียวเท่านั้น^๘ นอกจากนี้รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งองค์การระหว่างประเทศหลายองค์การยังใช้แนวคิดนี้ด้วยแต่ตีความออกไปแตกต่างกัน^๙ ตัวอย่างเช่น สมาคมแห่งภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Rim Association หรือ IORA) ใช้นิยามที่มาจากคำประกาศจากการ์ตาในเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยเน้นการส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อม ๆ กับการบรรเทาความยากจน การเข้าถึงแหล่งอาหาร และการสร้างความมั่นใจว่าการใช้ประโยชน์จากทะเลจะยั่งยืน ประเด็นปัญหาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศจำนวนมากย้ำถึงความสำคัญของแนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน รวมทั้งการเติบโตด้วยการที่ทะเลมีความยั่งยืน (blue growth) และเศรษฐกิจทะเล (ocean economy) ด้วยโดยที่แนวคิดเหล่านี้ยังไม่ชัดเจนเมื่อนำไปใช้^{๑๐} แม้ว่านโยบายในเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินและการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนจะแตกต่างกันหลายสิ่ง สิ่งที่เหมือนกันก็คือทรัพยากรจากทะเลเป็นปัจจัยที่ทุกประเทศให้ความสำคัญเหมือนกัน^{๑๑} เช่น กรณีของประเทศเซเชลส์ เป็นต้น นอกจากนี้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังดึงดูดความ

^๗ World Bank, “What is blue economy?” *World Bank* (2017). [Online]. Available from: <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>. quoted in Mohammed Ali Sharafuddin and Meena Madhavan, “Thematic Evolution of Blue Tourism: A Scientometric Analysis and Systematic Review” *Global Business Review* (2020): 2.

^๘ Gunter Pauli, *The Blue Economy* (Taos, NM: Paradigm Publications, 2010)

^๙ Michelle Voyer, Genevieve Quirk, Alistair Mclgorm and Kamal Azmi, “Shades of blue: What do competing interpretations of the blue economy mean for oceans governance?” *Journal of Environmental Policy & Planning*, vol. 20, no. 5 (2018): 595–616.

^{๑๐} Anne Maria Eikeset, Anna B. Mazzarella, Brynhildur Daviðsdóttir, Dane H. Klinger, Simon A. Levin, Elena Rovenskaya, Nils Chr. Stenseth, “What is blue growth? The semantics of “sustainable development” of marine environments” *Marine Policy*, vol. 87 (2018): 177–179.

^{๑๑} Commonwealth Secretariat, “Seychelles’ blue economy – Strategic policy framework and roadmap: charting the Future (2018–2030)” (2018). [Online]. Available from: <https://seymsp.com/wp-content/uploads/2018/05/CommonwealthSecretariat-12pp-RoadMap-Brochure.pdf>.



สนใจจากองค์การระหว่างประเทศอย่างธนาคารโลกและองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organization for Economic Cooperation and Development หรือ OECD)^{๑๒}

ความเสี่ยงที่เกิดจากการนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปใช้เป็นเรื่องทรัพยากรจากทะเลอันได้แก่ ผลผลิตที่มีพื้นฐานมาจากทรัพยากรในทะเล โดยเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะให้ความสำคัญกับการได้มาซึ่งผลผลิตดังกล่าวเหนือกว่าการรักษาระบบนิเวศน์ให้ใช้งานได้อยู่ต่อไป ด้วยเหตุนี้เองที่ทำให้เกิดการแสวงหาทรัพยากรที่เกินไปกว่าจำนวนทรัพยากรที่มีอยู่ นอกจากนี้ ประเด็นปัญหาอย่างการเปลี่ยนแปลงในสภาพอากาศที่มาจากกิจกรรมของมนุษย์ซึ่งทำลายความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรยิ่งทำลายศักยภาพของการได้มาซึ่งทรัพยากร ในระดับระหว่างประเทศ สหประชาชาติพยายามเน้นย้ำความสำคัญที่ทะเลจะสามารถใช้การได้อยู่ต่อไปอีกครั้งผ่านเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) แนวทางในการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจก็สำคัญต่อการคำนวณสิ่งที่ต้องเสียไปจากการเปลี่ยนแปลงในสถานะอากาศโลกด้วย อย่างไรก็ตาม การประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเพียงเรื่องเดียวย่อมไม่สามารถกำหนดสิ่งที่ต้องสูญเสียไปทั้งหมดจากการทำกิจกรรมทางทะเลอย่างไม่จำกัดโดยปราศจากการควบคุม

ทั้งที่ผู้คนและสังคมต้องอาศัยทะเลและทรัพยากรทางทะเลเพื่อการดำรงชีวิต แต่ก็ใช้ทะเลอย่างไม่จำกัดซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล ผลกระทบเชิงลบสุดขั้วมีสองประการ ประการแรกเป็นกิจกรรมผิดกฎหมายซึ่งสร้างความเสียหายกับสถานะแวดล้อมทางทะเลและบ่อนทำลายกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น การกระทำของโจรสลัดบ่อนทำลายระบบการเงินที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ การทิ้งขยะและการทำประมงผิดกฎหมายสร้างความเสียหายกับสถานะแวดล้อมทางทะเล เป็นต้น ประการที่สองเป็นกิจกรรมที่ทำให้สถานะแวดล้อมทางทะเลเป็นพิษ เราเคยเชื่อว่าครั้งหนึ่งทะเลเป็นพื้นที่อันกว้างใหญ่จนกระทั่งมนุษย์ไม่สามารถทำให้ทะเลเป็นพิษได้ แต่เมื่อไม่นานมานี้สิ่งที่กล่าวมานั้นไม่เป็นความจริงอีกต่อไป ในเวลาที่ประชากรโลกมีจำนวนน้อยและผลผลิตที่เกิดขึ้นเป็นเพียงงานหัตถกรรม ผลกระทบที่มนุษย์มีต่อทะเลมีไม่มาก แต่เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นอุตสาหกรรมและเกิดความเจริญทางเศรษฐกิจในช่วงไม่กี่ศตวรรษที่ผ่านมา ผลกระทบดังกล่าวรุนแรงมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดและสร้างความท้าทายยิ่งในการจัดการคือเรื่องขยะพลาสติกในทะเล ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาเองที่ปัญหาเริ่มเผยตัวให้เราเห็นและขยายตัวกลายเป็นปัญหาระดับโลก

แนวโน้มเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดจากปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์มหภาคและปัจจัยทางภูมิยุทธศาสตร์ที่กำหนดทิศทางของโลกในอนาคต ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ (PricewaterhouseCoopers หรือ PwC) สรุป

^{๑๒} OECD, *The Ocean Economy in 2030* (Paris: OECD Publishing, 2016); Pawan G. Patil, John Virdin, Sylvia Michele Diez, Julian Roberts and Asha Singh, “Toward a blue economy: A promise for sustainable growth in the Caribbean: An overview” (Washington, DC, The World Bank, 2016)



แนวโน้มดังกล่าวเอาไว้ทำประการ^{๑๓} ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของมหาอำนาจโลกทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางประชากร การเติบโตของเมืองใหญ่ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงทางภูมิอากาศโลก และการขาดแคลนทรัพยากร

ประการแรกคือการเปลี่ยนแปลงของมหาอำนาจโลกทางเศรษฐกิจ อำนาจทางเศรษฐกิจย้ายจากตะวันตกมายังประเทศมหาอำนาจระดับรองลงมา ได้แก่ บราซิล รัสเซีย อินเดีย และจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ ดังนั้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในเอเชียระดับสูงเช่นนี้จะเร่งการบริโภคและการใช้ทะเลในลักษณะที่ไม่ยั่งยืน ดังนั้นจุดศูนย์กลางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโลกจึงย้ายมายังเอเชีย การที่ประเทศตะวันตกครอบงำเศรษฐกิจโลกนั้นเป็นปรากฏการณ์ในประวัติศาสตร์ที่กำลังจืดจางลงไปและพัฒนาการที่กำลังเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจโลกในเวลานี้คือการปรับสมดุลทางเศรษฐกิจโลก การจับกลุ่มทางเศรษฐกิจโลกและกิจกรรมทางธุรกิจกำลังเปลี่ยนผ่านไปยังกลุ่มมหาอำนาจใหม่อย่างบราซิล รัสเซีย อินเดีย จีน รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะเปลี่ยนจากประเทศที่มีแรงงานและการผลิตสูงมายังประเทศที่เน้นการบริโภคสูง

ประการที่สองคือการเปลี่ยนแปลงทางประชากร การเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็วในเมืองใหญ่ท่ามกลางการย้ายออกจากพื้นที่แห้งแล้งกันดารส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในทุกเรื่องตั้งแต่การเปลี่ยนแปลงศูนย์กลางอำนาจทางเศรษฐกิจที่กล่าวมาแล้วไปจนกระทั่งการขาดแคลนทรัพยากรและการเปลี่ยนแปลงปทัสสถานทางสังคม (societal norms) ประเทศแต่ละประเทศมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางประชากรที่แตกต่างกัน บางประเทศเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างรวดเร็วและกำลังแรงงานกำลังหดตัวอย่างรุนแรง ในขณะที่บางประเทศมีคนหนุ่มสาวจำนวนมากซึ่งสร้างให้เกิดกำลังแรงงานและตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่เพราะประชากรหนุ่มสาวที่กำลังเติบโตต้องดำรงชีวิตด้วยปัจจัยอาหาร ที่อยู่อาศัย ต้องการการศึกษาและการจ้างงานเพื่อศักยภาพในการผลิตที่จะเกิดขึ้นจริงในอนาคต

ประการที่สามคือการเติบโตของเมืองใหญ่ ผู้คนจะเข้ามาอยู่ในมหานครประมาณ 22 เมือง ส่งผลให้การใช้ทรัพยากรมหาศาลทำลายสภาวะแวดล้อม เช่น การเกิดชุมชนแออัด เป็นต้น ในช่วงทศวรรษที่ 1950 ประชากรโลกน้อยกว่าร้อยละ 30 อาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ ปัจจุบันเพิ่มเป็นประมาณร้อยละ 50 และตามการคาดการณ์ของสหประชาชาติ ไม่เกินปี ค.ศ.2030 ผู้คนราว 4,900 ล้านคนจะอาศัยอยู่ในเมือง ในปี ค.ศ.2050 ประชากรในเมืองจะเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 44 พื้นที่ที่เกิดการเติบโตของประชากรในเมืองจะเกิดขึ้นในเอเชียและแอฟริกา การอพยพย้ายถิ่นขนาดใหญ่จากชนบทจะมีส่วนต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ในประเทศที่พัฒนาแล้วและเมืองเก่า ๆ ในประเทศกำลังพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานจะเข้าสู่ขีดจำกัดถึงจุดที่ประชากรขยายตัวสูงสุด ขณะเดียวกันในประเทศกำลังพัฒนา เมืองใหม่ ๆ จะเติบโตอย่างรวดเร็วและต้องการการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่

^{๑๓} PwC, “Five Megatrends and Their Implications for Global Defense & Security” (2016). [Online].

Available from: <https://www.pwc.com/gx/en/government-public-services/assets/five-megatrends-implications.pdf>



เหมาะสมรองรับการเติบโตมหาศาลนี้ การเติบโตของเมืองใหญ่จะสร้างความท้าทายให้กับการบังคับใช้กฎหมาย การข่าวกรอง และหน่วยงานความมั่นคงภายในและความมั่นคงของชาติจากภัยคุกคามภายนอก

ประการที่สี่คือการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี การบูรณาการระหว่างเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เครื่องมือสื่อสารเคลื่อนที่ การวิเคราะห์ข้อมูล ระบบคลาวด์ และการเรียนรู้ของเครื่องจักรกลเอไอจะเปลี่ยนโลกที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน บริษัทหลายบริษัทพยายามทำความเข้าใจว่าการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีนี้ส่งผลต่อความคาดหวังของลูกค้าผู้บริโภคสินค้าตนเองอย่างไร รวมทั้งต้องการเรียนรู้วิธีการที่เทคโนโลยีดังกล่าวมีปฏิสัมพันธ์กับลูกค้าและต้องการเรียนรู้ตัวแบบทางธุรกิจพื้นฐานที่รองรับวิธีการดังกล่าว นวัตกรรมใหม่ทางเทคโนโลยีแบบนาโนและการวิจัยและพัฒนาในด้านอื่น ๆ ยิ่งเสริมให้ตัวแสดงที่ประสงค์ร้ายสามารถแสวงประโยชน์จากความสามารถในการขัดขวางและทำลายระบบเครือข่ายที่มีอยู่ ตัวอย่างเช่น ไอซิส (ISIS) ถือได้ว่าเป็นบริษัทที่สร้างผลิตภัณฑ์แห่งความเกลียดและความหวาดกลัวโดยสามารถปฏิบัติการในแบบน่าสะพรึงกลัวให้ขยายวงได้ และไอซิสสามารถใช้เทคโนโลยีได้ดีกว่ากลุ่มสตาร์ทอัพส่วนใหญ่ด้วยซ้ำไป เป็นต้น

ประการสุดท้ายคือการเปลี่ยนแปลงทางภูมิอากาศโลกและการขาดแคลนทรัพยากร ตั้งแต่โลกเข้าสู่การปฏิวัติอุตสาหกรรม ประชาชนต้องการพลังงานและน้ำสะอาดมากขึ้น ด้วยเหตุนี้เองสภาพภูมิอากาศจะเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงขึ้น ระดับน้ำทะเลจะสูงขึ้น ส่งผลให้การทำเกษตรกรรมแบบดั้งเดิมหรือการทำประมงยากขึ้นหรือเป็นไปได้เลย ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกลายเป็นข้อกังวลทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น ทำนายว่าความต้องการพลังงานจะเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 50 ราวปี ค.ศ.2030 และการนำน้ำสะอาดมาใช้ก็จะอยู่เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 ผลกระทบนี้อาจหมายถึงรวมถึงสภาพอากาศที่รุนแรงขึ้นและน้ำทะเลที่สูงขึ้น ส่งผลให้วิธีการทำการเกษตร การล่าสัตว์ และการประมงแบบดั้งเดิมทำได้ยากขึ้นและในบางพื้นที่ทำไม่ได้เลย การที่ประเทศต่าง ๆ จำเป็นต้องมีหนทางแก้ไขอาจจะไปไม่ได้กับความต้องการทรัพยากรเพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจและการบริโภคของประชาชน นั่นหมายความว่าแนวทางจัดการแบบเดิมที่ท่ามาจะได้รับความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงในสถานะแวดล้อมทางภูมิศาสตร์มากยิ่งขึ้น

ปรากฏการณ์ที่เป็นแนวโน้มดังกล่าวทั้งห้าประการย่อมส่งผลให้ผู้กำหนดนโยบายทางทะเลรวมทั้งผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น กองทัพเรือ กรมประมง ตำรวจน้ำ เป็นต้น จำเป็นต้องตระหนักรู้ว่าปัญหาดังกล่าวมีที่มาอย่างไร และจะกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อดำรงทะเลให้ใช้การทางเศรษฐกิจได้ตามแนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างไร แต่ก่อนจะนำเสนอหนทางแก้ปัญหาหรือการกำหนดยุทธศาสตร์ เราจำเป็นต้องเข้าใจถึงที่มาของแนวโน้มทั้งห้าซึ่งสามารถย้อนกลับไปสู่กำเนิดของทุนนิยมและความเป็นรัฐสมัยใหม่ในช่วงสองศตวรรษที่ผ่านมาใน ส่วนต่อไป

โลกในยุคทุนนิยมภายใต้ระบบระหว่างประเทศสมัยใหม่

โลกในยุคทุนนิยมเกิดขึ้นจากการที่โลกเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นรัฐสมัยใหม่ ในส่วนนี้จะกล่าวถึงกำเนิดของระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นได้อย่างไร และทำให้ระบบเศรษฐกิจโลกในยุคปัจจุบันเปลี่ยนแปลง



ไปเป็นทุนนิยมสมัยใหม่ บทความส่วนนี้เริ่มต้นด้วยระเบียบระหว่างประเทศก่อนสมัยใหม่ซึ่งเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ของโลกด้วยการค้าและการขนส่ง ข้อถกเถียงเกี่ยวกับสนธิสัญญาเวสต์ฟาเลีย ค.ศ.1648 ว่าเป็นจุดกำเนิดของระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่จริงหรือไม่ จากนั้นถามว่าระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่เกิดขึ้นได้อย่างไร โดยพิจารณาบทบาทของการปฏิวัติอุตสาหกรรม รัฐบาลเหตุผล และจักรวรรดินิยมเป็นตัวแปรสำคัญ ต่อมาจะกล่าวถึงแนวความคิดที่เป็นรากฐานของระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่ ซึ่งได้แก่ การหดตัวของโลกอันเป็นผลมาจากเทคโนโลยีสื่อสารโทรคมนาคม และความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ^{๑๔} โดยตั้งคำถามว่าระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่เกิดขึ้นเมื่อใด การเกิดขึ้นของระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่ได้รับอิทธิพลจากความเป็นไปในโลกตะวันตกเพียงใด

ระบบระหว่างประเทศทั้งหมดประกอบขึ้นจากหน่วยการเมืองที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นจักรวรรดิ นครรัฐ หรือรัฐชาติ แต่ลักษณะสำคัญของระบบระหว่างประเทศคือการไม่มีอำนาจกลางที่คอยควบคุมพฤติกรรมของรัฐ ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นสาขาที่มีประเด็นปัญหาอยู่ที่ “ความหลากหลายทางการเมือง (political multiplicity)” คำถามสำคัญก็คือระเบียบจะเกิดขึ้นได้อย่างไรในสถานะเช่นนี้ จากการสังเกตของนักวิชาการ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศพบว่าสถานะอนาธิปไตยระหว่างประเทศไม่ได้หยุดการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐได้ ดังนั้น ระเบียบระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นตั้งแต่หน่วยการเมืองเริ่มจะมีปฏิสัมพันธ์กันผ่านช่วงเวลาหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นผ่านการค้า การทูต หรือความคิด และพบว่าเท่าที่ผ่านมา โลกมีระเบียบที่เกิดขึ้นมากมายหลากหลาย

หลักฐานทางโบราณคดีชี้ว่าระเบียบที่เก่าแก่ที่สุดเกิดขึ้นในอารยธรรมซูเมเรียนโบราณราว 13,000-14,000 ปีมาแล้ว ซึ่งพบว่ามีการค้าระหว่างนครรัฐ การต่อสู้ทำสงครามกัน ภายในนครรัฐมีการแบ่งงานกันทำ มีรัฐบาลเกิดขึ้น และนอกจากซูเมเรียนโบราณ นักประวัติศาสตร์และนักโบราณคดีก็พบว่าระเบียบระหว่างประเทศเกิดขึ้นในส่วนอื่น ๆ ของโลกด้วยในลักษณะเดียวกันกับกรณีของซูเมเรียน เช่น ในอินเดียและจีน สนธิสัญญาเวสต์ฟาเลียสำคัญเพราะเป็นการวางหลักที่ว่า “อาณาจักรของใคร, ศาสนาของพวกเขา (‘whose realm, their religion’)”^{๑๕} เพื่อยุติสงครามศาสนาในยุโรป หลักการนี้เป็นการห้ามไม่ให้รัฐเข้าสู่สงครามด้วยเหตุของศาสนา เท่ากับเป็นการตั้งกฎเหล็กเรื่องอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (sovereign territoriality)

มีข้อโต้แย้งต่อการถือว่ารัฐสมัยใหม่เกิดขึ้นในปี ค.ศ.1648 เช่น มองว่ากติกาวีเยนาเป็นแค่เรื่องในท้องถื่นของจักรวรรดิโรมันอันศักดิ์สิทธิ์ อย่างมากก็เกิดขึ้นเพียงแคในยุโรปเท่านั้น เจ้าผู้ครองรัฐเยอรมันเองก็ยังไม่ได้อำนาจเต็มในการปกครอง มีการแทรกแซงจากจักรวรรดิโรมันอันศักดิ์สิทธิ์อยู่ และที่สุดแล้วรัฐในยุโรปยังคงอยู่ในมือชนชั้นนำที่ยังใช้ศาสนาเป็นเครื่องมือทำสงครามอยู่ต่อไป จากข้อวิจารณ์ดังกล่าว ทำให้บางคนมองว่าจริง ๆ

^{๑๔} George Lawson, “The Rise of Modern International Order,” in *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*, 8th ed. eds. John Baylis, Steve Smith, and Patricia Owens (Oxford: Oxford University Press, 2020), pp.39-53.

^{๑๕} Ibid., p.42.



แล้ว ระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่เกิดขึ้นช่วง 200 ปีที่ผ่านมาเท่านั้น ที่เรียกว่า “การแปรสภาพโลก (global transformation)” ที่เปลี่ยนผ่านจากระเบียบระดับภูมิภาคไปสู่ระเบียบระดับโลก

คำถามว่าตะวันตกขึ้นมาใช้อำนาจด้วยกำลังของตนหรือไม่ ฝ่ายสนับสนุนมองว่าโลกตะวันตกเท่านั้นที่มีสถาบันทางการเมืองแบบรวมผู้ปกครองกับประชาชนเข้าไว้ด้วยกัน (inclusive) สถาบันทางการเมืองสมัยใหม่ เช่น การปกครองระบอบประชาธิปไตย ยุครู้แจ้ง (Enlightenment) สร้างวิธีคิดแบบวิทยาศาสตร์รูปแบบใหม่ขึ้นมา วิธีการทางวิทยาศาสตร์ทำให้ผู้คนหลุดพ้นจากความมั่งงาย และเกิดการแพทย์และวิศวกรรมสมัยใหม่ขึ้น โลกตะวันตกเป็นผู้นำในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจแบบใหม่ ๆ การเก็บข้อมูลลูกค้าและนวัตกรรมใหม่ทางการค้า เช่น ระบบเครดิต ทำให้บริษัทเอกชนให้เครดิตกับลูกค้าและก่อให้เกิดระบบทุนนิยมทางการค้าขึ้น และโลกตะวันตกได้เปรียบจากสถานะแวดล้อมทางภูมิศาสตร์เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ในโลก อังกฤษมีทรัพยากรถ่านหินและเหล็กกล้า

ฝ่ายค้านมองว่าวัตถุดิบพื้นฐานที่เป็นปัจจัยให้ประเทศตะวันตกก้าวขึ้นมาใช้อำนาจแทบไม่ได้อยู่ในยุโรปเลย ฝ่ายไม่ใช่พืชพื้นเมืองของอังกฤษ ก่อนที่ยุโรปจะค้าขายกับเอเชีย ยุโรปต้องอาศัยทองและเงินจากแอฟริกาและอเมริกา ประเทศมหาอำนาจในเอเชียก็ได้รับเคาท์พ้อมาจากประเทศในยุโรปมากกว่าหลายศตวรรษ ช่วงปี ค.ศ. 1600-1800 อินเดียและจีนเป็นจักรวรรดิชั้นนำในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม เทคโนโลยีหลายอย่าง ยุโรปก็เอามาจากเอเชีย ความสำเร็จของยุโรปมีพื้นฐานมาจากลัทธิอาณานิคม ระหว่างปี ค.ศ.1815-1865 อังกฤษได้ดินแดนราวหนึ่งแสนตารางไมล์ต่อปี ทรัพยากรมากมายมาจากดินแดนที่ยึดได้ เช่น ฝ้ายจากอินเดีย เครื่องลายครามจากจีน ทาสและแรงงานจากแอฟริกา อำนาจของยุโรปก็อาศัยรูปแบบความไม่เสมอภาคเท่าเทียมในลักษณะต่าง ๆ กัน ความไม่เสมอภาคที่ชัดเจนคือเรื่องโครงสร้างเศรษฐกิจโลกที่มีชายขอบกับศูนย์กลาง โดยทำลายระบบเศรษฐกิจของอาณานิคมและจัดระบบให้ตามที่ต้องการ สินค้าของอาณานิคมกลายเป็นสินค้าของชนชั้นนำในยุโรปที่เข้าสู่ตลาดโลกจากการตั้งราคาของประเทศยุโรปเอง

ประเด็นว่าระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่เกิดขึ้นได้อย่างไร สามารถตอบได้ว่าก่อนปี ค.ศ.1800 ไม่มีความแตกต่างในเรื่องมาตรฐานการครองชีพในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วโลก เช่น จีดีพีของผู้ที่อาศัยอยู่ปากแม่น้ำแยงซีต่ำกว่าส่วนที่รวยที่สุดในยุโรปเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น ปัจจุบันคือน้อยกว่าจีดีพีของสหภาพยุโรปเทียบกับสหรัฐอเมริกาอีกด้วยซ้ำ หลังจากนั้นหนึ่งศตวรรษ เมืองใหญ่ ๆ ของยุโรปและอเมริกามีระดับจีดีพีสูงกว่าพื้นที่ในเอเชียถึง 10-12 เท่า เกิดอะไรขึ้นกับช่วงเวลาดังกล่าว มีคำอธิบายอยู่สามประการต่อปรากฏการณ์การแยกทางกันครั้งใหญ่ระหว่างยุโรปและอเมริกากับพื้นที่ที่เหลือของโลกนี้^{๑๖}

ประการแรก การปฏิวัติอุตสาหกรรม (industrialization) อุตสาหกรรมเกิดขึ้นในสองคลื่นหลัก คลื่นลูกแรก (ส่วนใหญ่เป็นชาวอังกฤษ) เกิดขึ้นในช่วงต้นของศตวรรษที่ 19 โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่ฝ้าย ถ่านหิน และเหล็ก คลื่นลูกที่สอง (ส่วนใหญ่เป็นเยอรมันและอเมริกา) เกิดขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของศตวรรษ โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่

^{๑๖} Ibid., p.45-47.



ความก้าวหน้าของสารเคมี ยา และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ความก้าวหน้าของโลหะเบาและไฟฟ้าบวกกับการใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงเป็นแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนารถยนต์ เครื่องบิน และเรือ คลื่นแห่งการพัฒนาอุตสาหกรรมทั้ง 2 ลูกนี้ช่วยให้เกิดการขยายตัวอย่างมากของตลาดโลก

ประการที่สอง รัฐแบบเหตุผล (the ‘rational’ state) คำว่า ‘รัฐแบบเหตุผล’ หมายถึงวิธีการที่รัฐกลายเป็นองค์กรที่บริหารผ่านความสัมพันธ์ส่วนตัวและสายสัมพันธ์ในครอบครัวน้อยลง และเป็นระบบราชการมากขึ้น เช่น ราชการพลเรือนและกองทัพแห่งชาติ รัฐสมัยใหม่จะมีประสิทธิภาพในการเก็บภาษีอย่างสูงและสามารถนำไปใช้ในกิจการของรัฐได้มากมาย การแสวงหาอาณานิคมผ่านกำลังทหารก็เป็นหนึ่งในนั้น เมื่อรัฐสมัยใหม่เป็นรัฐแบบเหตุผล ตัวแสดงสำคัญในทางการเมืองภายในประเทศและการเมืองระหว่างประเทศจึงได้แก่รัฐนั่นเอง นโยบายทั้งหลายทั้งมวลของรัฐจึงส่งผลต่อปัญหาหลายอย่างที่เกิดขึ้น หนึ่งในนั้นคือสิ่งแวดล้อม

ประการที่สาม ลัทธิจักรวรรดินิยม (imperialism) ลัทธิจักรวรรดินิยมยุโรปส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วง ‘การแย่งชิงแอฟริกา’ ซึ่งมหาอำนาจของยุโรปเข้าควบคุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของแอฟริกาโดยตรง จักรวรรดินิยมมีหลายรูปแบบ ในกรณีของอังกฤษ เครื่องมือของจักรวรรดิอังกฤษ ได้แก่ อาณานิคมที่ปกครองโดยตรง (เช่น อินเดียหลังปี ค.ศ.1857) อาณานิคมที่ตั้งถิ่นฐาน (เช่น ออสเตรเลีย) รัฐในอารักขา (เช่น บรูไน) ฐานทัพ (เช่น ยิบรอลตาร์) เมืองท่าตามสนธิสัญญา (เช่น เซี่ยงไฮ้) และเขตอิทธิพล (เช่น อาร์เจนตินา) ระบบจักรวรรดินิยมนำมาซึ่งการดูดซับทรัพยากรของประเทศมหาอำนาจในพื้นที่ทั่วโลก ซึ่งในช่วงศตวรรษที่ 19 ยังไม่มีกฏกติการะหว่างประเทศที่ควบคุมกำกับมหาอำนาจเท่าปัจจุบัน ทรัพยากรธรรมชาติจึงร่อยหรอลงไปอย่างมาก

พลวัตทั้งสามประการทำหน้าที่เป็นรากฐานซึ่งเสริมกันและกันให้กับระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่ พลวัตเหล่านี้เกี่ยวพันอย่างลึกซึ้งกับกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองระหว่างประเทศ ที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ การปฏิวัติอุตสาหกรรมกับการลดความเป็นอุตสาหกรรม รัฐแบบเหตุผลกับจักรวรรดินิยม การปฏิวัติอุตสาหกรรมสร้างเครื่องมือในการควบคุมระเบียบระหว่างประเทศได้เป็นรูปธรรม รัฐแบบเหตุผลสร้างองค์การทางการเมืองที่เอื้อให้การใช้เครื่องมือจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมเป็นไปได้อย่างดี หลายแห่งเกิดลัทธิชาตินิยมที่ขยายออกมาเป็นจักรวรรดินิยม ขณะเดียวกัน ระเบียบโลกแบบจักรวรรดินิยมก็สร้างความไม่เหลื่อมล้ำระหว่างเจ้าอาณานิคมและส่วนที่เหลือของโลกจนกระทั่งจุดเปลี่ยนทางการเมืองระหว่างประเทศเกิดขึ้นช่วงต้นศตวรรษที่ 20 หลังสงครามโลก

ผลอันสำคัญจากการแปรสภาพโลก (global transformation) คือ “การหดตัวของโลก (shrinking of the planet)” ผ่านเรือกลไฟ รถไฟ และโทรเลข เทคโนโลยีเหล่านี้ช่วยเพื่อ “การมีปฏิสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ (regularized exchanges)” ระหว่างรัฐซึ่งทำหน้าที่เป็นรากฐานของระเบียบระหว่างประเทศ^{๑๗} โครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการกระตุ้นจากการเปลี่ยนแปลงทั่วโลกทำให้เวลาในการสื่อสารระหว่างอังกฤษและอินเดียลดลงจากมาตรฐานประมาณหกเดือนในทศวรรษที่ 1830 (ผ่านเรือใบ) เหลือเพียงหนึ่งเดือนในทศวรรษ 1850 (โดยทางรถไฟ

^{๑๗} Ibid., p.47.



และเรือกลไฟ) ในวันเดียวกันเท่านั้นในปี ค.ศ.1870 (ทางโทรเลข) เครื่องยนต์ไอน้ำทำให้เรือไม่ต้องพึ่งพาลม (แม้ว่าจะต้องพึ่งพาด่านหินหรือน้ำมัน) และเพิ่มความเร็วเฉลี่ยเป็นสามเท่า เนื่องจากเรือกลไฟไม่ได้ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศหรือฤดูกาล เช่นเดียวกับเรือกลไฟ การขยายตัวของทางรถไฟมีผลอย่างมากต่อการค้า ในช่วงทศวรรษที่ 1880 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรถไฟในอังกฤษมีน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของต้นทุนการขนส่งทางคลอง และคิดเป็น 1 ใน 6 ของการขนส่งทางถนน จุดหมายที่ส่งจากปารีสไปยังเซนต์ปีเตอส์เบิร์กใช้เวลา 20 วันในปี ค.ศ.1800 ลดลงเหลือ 30 ชั่วโมงในปี ค.ศ.1900 และ 30 นาทีในปี ค.ศ.1914 ในทางกลับกัน โทรเลขมีผลกระทบต่อความเร็วของการสื่อสาร ลักษณะสำคัญของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศตั้งแต่สงครามและการทูตไปจนถึงการค้าและการบริโภค

องค์การระหว่างประเทศ (IGOs) และองค์กรพัฒนาเอกชนระหว่างประเทศ (INGOs) ทำหน้าที่จัดการปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐเหล่านี้ และยิ่งเวลาผ่านไป องค์การเหล่านี้ยังมีบทบาทมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีทำให้เกิดความต้องการในการประสานงานระหว่างประเทศและการสร้างมาตรฐาน ส่งผลให้องค์การระหว่างประเทศเกิดขึ้นเป็นลักษณะถาวรของระเบียบระหว่างประเทศ ความเชื่อมโยงระหว่างพลวัตเหล่านี้ชัดเจนโดยการทำงานของ องค์การระหว่างรัฐยุคแรก ๆ ส่วนใหญ่ เช่น สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (ค.ศ.1865) สหภาพไปรษณีย์สากล (ค.ศ.1874) องค์กรพัฒนาเอกชนระหว่างประเทศครอบคลุมประเด็นปัญหาต่าง ๆ ตั้งแต่ศาสนา-การเมืองไปจนถึงกีฬา-สิ่งแวดล้อม เช่น วายเอ็มซีเอ (Young Men's Christian Association หรือ YMCA) และกาชาดสากล (International Red Cross) ก่อตั้งขึ้นในทศวรรษที่ 1850 และ 1860 เป็นต้น

ระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 19 โดยพื้นฐานแล้วมีลักษณะเหลื่อมล้ำ ต่ำสูง บ่อเกิดของความเหลื่อมล้ำนี้ ได้แก่ การเหยียดเชื้อชาติ (racism) และการดูดซับทรัพยากรทางเศรษฐกิจ (economic exploitation)^{๑๘} ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของศตวรรษที่ 19 การเหยียดเชื้อชาติรูปแบบใหม่ได้เกิดขึ้น การเหยียดเชื้อชาติแบบ 'วิทยาศาสตร์' มีพื้นฐานมาจากมุมมองที่ไม่เท่าเทียมกันอย่างรุนแรงต่อการเมืองโลก ผลที่ตามมาคือการก่อตัวของระเบียบระหว่างประเทศที่ตั้งอยู่บน 'เส้นแบ่งสีผิว (global color line)' ซึ่งทำหน้าที่เป็นพื้นฐานสำหรับมาตรฐานของอารยธรรมทั่วโลก เส้นแบ่งสีผิวและมาตรฐานของอารยธรรมที่ตามมามีอิทธิพลมากขึ้นผ่านการอพยพไปตั้งอาณานิคมจำนวนมากจากอังกฤษไปยังออสเตรเลีย แคนาดา และนิวซีแลนด์ ผู้ตั้งถิ่นฐานในอาณานิคมกลายเป็นบรรณทางเชื้อชาติที่รวมกันด้วยความหวาดกลัวการก่อจลาจลของประชากรพื้นเมืองและด้วยความรู้สึกที่เหนือกว่าทางวัฒนธรรมและเชื้อชาติของตนเอง เมื่อชาวตะวันตกผิวขาวกลายเป็น 'ผู้ที่กระจายออกไปทั่วโลก' ก็ทำให้การเหยียดสีผิวกลายเป็นประเด็นทางการเมืองระหว่างประเทศ ทำให้เส้นแบ่งสีผิวเป็นเครื่องมือในการเลือกปฏิบัติที่รู้จักไปทั่วโลก

การปฏิวัติอุตสาหกรรมและกระบวนการต่อเนื่อง เช่น การเพาะปลูกเพื่อการค้า กระจายออกไปทั่วโลกในรูปแบบทุนนิยม เช่น ในปี ค.ศ.1900 มาลาเยามีการผลิตยางประมาณ 5,000 เอเคอร์ ต่อมาภายในปี ค.ศ.1913 มี

^{๑๘} Ibid., p.50.



พื้นที่ถึง 1.25 ล้านเอเคอร์ ขณะเดียวกัน กระบวนการลดลงของอุตสาหกรรมก็เกิดขึ้นควบคู่กัน เช่น หลังจากปี ค.ศ.1800 รัฐบาลอังกฤษต้องทำให้สินค้าของอังกฤษตัดราคาสินค้าของอินเดียและเรียกเก็บภาษีต้องห้ามสำหรับสิ่งทอของอินเดีย ภายในหนึ่งหรือสองชั่วอายุคน การเลิกทำอุตสาหกรรมของอินเดียหมายความว่าทักษะเก่าแก่หลายศตวรรษในอุตสาหกรรม เช่น การย้อมผ้า การต่อเรือ โลหะวิทยา และการทำปิ่น ได้สูญหายไป กำไรจากการขยายตัวของทุนนิยมช่วยสร้างเศรษฐกิจโลกที่ไม่เท่าเทียมกัน ในระบบการเพาะปลูกที่ดำเนินการโดยเนเธอร์แลนด์ ในอินโดนีเซีย ผู้ตั้งถิ่นฐานชาวดัตช์มีรายได้ต่อหัวสูงกว่าชาวอินโดนีเซียถึง 50 เท่า ประมาณครึ่งหนึ่งของรายได้ที่รัฐบาลชาวอินโดนีเซียจัดเก็บภายใต้ระบบการเพาะปลูกถูกส่งไปยังเนเธอร์แลนด์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20 ของรายได้สุทธิของรัฐ^{๑๙}

อะไรเป็นพื้นฐานของ “มาตรฐานของอารยธรรม (standard of civilization)” และมาตรฐานของอารยธรรมส่งผลกระทบต่อตัวของระเบียบระหว่างประเทศในปัจจุบันอย่างไร สี่ผิวและเส้นแบ่งสี่ผิวเป็นพื้นฐานของมาตรฐานของอารยธรรม ส่วนเรื่องกฎการทำสงคราม ถ้าใครจัดอยู่ในกลุ่มนอกผู้มีอารยธรรม (barbarian) หรือป่าเถื่อน (savage) จะไม่มีกฎในการทำสงครามหรือสงครามจะไร้ขอบเขตสำหรับคนกลุ่มนี้ มาตรฐานของอารยธรรมมีผลต่อปฏิสัมพันธ์ที่ชาวตะวันตกมีต่อผู้คนทั่วโลก ปรากฏออกมาในหลายรูปแบบ เช่น สนธิสัญญาที่ไม่เท่าเทียมของจีน การยึดครองอินเดีย ทำให้ญี่ปุ่นและสยามต้องปรับประเทศให้ทันสมัยเหมือนตะวันตก การเป็นประเทศที่มีอารยธรรมไม่เพียงแต่ต้องเปลี่ยนตัวเองให้เหมือนเจ้าอาณานิคม แต่ต้องแผ่อิทธิพลของตนเองให้เป็นจักรวรรดิด้วย

เศรษฐกิจแบบทุนนิยมในปัจจุบันเกิดขึ้นภายใต้บริบทของระเบียบระหว่างประเทศสมัยใหม่และเข้าสู่จุดสูงสุดหลังสงครามเย็นโดยชัยชนะของกลุ่มประเทศเสรีประชาธิปไตยที่มีตัวแบบเศรษฐกิจแนวเสรีนิยม เมื่อโลกเข้าสู่ระบอบโลกเสรีภายใต้การครองความเป็นเจ้าของสหรัฐอเมริกาแล้ว ทุนนิยมสมัยใหม่ก็กลายเป็นกระแสหลักของระบบเศรษฐกิจโลก ตรรกะของทุนนิยมซึ่งมีรากฐานมาจากเศรษฐศาสตร์แบบนีโอคลาสสิกมีเพียงเรื่องเดียวคือการแสวงหากำไรสูงสุดและขยายฐานการผลิตออกไปเพื่อสร้างกำไรอย่างต่อเนื่องต่อไป ส่วนต่อไปจะได้แย้งเศรษฐกิจแบบทุนนิยมโดยเปลี่ยนมุมมองใหม่จากการให้รัฐและทุนเป็นศูนย์กลางและชี้ให้เห็นว่าปัญหาของการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นไปได้ยากเพราะเหตุใด

การวิเคราะห์เศรษฐกิจสีน้ำเงินภายใต้สถานะแวดล้อมโลกยุคทุนนิยมสมัยใหม่

โลกในยุคทุนนิยมสมัยใหม่เป็นปัญหาต่อการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงอย่างไร คำตอบคือ “ระบบเศรษฐกิจทุนนิยมอุตสาหกรรมขัดขวางการทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจริงเพราะตรรกะในตัวทุนนิยมเองที่มองทรัพยากรทางทะเลเป็นเพียงสินค้าในระบบตลาดเสรีทางการค้า” คำตอบดังกล่าวสามารถอธิบายได้ด้วยโครงสร้างของโลกในแบบทุนนิยมว่าทำงานอย่างไร จุดมุ่งหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินขัดกับหลักทุนนิยมอย่างไร และเสรีนิยมใหม่มองทรัพยากรทางทะเลว่าเป็นอย่างไร

^{๑๙} Ibid., p.49.



โครงสร้างของโลกในแบบทุนนิยมทำงานอย่างไร ทุนนิยมเป็นระบบเศรษฐกิจที่ปัจเจกบุคคลหรือหน่วยธุรกิจเป็นเจ้าของสินค้าที่ได้มาจากการลงทุน ในขณะที่ตัวกันเจ้าของธุรกิจหรือนายทุนก็จะจ้างแรงงานผ่านค่าจ้างเท่านั้น แรงงานไม่ได้เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตเพียงแต่ใช้ปัจจัยดังกล่าวในนามของเจ้าของธุรกิจนั้น การผลิตสินค้าและบริการภายใต้สภาวะแวดล้อมแบบทุนนิยมสมัยใหม่อยู่บนหลักการอุปสงค์-อุปทานในตลาดทั่วไปเรียกว่า “เศรษฐกิจตลาด” มากกว่าจะมาจากการวางแผนจากส่วนกลางซึ่งได้แก่การควบคุมจากรัฐซึ่งเรียกว่า “เศรษฐกิจแบบควบคุม” รูปแบบอุดมคติของทุนนิยมคือ “ตลาดเสรี” หรือ “ทุนนิยมเสรี (laissez-faire)” ทุนนิยมรูปแบบนี้ตัวผู้ประกอบการจะไร้ขีดจำกัดใด ๆ ในการทำธุรกิจ สามารถกำหนดสถานที่ใดก็ได้เพื่อลงทุน สามารถกำหนดว่าจะผลิตและขายสินค้าใดก็ได้ และกำหนดราคาที่ต้องการเสนอขายสินค้าและบริการได้เอง ดังนั้นตลาดการค้าเสรีจึงทำงานภายใต้ระบบที่ไม่มีการตรวจสอบควบคุมซึ่งสร้างปัญหาตามมา หนึ่งในนั้นคือทรัพยากรที่หมดสิ้นไปและสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ปัจจุบันหลายประเทศจึงใช้ระบบทุนนิยมผสมซึ่งให้อำนาจรัฐในการเข้ามาควบคุมการดำเนินธุรกิจของเอกชนในบางภาคส่วนได้^{๒๐}

จุดมุ่งหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินขัดกับหลักทุนนิยมอย่างไร จากเหตุผลของระบบทุนนิยมซึ่งพัฒนามาควบคู่กับโลกสมัยใหม่ซึ่งมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมมองประกอบสำคัญ ทำให้การประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจทุกเรื่องเป็นไปเพื่อการแสวงหากำไรสูงสุดอันจะนำมาสู่การขยายฐานการผลิตทางอุตสาหกรรมต่อไป เมื่อบวกกับแนวคิดเสรีนิยมที่เปิดโอกาสให้เอกชนหรือหน่วยธุรกิจประกอบกิจการใดก็ได้ ที่ใดก็ได้โดยอิสระแล้ว ยิ่งเป็นการเพิ่มระดับการดูดซับทรัพยากรธรรมชาติได้หนักหน่วงยิ่งขึ้น แนวคิดนี้เรียกว่า “เสรีนิยมใหม่ (neoliberalism)”^{๒๑} ซึ่งเป็นแนวความคิดทางเศรษฐกิจที่มุ่งเปิดตลาดโดยเสรี จำกัดบทบาทของรัฐที่จะเข้ามาแทรกแซงในกลไกตลาดลดความเข้มงวดของกฎระเบียบต่าง ๆ ที่รัฐสร้างขึ้น ลดงบประมาณของรัฐและเน้นการแปรรูปรัฐวิสาหกิจให้เอกชนเป็นเจ้าของ ดังนั้น โลกในยุคเสรีนิยมใหม่ครอบงำระบบเศรษฐกิจเช่นนี้ย่อมไม่เหลือพื้นที่ให้กับแนวคิดทางเศรษฐกิจที่มีเป้าหมายเพื่อประนีประนอมการแสวงหากำไรสูงสุดกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนเช่นแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

คำถามที่ว่าทรัพยากรทางทะเลในสายตาของเสรีนิยมใหม่เป็นอย่างไร แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่พยายามส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ทางทะเลควบคู่ไปกับการรักษาทะเลให้ใช้การได้อย่างยั่งยืนนั้นจึงสวนทางกันกับแนวคิดเสรีนิยมใหม่ที่เป็นกระแสหลักของระบบเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน ดังนั้นเสรีนิยมใหม่จึงมีแนวโน้มที่จะมองทรัพยากรทางทะเลเป็นวัตถุพร้อมใช้เพื่อตอบสนองความต้องการของเอกชน โดยเชื่อว่าการใช้ประโยชน์ของเอกชนนั้นมุ่งหวังการได้ประโยชน์สูงสุดจากทรัพยากรทางทะเล ในสมัยโบราณก่อนที่จะเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมการใช้ทะเลยังคงเป็นไปเพื่อการดำรงชีพเท่านั้น แต่เมื่อเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมและเสริมด้วยแนวคิดเสรีนิยมใหม่

^{๒๐} The Investopedia Team, “What Is Capitalism: Varieties, History, Pros & Cons, Socialism,” [Online]. Available from: <https://www.investopedia.com/terms/c/capitalism.asp>.

^{๒๑} Gérard Duménil and Dominique Lévy, “The Neoliberal (Counter-)Revolution,” in *Neoliberalism: A Critical Reader* eds. Alfredo Saad-Filho and Deborah Johnston (London: Pluto Press, 2005), pp.9-19.



ทำให้ทรัพยากรทางทะเลกลายเป็นปัจจัยการผลิตอันสำคัญเหมือนกับที่ดินบนบกที่เอกชนสามารถเก็บเกี่ยวส่วนเกินและนำไปขายเพื่อทำกำไร ดังนั้น ทรัพยากรทางทะเลจึงมีแนวโน้มจะหมดไปในอนาคตจากการแสวงหากำไรอย่างไม่จำกัดนั่นเอง

ด้วยเหตุนี้จึงมีกระแสโต้กลับและวิจารณ์แนวคิดเสรีนิยมใหม่ โดยมีพื้นฐานการวิจารณ์จากแนวคิดสังคมนิยมที่ให้ความสำคัญกับรัฐในฐานะตัวแสดงสำคัญที่จะรักษาทะเลให้ใช้งานได้อย่างยั่งยืน แนวคิดเรื่องความร่วมมือระหว่างประเทศผ่านองค์การความมั่นคงทางทะเลระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญขึ้นมา ทั้งนี้ด้วยเห็นความสำคัญว่าทะเลนั้นไม่ใช่แค่ทรัพยากรพร้อมใช้ตามที่พวกเสรีนิยมใหม่คิด แต่เป็นพื้นที่ซึ่งให้ชีวิตกับเราทุกคน และหากเกิดมลพิษทางทะเลแล้ว เราก็จะไม่สามารถดำรงชีวิตต่อไปได้

บทสรุป

การที่จะบรรลุเป้าหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ประเทศต่าง ๆ ต้องร่วมมือกันสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นระหว่างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนในการใช้ทะเลโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศทางทะเลตามหลักการเสรีนิยมที่เน้นบทบาทของสถาบันระหว่างประเทศ ความร่วมมือระหว่างประเทศผ่านริจิมทางทะเล (maritime regimes) ถือเป็นกุญแจสำคัญสำหรับความสำเร็จ จากแนวโน้มเศรษฐกิจสีน้ำเงินทั้งห้าประการ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงในมหาอำนาจเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางประชากร การเติบโตของเมืองใหญ่ บทบาทเทคโนโลยีที่เพิ่มมากขึ้น และการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศและการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติ โลกกำลังเดินหน้าไปสู่การพัฒนาที่ไร้สมดุล เป้าหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถบรรลุได้ด้วยความร่วมมือระหว่างตัวแสดงสำคัญในการเมืองโลกซึ่งก็คือรัฐสมัยใหม่ พัฒนาการรัฐสมัยใหม่และการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ฉายภาพมาให้เห็นแล้วชี้ว่ารัฐเป็นตัวละครสำคัญที่สุดที่ชี้นำทิศทางของโลกว่าจะไปทางใด การขาดสมดุลทางธรรมชาติก็เกิดจากฝีมือของรัฐ และรัฐเองต้องจัดการปัญหาดังกล่าวด้วยตนเองโดยร่วมมือกันเพื่อเป้าหมายของการได้ประโยชน์ต่างตอบแทนที่ยิ่งใหญ่กว่าเพียงผลประโยชน์เฉพาะหน้า ริจิมทางทะเลระหว่างประเทศที่รัฐสร้างขึ้นจะนำทางให้รัฐต่าง ๆ บรรลุความสมดุลระหว่างการพัฒนาและความยั่งยืนได้

กองทัพเรือในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลย่อมต้องแสดงบทบาทในการสร้างความยั่งยืนให้กับการใช้ทะเล การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประมง การดูแลเรือการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ หรือการรักษาสมดุลให้กับระบบนิเวศทางทะเลเป็นเพียงตัวอย่างที่แสดงถึงการให้ความสำคัญกับความยั่งยืนของทะเล อย่างไรก็ตาม กองทัพเรือต้องได้รับการสนับสนุนจากส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตัวแสดงจากภายนอกประเทศที่ร่วมมือทำให้การใช้ประโยชน์จากทะเลภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นไปได้จริง บทบาทดังกล่าวปรากฏอยู่ในแนวคิดเรื่องกองทัพเรือหลังสมัยใหม่



กองทัพเรือ: ส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

นาวาโท พารณ แสงแก้ว
อาจารย์กองวิชาสงครามทางเรือและวิชาทหาร
ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

บทคัดย่อ

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

คำสำคัญ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน, บทบาทกองทัพเรือ, การจัดหายุทธโปกรณ์

บทนำ

การดำเนินเศรษฐกิจทางทะเลได้ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๘ – ๒๕๖๔ มูลค่าสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกทางทะเลได้เพิ่มขึ้นเกินกว่าสองเท่า จากประมาณสองแสนสามหมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี เป็นเกือบหกแสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในระยะเวลาไม่ถึง ๒๐ ปี¹ ในห้วงเวลาเดียวกันนี้ มูลค่าการให้บริการขนส่งและท่องเที่ยวทางทะเลก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน แม้ว่าการท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในเชิงลบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทั่วโลกเมื่อไม่กี่ปีมานี้ ทำให้มูลค่าเศรษฐกิจการท่องเที่ยวลดลงจากเดิมกว่า ๗ หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงมาเหลือเพียง ๗ พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔² ก็ตาม นอกจากนี้ การค้าสินค้าประมงของไทยกับต่างประเทศในห้วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา มีมูลค่าเฉลี่ยถึงปีละกว่า ๓ แสนล้านบาท³ มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นว่า ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจาก

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

² UNCTAD.

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



กิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลของไทยเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ อีกทั้งมีศักยภาพมหาศาลที่พร้อมจะระเบิดออกมาได้ทุกเมื่อ หากวิกฤตดังกล่าวจบลง ไม่เพียงแต่เฉพาะประเทศไทยเท่านั้นที่พึ่งพาอาศัยเศรษฐกิจทางทะเล แต่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกก็เช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันที่ระบบเศรษฐกิจโลกเชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อน โดยมีการคมนาคมขนส่งทางทะเลเป็นสื่อหลักในการเคลื่อนย้ายสินค้าและผลผลิตจากมุมหนึ่งไปยังอีกมุมหนึ่งของโลก ในทางกลับกัน การเติบโตของเศรษฐกิจทางทะเลก็มาพร้อมกับความเสี่ยงที่ทรัพยากรธรรมชาติทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเลจะถูกนำมาใช้มากเกินไป และลดลงในอัตราที่เกินกว่าขีดความสามารถในการฟื้นฟูตัวเอง ดังเช่นที่เกิดขึ้นกับร้อยละ ๔๓ ของจำนวนสายพันธุ์สัตว์น้ำในน่านน้ำทางตะวันออกเฉียงเหนือของมหาสมุทรแอตแลนติก และกับร้อยละ ๘๓ ของจำนวนสายพันธุ์สัตว์น้ำในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลดำ⁴ จำนวนกิจกรรมทางทะเลที่เพิ่มขึ้นก็อาจก่อให้เกิดมลพิษทางทะเล รวมทั้งความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่ส่งผลถึงหายนะของสภาพแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งได้เช่นกัน การตระหนักรู้ใน重要性ของทะเลในเชิงเศรษฐกิจพร้อมไปกับความพยายามในการสร้างความยั่งยืนเริ่มมีความชัดเจนขึ้นเมื่อประเด็นดังกล่าวได้รับการหยิบยกมาพูดคุยในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนครบรอบ ๒๐ ปี (United Nations Conference on Sustainable Development) หรือ Rio+20 ณ เมืองรีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ซึ่งเป็นชนวนที่ทำให้แนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ Blue Economy แพร่หลายไปทั่วโลกโดยมีสาระสำคัญคือการพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน⁵ หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะเอื้อให้การดำเนินตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินประสบความสำเร็จได้อย่างแท้จริงนั้นก็คือการกำกับดูแลทางทะเล (Maritime Governance) ที่มีประสิทธิภาพ โดยมีหนึ่งในองค์ประกอบหลักคือหน่วยงานความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Agency) ซึ่งสำหรับประเทศไทย กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลควบคู่ไปกับการปกป้องอธิปไตย จึงมีความเกี่ยวข้องอย่างยิ่งกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ต้องพึ่งพาอาศัยทะเลนำไปสู่คำถามว่า กองทัพเรือจะสามารถนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาประยุกต์ใช้กับบทบาททั้ง ๓ ด้าน ของตนเองได้อย่างไรบ้าง บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางที่กองทัพเรือจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยอย่างแท้จริงได้ในอนาคต

ความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ปัจจุบันเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังคงมีการให้ความหมายที่หลากหลาย เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ได้ให้ความหมายว่าเป็น “การพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นไปที่ความสมดุลของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเล และระบบนิเวศชายฝั่งมากกว่ามุ่งเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว”⁶ สะท้อนให้เห็นถึงการตระหนักรู้ว่าการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือการตั้งคำถามว่า “จะอย่างไรให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจอยู่กับทะเลได้อย่างยั่งยืน กิจกรรมอะไรเกี่ยวข้องและเป็น

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 ปาณิศา วิชุงศ์, “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน: ความท้าทายใหม่ของการพัฒนาเศรษฐกิจไทย”, TSRI Policy Brief 9, ฉบับที่ 34 (2562).



ประโยชน์กับทะเล มีอะไรที่เราต้องคำนึงถึงและรักษา”⁷ ทั้งนี้ การพัฒนาอย่างยั่งยืนอาจสามารถอธิบายกว้าง ๆ ได้ว่าเป็นการพยายามลดผลกระทบในเชิงลบของการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ดังเช่นในรูปแบบของ **เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)** ที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ด้วยการผลิตและบริการอย่างยั่งยืน การลดมลพิษ และใช้ทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ ในขณะที่เดียวกันก็มีการสร้างงานพร้อมไปกับพัฒนาความเป็นอยู่และความเท่าเทียมของมนุษย์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้คนรุ่นปัจจุบันและรุ่นถัดไปดำรงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้อย่างต่อเนื่อง⁸

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

หลังจากที่ได้ทำความเข้าใจความหมายในภาพกว้างแล้ว เราก็จำเป็นต้องทราบถึงองค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้สามารถมองเห็นช่องทางโอกาสและความท้าทายสำหรับการพัฒนา โดย**หุ้นส่วนเพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเอเชียตะวันออก (Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia: PEMSEA)** ได้ระบุงองค์ประกอบของการพัฒนาไว้ 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)

⁷ โสภารัตน์ จารุสมบัติ, คีบกทะเล สอภกัสนในน้ำ: หยั่งวัดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ความมั่นคงทางทะเลนิยามใหม่ กับ โสภารัตน์ 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).

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

¹⁰ เเมตติมศักดิ์ จาระยะพันธ์ และคณะ, *คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย* (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2562), 36.



ภาพที่ 1 องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามนิยามของ PEMSEA



ที่มา: PEMSEA¹¹

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	

¹¹ R. 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.



ประเภทของกิจกรรม	สิ่งที่ได้จากทะเล	ภาคอุตสาหกรรม	แรงผลักดันให้เกิดการเติบโต
	น้ำจืด	การจัดเกลือที่อยู่ในน้ำทะเล	ความต้องการน้ำจืด
ธุรกิจการค้าทั้งในทะเลและชายฝั่ง	การขนส่งและการค้าขาย	การเดินทางเรือสินค้า	การเติบโตของการค้าทางทะเล; กฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ
		โครงสร้างพื้นฐานและการบริการของท่าเรือ	
	การท่องเที่ยวและการพักผ่อน	การท่องเที่ยว	การเติบโตของภาคการท่องเที่ยวทั่วโลก
		การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่ง	การแปรสภาพเป็นเมืองบริเวณชายฝั่ง
การตอบสนองต่อสุขภาพของทะเล	การตรวจสอบคุณภาพของทะเล	เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา	การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางทะเล
	การสกัดคาร์บอนออกจากน้ำทะเล	Blue Carbon	ความต้องการป้องกันและอนุรักษ์ทะเลและชายฝั่ง
	การป้องกันชายฝั่ง	การป้องกันและฟื้นฟูแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเล	
	การทิ้งของเสีย	แหล่งรองรับสารอาหารและของเสีย	

ที่มา: World Bank¹²

เศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย

ประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการรับรู้ปฏิญญาชางวอน (Changwon Declaration) ที่ได้ให้ความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินว่าเป็น “การดำเนินเศรษฐกิจบนพื้นฐานของทะเลโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green infrastructure and technologies) นวัตกรรมทางระบบ

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>.



การเงิน และความร่วมมือเชิงรุกของภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรทะเลและชายฝั่ง การพัฒนาความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ รวมทั้งลดความเสี่ยงที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ”¹³ โดยปฏิญญาดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือ PEMSEA ทั้งนี้ แม้ว่าประเทศไทยยังไม่ได้ร่วมเป็นสมาชิกของความร่วมมือดังกล่าว แต่ก็ได้ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามในปฏิญญาตลอดจนได้รับทราบกิจกรรมของ PEMSEA มาโดยตลอด รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าสมควรให้ความร่วมมือและหาทางร่วมงานกันอย่างใกล้ชิด¹⁴ ประกอบกับเนื้อหาของปฏิญญามีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของ **แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล 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

- 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)** มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลผ่าน

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.

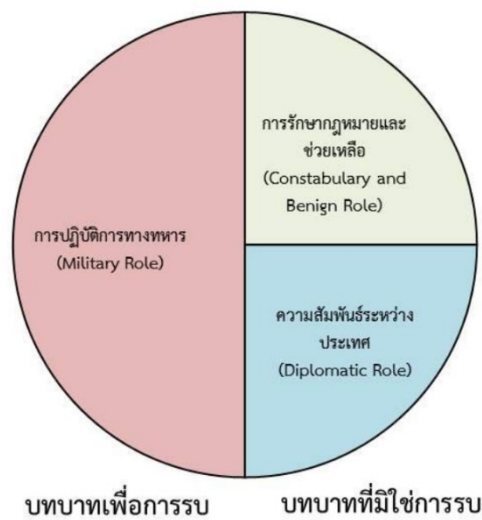
¹⁵ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, “แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.2558 - 2564”, ม.ป.ป.

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



หน่วยงาน ศรชล. 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

กองทัพเรือกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ตามความหมายที่ให้ไว้ในข้างต้นจะเห็นว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินมองสุขภาพของสิ่งแวดล้อมทางทะเลและมนุษย์ว่ามีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการเจริญเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืนจึงจำเป็นต้องใส่ใจทั้งกระบวนการและผลลัพธ์ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า การแสวงหาประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมทางทะเลต้องอยู่ในระดับที่สิ่งแวดล้อมสามารถฟื้นฟูตนเองกลับคืนมาได้ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดโอกาสและความเท่าเทียมของมนุษย์ไปพร้อมกัน ไม่เช่นนั้นความยั่งยืนตามแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินก็จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะพิจารณาว่ากองทัพเรือจะเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างไรนั้น เราจำเป็นต้องเข้าใจความเกี่ยวเนื่องระหว่างความมั่นคงทางทะเลกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดย *Bueger* และ

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

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

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)** หมายถึงมิติการค้าขายและขนส่งทางทะเล การประมง การท่องเที่ยว และการขุดเจาะทรัพยากรในทะเล สอดคล้องกับความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ๔) **ความมั่นคงของมนุษย์ (Human Security)** คือคุณภาพชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ชายฝั่งและตามเกาะแก่งต่าง ๆ หรือประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับทะเล 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 ภาคความมั่นคงก็สามารถเป็นแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของเรือสินค้า และข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ ให้แก่หน่วยงานอื่น ๆ นำไปใช้ประโยชน์ได้ด้วย กลไกที่ประการแรกนี้เป็นพื้นฐานแรกสุดที่เชื่อมโยงความมั่นคงทางทะเลและการพัฒนาเศรษฐกิจเข้าด้วยกัน ด้วยการเอื้อให้มีสถานะแวดล้อมทางทะเลที่มั่นคงเพียงพอสำหรับการพัฒนาของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

๒) กลไกในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (As a Sector of Blue Economy)

โดยกล่าวว่า “การสร้าง ความมั่นคงทางทะเลจะเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจเองด้วย”²¹ เช่น กรณีที่หน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของรัฐมีเครื่องมือไม่เพียงพอ ภาคเอกชนก็อาจดำเนินการรักษาความปลอดภัยทางทะเลด้วยขีดความสามารถของตนเอง ซึ่งอาจนำไปสู่การจ้างงานที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาโครงสร้าง

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>.

²¹ Voyer และคณะ, 28.



พื้นฐานสำหรับการเฝ้าระวังและตรวจการณ์ทางทะเล รวมไปถึงการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถในการตระหนักรู้สถานะแวดล้อมทางทะเลให้สูงขึ้น พร้อมไปกับการลดการใช้ทรัพยากรที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ก็อาจถือได้ว่าเป็นตัวขับเคลื่อนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เช่นเดียวกัน

กลไกของความมั่นคงทางทะเลทั้ง ๒ ประการในข้างต้นมีความสอดคล้องอย่างยิ่งกับบทบาทของกองทัพเรือในปัจจุบัน กล่าวคือ สำหรับกลไกประการแรก (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 หรือการกระทำผิดกฎหมายที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเล”²² หากเกิดภาวะไม่ปกติ ศรชล. อาจถูกมอบหมายหน้าที่ให้ “กำกับดูแล ป้องกัน ปราบปราม ระงับยับยั้ง จัดการ แก้ไข หรือบรรเทาปัญหาที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหรือกิจกรรมทางทะเลภายในพื้นที่และระยะเวลาที่กำหนด”²³ ซึ่งเป็นภารกิจที่เล็งเห็นผลในการสร้างสถานะแวดล้อมที่มั่นคงและปลอดภัยสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลอย่างยั่งยืน โดยผลงานของกองทัพเรือที่ผ่านมาได้ยืนยันถึงบทบาทดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เช่น การจับกุมเรือประมงต่างชาติที่ลักลอบทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ²⁴ การจับกุมเรือลักลอบขนน้ำมัน²⁵ การลาดตระเวนและฝึกซ้อมป้องกันการก่อการร้ายแท่นขุดเจาะในอ่าวไทย การลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา ให้ปลอดภัยจากภัยคุกคามต่าง ๆ โดยเฉพาะโจรสลัดที่ยังคงเป็นภัยคุกคามหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่²⁶ นอกเหนือไปจากบทบาทการช่วยเหลือเมื่อเกิดภัยพิบัติแล้ว กองทัพเรือ โดยกรมอุทกศาสตร์ ก็มีการเก็บข้อมูลทางทะเลอย่างต่อเนื่องและมีการพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทะเลแก่สาธารณะอีกด้วย เช่น ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ บริการแผนที่ทะเล การเทียบเวลามาตรฐาน เป็นต้น จนกล่าวได้ว่า กองทัพเรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยิ่งในเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพราะข้อมูลทางทะเลอยู่ที่กองทัพเรือเป็นหลัก และเป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีศักยภาพสูง²⁷

ในส่วนของกลไกประการที่สอง (Sector of Blue Economy) นั้น จำเป็นต้องวิเคราะห์ว่า ในการปฏิบัติการกิจของกองทัพเรือตามบทบาททั้ง ๓ ด้าน เพื่อตอบสนองต่อกลไกในการเป็นผู้อำนวยให้เกิด

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 ปรับ 14 ล้านบาท”, แนวหน้า, 2566, <https://www.naewna.com/local/721673>.

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

²⁷ ไสภรัตน์ จารุสมบัติ, คืบก็ทะเล สอภก็สินในน้ำ: หยั่งวัดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ความมั่นคงทางทะเลนิยามใหม่ กับ ไสภรัตน์ จารุสมบัติ.



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

ประเภทแรก กิจกรรมตามหน้าที่หลัก หมายถึงกิจกรรมที่เป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่โดยตรงของกองทัพเรือที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ซึ่งกฎหมายจัดส่วนราชการกระทรวงกลาโหมกำหนดว่า “กองทัพเรือมีหน้าที่เตรียมกำลังกองทัพเรือ การป้องกันราชอาณาจักร และดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กำลังกองทัพเรือตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ...”²⁸ หน้าที่ตามกฎหมายของกองทัพเรือนี้ เมื่อกล่าวให้เป็นรูปธรรมก็คือกิจกรรมการเตรียมกำลังและปฏิบัติการทางทหารเพื่อดำรงรักษาความมั่นคงของชาติทางทะเล ซึ่งเป็นภาพของการใช้อาวุธและยุทธโศปกรณ์ของกองทัพเรือในกิจที่แสดงออกถึงภาพลักษณ์อย่างทหาร โดยกิจกรรมที่กล่าวนี้อาจแบ่งออกได้อีกเป็นกิจกรรมตามแรงบังคับทางกฎหมายที่บังคับให้สาธารณะต้องปฏิบัติโดยทั่วไป และกิจกรรมกองทัพเรือริเริ่มเอง

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

กิจกรรมกองทัพเรือริเริ่มเอง หมายถึง ในขณะที่กองทัพเรือใช้เครื่องมือที่มีอยู่แล้ว ไม่ว่าจะใช้อาวุธหรือยุทธโศปกรณ์ 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 กองทัพเรือได้เริ่ม

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).



นำอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) ที่มีขีดความสามารถตรวจการณ์ในทะเลได้ทั้งกลางวันและกลางคืน มีขนาดเล็ก สามารถลงจอดบนลานจอดเฮลิคอปเตอร์ของเรือรบได้ และสามารถส่งข้อมูลภาพกลับไปยังสถานีฐานได้ผ่านระบบสื่อสารข้อมูล (Datalink)³¹ เข้ามาทดแทนเครื่องบินตรวจการณ์ทางทะเล (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 แม้ว่าจะเป็นไปเพื่อตอบสนองต่อความต้องการทางยุทธการเป็นหลัก 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

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/>.

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 ชี้แจงการจัดซื้ออากาศยานไร้คนขับ 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.



กองทัพเรือดำเนินโครงการอนุรักษ์เต่าทะเลมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งกระทำโดยการกำหนดพื้นที่เกาะครามเป็นพื้นที่อนุรักษ์ เก็บไข่เต่ามาเพื่อเพาะพันธุ์ และอนุบาลลูกเต่าให้พร้อมปล่อยกลับคืนสู่ธรรมชาติ ส่งผลให้อัตรการทำรังและวางไข่ของเต่าทะเลในบริเวณเกาะครามเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเต่ากระ ที่มีอัตราการเก็บไข่เต่ามาเพื่อเพาะพันธุ์เพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าภายในระยะเวลา ๒๐ ปี ที่ดำเนินโครงการ ตลอดจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ มีจำนวนเต่ารวมทุกสายพันธุ์ที่ได้รับการปล่อยคืนสู่ทะเลทั้งสิ้นกว่า ๑๓,๐๐๐ ตัว^{๓๖} นอกจากนี้ในพื้นที่ อ.สัตหีบแล้ว กองทัพเรือก็ยังได้สนับสนุนให้เกิดโครงการอนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล และการปล่อยเต่าในพื้นที่อื่นอีกด้วย เช่น เกาะเต่า จ.ชุมพร^{๓๗} และในพื้นที่ของทัพเรือภาคที่ ๒ จ.สงขลา เป็นต้น ดังนั้น จึงสามารถเป็นข้อยุติได้ว่า กิจกรรมสนับสนุนดังกล่าวเป็นการแสดงออกถึงบทบาทของกองทัพเรือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงินเช่นกัน

ภาพที่ ๓ ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ทัพเรือภาคที่ ๒



ที่มา: Hatyaitoday^{๓๘}

^{๓๖} 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.

^{๓๗} 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>.

^{๓๘} Hatyaitoday, “สงขลา ก่อตั้งศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเลกองทัพเรือภาคที่ 2 บริเวณแหลมสนอ่อน เพื่อการสูญเสียของการฟักไข่”, Hatyaitoday, 2565, <https://www.hatyaitoday.com/conservation-sea/>.

สรุป

ความมั่นคงทางทะเลมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยิ่ง ในทั้งสองมิติ มิติแรกคือการเอื้ออำนวยให้เกิดสภาวะแวดล้อมทางทะเลที่มีความมั่นคงและปลอดภัยอย่างเพียงพอที่จะเกิดกิจกรรมที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งตามนิยามของเศรษฐกิจสีน้ำเงินหมายถึงการพัฒนาที่ต้องไม่แลกมาด้วยความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือสภาวะที่แย่งของท้องทะเลและมนุษย์ มีเป้าหมายในการดำรงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไว้ให้ได้อย่างยั่งยืนสำหรับคนรุ่นต่อไป มิติที่สองคือการกำหนดให้กิจกรรมของภารกิจด้านความมั่นคงทางทะเลจะต้องคำนึงถึงคุณค่าตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น การลดมลพิษทางทะเล การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การพัฒนาเทคโนโลยีของภาคความมั่นคงสำหรับเฝ้าระวังสภาวะแวดล้อมทางทะเล และสภาวะของท้องทะเล ซึ่งการปฏิบัติภารกิจของกองทัพเรือในฐานะหน่วยงานหลักด้านความมั่นคงทางทะเลของไทยตามบทบาทที่กำหนดนั้นมีกิจกรรมของทั้งสองมิติแฝงอยู่ด้วยแล้ว แม้ว่าจะยังไม่ปรากฏสิ่งยืนยันว่ากองทัพเรือมีความตั้งใจที่จะทำตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินตั้งแต่แรก แต่กิจกรรมที่ได้กล่าวถึงในข้างต้นก็แสดงให้เห็นว่าการปฏิบัติของกองทัพเรือมีความสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าวอยู่เป็นปกติ และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จากปัจจัยสนับสนุนดังต่อไปนี้

๑) **กระแสการตระหนักรู้ที่มีต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกิดขึ้นทั่วโลก** จะเป็นแรงบังคับให้เกิดการขับเคลื่อนในระดับนโยบายของรัฐบาล การแก้ไขกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานภาครัฐ โดยมีแนวโน้มจะให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น 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 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นภารกิจหลักตัวอย่างกิจกรรมที่เป็นไปได้ เช่น การจัดหายานผิวน้ำไร้คนขับ (Unmanned Surface Vehicle: USV) ที่สามารถตอบโต้ภัยความต้องการทางยุทธการในบางสถานการณ์ได้ไม่ด้อยไปกว่าเรือรบ ปฏิบัติการในพื้นที่ได้นาน ลดการใช้ทรัพยากร ตลอดจนลดความเหนื่อยล้าของกำลังพลได้ การพัฒนาเทคโนโลยีตรวจการณ์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสำหรับการเฝ้าระวังตรวจตราทางทะเล และบริเวณเกาะแก่งที่กองทัพเรือรับผิดชอบ เพื่อลดจำนวนบุคลากรที่ประจำอยู่ในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยลดการใช้ทรัพยากรที่จำเป็นในการดูแลบุคลากรลงไปพร้อมกันด้วย นอกจากนี้ยังมีด้านอื่น ๆ อีกมาก ที่สามารถสอดแทรกความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้ อาทิ การกำหนดเงื่อนไขในการจัดซื้อจัดจ้างให้ผู้ที่ได้รับงานต้องมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูและรักษาสิ่งแวดล้อมในทะเลควบคู่ไปกับการส่งมอบชิ้นงานตามสัญญา หรือใช้วัสดุที่มีการรับรองกระบวนการผลิตว่าไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น



อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องมีการศึกษาในอนาคตต่อไปว่ามีความเป็นไปได้ในส่วนใดอีกบ้างที่อยู่ภายในอำนาจหน้าที่ของกองทัพเรือ และสามารถปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ในอนาคต

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



เทคโนโลยีด้านความมั่นคงทางทะเล กับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

Blue Economy: Technology in Maritime Security

ว่าที่ น.ท.วรยุทธ นิสสัยพันธุ์

นายทหารนักเรียน หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่น ๘๘๓

ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัดในปัจจุบันกำลังเผชิญกับสถานะเสื่อมโทรมที่เกิดจากการแย่งชิงทรัพยากรเพื่อนำมาใช้ในการขับเคลื่อนกำลังอำนาจแห่งชาติในด้านต่างๆ โดยที่มนุษย์มีความต้องการทรัพยากรเพื่อใช้ในการดำรงชีวิตและผลประโยชน์ของตนเองมากขึ้น ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญต่อการดำรงชีวิตและการขับเคลื่อนกำลังอำนาจแห่งชาติโดยเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต และทะเลนั้นเป็นพื้นที่ที่มีความพิเศษ เนื่องจากพื้นที่ทางทะเลโดยส่วนใหญ่ไม่มีเจ้าของโดยสมบูรณ์ แม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตย และสิทธิอธิปไตยเหนือดินแดนทางทะเลแต่ก็มีอยู่อย่างจำกัด

ทำไมความมั่นคงทางทะเลจึงสำคัญต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ด้วยความสำคัญของทะเลจากการเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ และกำลังเผชิญกับความท้าทายที่เกิดจากความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม ประชาคมโลกจึงหันมาให้ความสำคัญกับการร่วมมือกันในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสร้างสรรค์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดผ่านแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) หรือ แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ซึ่งหมายถึงการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติที่ควบคู่ไปกับการรักษาระบบนิเวศอันเป็นแหล่งผลิตทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

แม้ว่าเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จะมุ่งเน้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน แต่ด้วยผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของชาติต่างๆ ที่ไปเกี่ยวข้องกับการแสวงหาผลประโยชน์ต่างๆ ในพื้นที่ทางทะเล เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลและเชื่อมโยงกับความมั่นคงของชาติ โดยความมั่นคงของชาติจะเกี่ยวข้องกับ ๒ ประเด็นสำคัญคือ ประเด็นความอยู่รอดของชาติ และ ประเด็นความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ จึงทำให้ประเด็นความมั่นคงทางทะเลนั้น ไม่สามารถแยกออกจากแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ โดยมีกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน ได้แก่ การทำประมง (Fisheries) การขนส่งทางทะเล (Transportation) การท่องเที่ยว (Tourism) และ แหล่งพลังงาน (Energy)





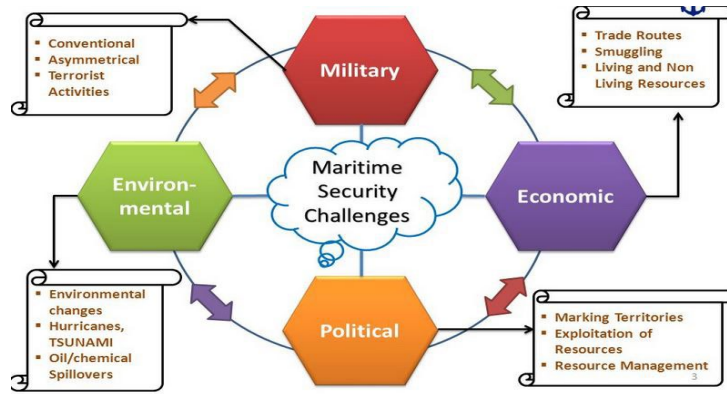
ภาพ กิจกรรมต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

(ที่มา https://www.bluebird-electric.net/oceanography/Blue_Economy_Challenge.htm)

นอกจากความเกี่ยวโยงกันในประเด็นการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลแล้ว กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อทั้งเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ ความมั่นคงทางทะเล โดยกระแสโลกาภิวัตน์ทำให้ประเทศต่างๆ อยู่ในภาวะที่ต้องพึ่งพากันและกันผ่านการขนส่งทางทะเล และในขณะเดียวกัน การขนส่งทางทะเลก็เป็นแรงขับเคลื่อนกระแสโลกาภิวัตน์ด้วย และจากการที่การขนส่งทางทะเลมีความสำคัญ ทำให้เกิดการพัฒนาของภัยคุกคามต่อความมั่นคงทางทะเลที่พัฒนาไปเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Non-Traditional Threat) ที่สำคัญได้แก่ การก่ออาชญากรรมข้ามชาติ (Transnational Crimes) ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดในทะเลและส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชายฝั่งหรือมนุษย์ เป็นต้น

ภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในทะเลนั้น ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการลักลอบการทำประมงแบบผิดกฎหมาย การใช้การขนส่งทางทะเลลักลอบการขนสินค้าหนีภาษี ยาเสพติด หรือ การค้ามนุษย์ การก่อวินาศกรรมทางทะเลต่อพื้นที่การท่องเที่ยว หรือ โครงสร้างพื้นฐานทางทะเล เช่น แหล่งผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และ ท่าเรือสำคัญต่อแหล่งเศรษฐกิจ ซึ่งหากเกิดขึ้นแล้วย่อมส่งผลกระทบต่อความพยายามในการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล การใช้ประโยชน์ทางทะเลเชิงอนุรักษ์เพื่อให้เกิดความยั่งยืนของระบบนิเวศน์ในทะเล ซึ่งเป็นแนวความคิดหลักของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทำให้การเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล (Enhance of Maritime Security) จะช่วยให้แนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรม



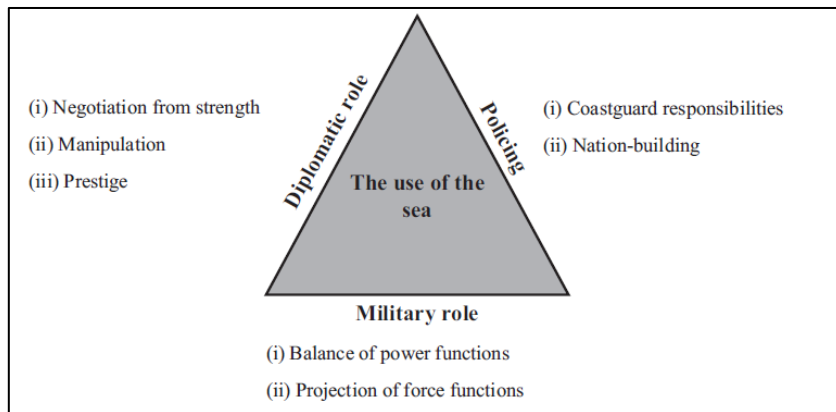


ภาพ Maritime Security Threat

(ที่มา <https://www.civildaily.com/news/five-point-framework-for-maritime-security/>)

บทบาทของกองทัพเรือต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมุมมองความมั่นคงทางทะเล

เมื่อกล่าวถึงบทบาทของกองทัพเรือ (Role of the navy) นั้น Ken Booth ได้อธิบายผ่านหนังสือ Navies and Foreign Policy ในปี ค.ศ.๑๙๗๗ ว่าสามารถแบ่งได้เป็น ๓ บทบาท ได้แก่ บทบาทด้านการทหาร (Military Role) บทบาทด้านการทูต (Diplomatic Role) และ บทบาทด้านการรักษากฎหมาย (Policing Role) ก่อนที่ Eric Groove จะเปลี่ยนจากคำว่า Policing เป็น Constabulary โดยทั้ง ๓ บทบาทนั้นจะต้องมีบทบาทด้านการทหารเป็นฐานรากของบทบาทในด้านอื่นๆ และในปัจจุบัน Geoffrey Till ได้วิเคราะห์ถึงภารกิจของกองทัพเรือหลังสมัยใหม่ (Post-Modern Navy) ในหนังสือ Sea power : A guide for the 21st century ว่าภารกิจของกองทัพเรือหลังสมัยใหม่นี้ มี ๔ ภารกิจ คือ การควบคุมทะเลโดยการเน้นไปที่การกำกับดูแลความมั่นคง (Sea Control by Supervision) การปฏิบัติการโฉบทะเล (Expeditionary Operation) การรักษากฎหมายและระเบียบความมั่นคงทางทะเล (Good order at sea) และ การดำรงความร่วมมือทางทะเล (Maintain of maritime consensus)



ภาพ Function of the Navy

(ที่มา Ken Booth, Navies and Foreign Policy)



จากทั้งบทบาทของกองทัพเรือในมุมมองของ Ken Booth และ Eric Grove และภารกิจของกองทัพเรือหลังสมัยใหม่ตามแนวความคิดเรื่องสมุทธานุภาพของ Geoffrey Till แสดงให้เห็นว่า การรักษาความมั่นคงทางทะเลนั้น เป็นหนึ่งในบทบาทและภารกิจที่สำคัญที่กองทัพเรือในปัจจุบันจำเป็นต้องเผชิญ และจากการที่ความมั่นคงทางทะเลมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จึงทำให้กองทัพเรือมีความเกี่ยวข้องกับแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยมีหลัก ๓ ประการ ได้แก่ หลักความมั่นคง (Security) หลักความปลอดภัย (Safety) และ หลักสมุทรภิบาล (Maritime Governance) โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

การปกป้องคุ้มครองและรักษาทะเลนั้น ทำให้การใช้ทะเลเป็นไปอย่างมีสันติภาพ มีความมั่นคงและเสถียรภาพ โดยจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจตราบเท่าที่มนุษย์ยังต้องแสวงหาผลประโยชน์จากทะเลทั้งในเชิงการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติ และการขนส่ง โดยหากทะเลไม่ได้รับการปกป้องคุ้มครองที่ดีเพียงพอจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของโลกอย่างใหญ่หลวง ซึ่งจะเชื่อมโยงมาถึงประสิทธิภาพในการสร้างเศรษฐกิจสีน้ำเงิน นอกจากนี้ การขาดความมั่นคงและเสถียรภาพ จะส่งผลให้เกิดพื้นที่ทางทะเลที่ไร้ระเบียบและอาจจะใช้ทะเลเป็นพื้นที่ในการสร้างอิทธิพลของกลุ่มอาชญากร กลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ จนถึงกลุ่มผู้ก่อการร้าย โดยเมื่อพิจารณากำหนดหน้าที่ของกองทัพเรือให้รองรับการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล เพื่อส่งเสริมแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน สามารถกำหนดได้ดังนี้

๑ การเสริมสร้างความมั่นคงของรัฐ และความมั่นคงของภูมิภาคทางทะเล เพื่อให้พลเมืองของรัฐและภูมิภาคมีความมั่นใจในการใช้ทะเล

๒ การรักษาสันติภาพและการรักษากฎหมายระหว่างประเทศเพื่อป้องกันการเกิดความขัดแย้งในระดับต่างๆ ทั้งความขัดแย้งระหว่างรัฐ และความขัดแย้งจากตัวแสดงอื่นๆ ที่ไม่ใช่รัฐ

๓ การรักษาความมั่นคงตามแนวพรมแดนและอาณาเขตทางทะเล รวมทั้งการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายในทะเลที่ทำในลักษณะอาชญากรรมข้ามชาติ

๔ การคุ้มครองพลเมือง โครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมต่างๆ ในทะเลจากภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ เพื่อดำรงการใช้ทะเลให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕ การดำรงเสรีภาพในการเดินเรือให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS)

๖ การปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยเฉพาะที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศ

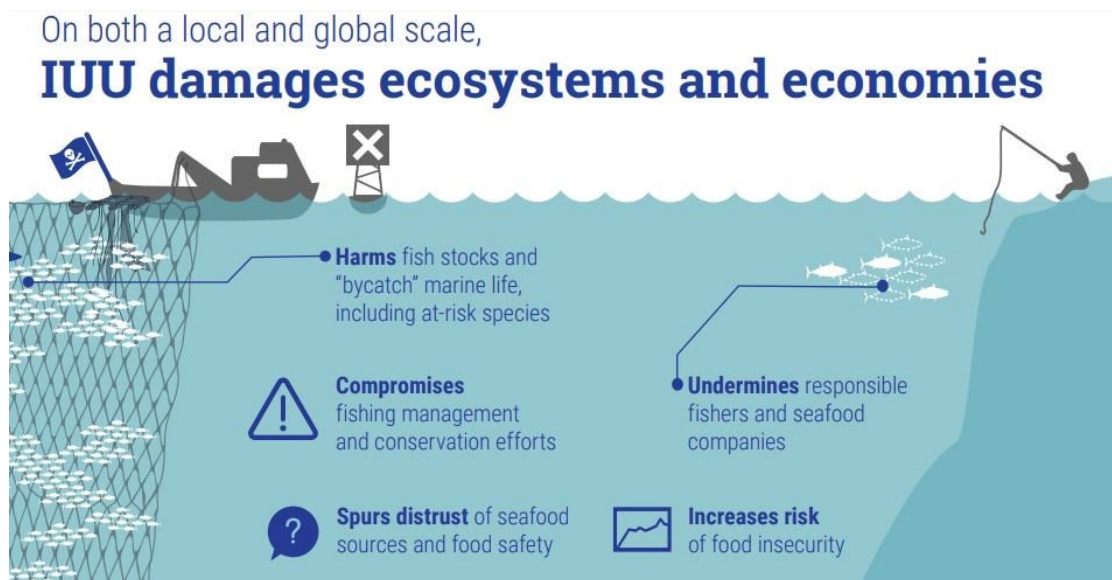
๗ การปกป้องสิ่งแวดล้อม และ พื้นฟูดูแล และบรรเทาสภาพสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและฤดูกาล (Climate Change) ในพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่ง



ความเสี่ยงและภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเลต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

การจะหาเทคโนโลยีในศตวรรษที่ ๒๑ ที่เหมาะสมกับแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลนั้น จะต้องเป็นเทคโนโลยีที่สามารถรองรับและตอบโต้ต่อความเสี่ยงและภัยคุกคามได้อย่างเหมาะสม โดยเมื่อพิจารณาจากสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงในปัจจุบันและอนาคต ร่วมกับบทบาทและหน้าที่ของกองทัพเรือ โดยมีมุมมองในมิติที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น สามารถจำแนกความเสี่ยงและภัยคุกคาม (Risk & Threat) ได้ดังนี้

๑ การกระทำประมงที่ผิดกฎหมาย (IUU Fishing) โดยจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ทางทะเล ทั้งการลดลงของสัตว์ทะเลที่เป็นสัตว์เศรษฐกิจมากเกินไปที่จะฟื้นฟูปูอย่างยั่งยืน สุ่มเสี่ยงต่อการที่สัตว์ทะเลที่เป็นสัตว์คุ้มครอง หรือสายพันธุ์หายากสูญพันธุ์แล้วนั้น การกระทำประมงที่ผิดกฎหมายยังส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติที่พื้นทะเล เช่น การทำประมงด้วยเครื่องมือที่ทำลายหน้าดิน เป็นต้น



ภาพ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการกระทำประมงผิดกฎหมาย

(ที่มา <https://www.iss-foundation.org/>)

๒ การกระทำอันเป็นโจรสลัด และ การปล้นเรือด้วยอาวุธ (Piracy and Armed Robbery at Sea) จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการคมนาคมและการขนส่งทางทะเล โดยเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งทางตรง (มูลค่าของการขนส่งที่ไม่ปลอดภัย) และทางอ้อม (ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้น)

๓ อาชญากรรมทางทะเล (Crime) ได้แก่ การใช้ทะเลเป็นเส้นทางขนส่งยาเสพติด อาวุธ และการค้ามนุษย์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินในทางอ้อม โดยแม้ว่าการกระทำเหล่านี้จะไม่ได้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์โดยตรง แต่เป็นการทำให้ความมั่นคงทางทะเลลดลง และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่อหน่วยงานด้าน

ความมั่นคงทางทะเล และการที่ต้องใช้กำลังทางเรือเข้าปราบปรามอาชญากรรมเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อระบบนิเวศน์ไม่มากนักน้อยด้วยเช่นเดียวกัน

๔ ภัยธรรมชาติ (Natural Disaster) เป็นสิ่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันไม่ให้เกิดได้และจะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อระบบนิเวศน์ทั้งทางทะเลและแนวชายฝั่ง เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนั้น กองทัพเรือจึงจำเป็นต้องมีเครื่องมือในการบรรเทาและฟื้นฟูได้ทันต่อสถานการณ์

๕ การก่อการร้ายและการก่อวินาศกรรม (Terrorism) ต่อโครงสร้างพื้นฐานทางทะเล โดยการกระทำดังกล่าวจะส่งผล ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อระบบนิเวศน์ โดยจะรวมถึงการโจมตีทางไซเบอร์ (Cyber Attack) ต่อโครงสร้างพื้นฐานทางทะเลด้วย

๖ การเกิดอุบัติเหตุเรือโดนกันในทะเล (Maritime Accidents) โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงในพื้นที่ที่ความเปราะบางทางระบบนิเวศน์ เช่น เรือติดตันในแนวปะการัง เรือโดนกันจนก่อให้เกิดน้ำมันหรือสารพิษรั่วไหลลงสู่ทะเล สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์อย่างรุนแรง



ภาพ เรือ MV Wakashio ประสบอุบัติเหตุในทะเล จนเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลในทะเล

(ที่มา https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Wakashio_oil_spill)

๗ กิจกรรมในทะเลที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ (Environmental Risks) ซึ่งหมายความรวมถึงการกระทำที่เกิดจากเจตนาละเมิดกฎหมาย เช่น การทิ้งขยะที่ปนเปื้อนลงสู่ทะเล การระบายของเสียโดยขัดต่อกฎหมาย และ การกระทำที่เกิดจากการไม่เจตนาของการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ใช้ทะเล เช่น การกำจัดของเสียจากเรือประมง/เรือพาณิชย์ การท่องเที่ยวทางทะเลที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น



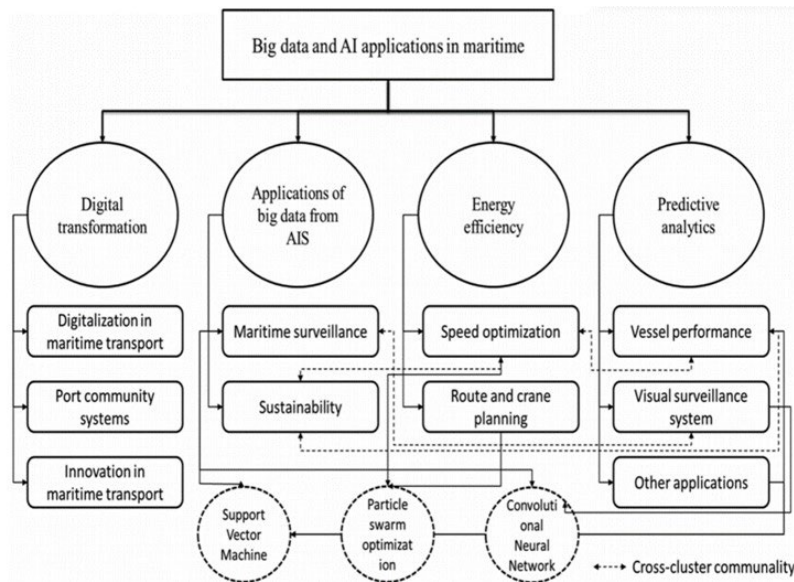
จากความเสี่ยงและภัยคุกคามที่ได้กล่าวถึงในข้างต้นนั้นจะเห็นว่า ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและระบบนิเวศน์กำลังอยู่ในความเสี่ยงอันเกิดจากกิจกรรมทั้งที่เป็นปกติ และไม่ปกติ ทั้งเจตนาและไม่เจตนาของมนุษย์ รวมทั้งความเสี่ยงและภัยคุกคามอันเกิดจากธรรมชาติ การรักษาความมั่นคงทางทะเลให้รองรับแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นจะมีความท้าทายมากยิ่งขึ้น และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยเทคโนโลยีที่เสริมสร้างขีดความสามารถที่ตอบสนองในการรองรับและตอบโต้ความเสี่ยงและภัยคุกคามเหล่านี้ โดยจะต้องสร้างความแตกต่างจากเทคโนโลยีเดิมที่ใช้อยู่ เพื่อให้กองทัพเรือสามารถป้องกัน ปราบปราม แก้ไขได้อย่างทัน่วงที่

เทคโนโลยีเพื่อเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

จากแนวความคิดในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอย่างสร้างสรรค์ เพื่อให้ระบบนิเวศน์ทางทะเลมีความยั่งยืน โดยมีแรงผลักดันที่สำคัญคือสถานะแวดล้อมทางธรรมชาติที่กำลังเสื่อมถอยทั้งจากความเสี่ยงและภัยคุกคามนั้น ทำให้กองทัพเรือที่เป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีทั้งบทบาทและหน้าที่ในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลจำเป็นต้องมีเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ โดยเทคโนโลยีที่มีความจำเป็นนั้น จะต้องตอบสนองได้ในหลายมิติรองรับได้ทุกบทบาทของกองทัพเรือ ซึ่งสามารถนำเสนอเป็นกรอบแนวความคิดในการพัฒนาได้ดังนี้

เทคโนโลยี AI และ Big Data เพื่อสนับสนุนการสร้างความตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ทางทะเล (Maritime Domain Awareness) โดยการนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการตรวจการณ์ต่างๆ สถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาจัดทำเป็นฐานข้อมูล (Data Base) และมีการใช้ปัญญาประดิษฐ์ หรือ AI มาทำการวิเคราะห์และประมวลผลจากฐานข้อมูลนี้ จนได้เป็น Big Data (ข้อมูลที่มีปริมาณมาก (Volume) หลากหลาย (Variety) รวดเร็วในการประมวลผล (Velocity) และ มีคุณภาพของข้อมูล (Veracity) เพื่อให้ได้มาซึ่งรูปแบบการดำเนินชีวิตในทะเล (Maritime Pattern of Life) ทำให้หน่วยงานความมั่นคงทางทะเลสามารถนำสร้างความตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ทางทะเลได้ โดยการใช้ AI ร่วมกับ Big Data จะช่วยให้สามารถทำนายแนวโน้มการเกิดความเสี่ยงและภัยคุกคามแบบต่างๆ ได้อย่างถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถประเมินพื้นที่และเวลาที่จะเกิดภัยคุกคามซึ่งจะทำให้สามารถใช้กำลังทางเรือเพื่อป้องกันและปราบปรามได้ถูกต้อง รวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์





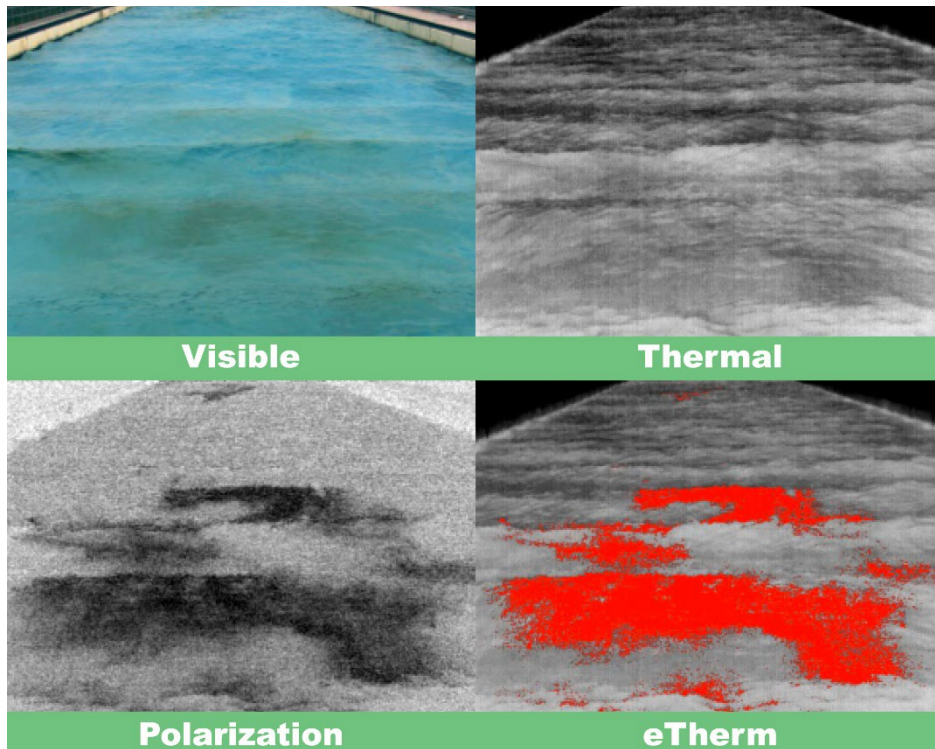
ภาพ การนำ AI & Big Data มาใช้ประโยชน์ในการเสริมสร้างความมั่นคงทะเล

(ที่มา <https://tec.ieee.org/newsletter/december-2021/artificial-intelligence-for-maritime-transport>)

การพัฒนาเทคโนโลยี Network Centric for Maritime Security แม้ว่ากองทัพเรือกำลังพัฒนาขีดความสามารถในการทำสงครามโดยใช้เครือข่ายเป็นศูนย์กลาง (Network Centric Warfare) แต่ในมิติด้านความมั่นคงทางทะเลนั้น มีหน่วยงานที่รับผิดชอบจำนวนมาก โดยแต่ละหน่วยงานนั้นมีเครื่องมือที่แตกต่างกัน มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน แม้ว่าปัจจุบันจะมี ศรชล. (ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล) เกิดขึ้นเพื่อบูรณาการความร่วมมือแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในส่วนของมิติในการปฏิบัติงานทั้ง ๓ มิติ (Sensors – Command & Control – Effectors) ยังไม่สามารถบูรณาการทรัพยากรได้ แนวความคิดการใช้เครือข่ายเป็นศูนย์กลางในการรักษาความมั่นคงทางทะเลนี้ จะเป็นการบูรณาการทรัพยากรต่างๆ ของหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลได้มากขึ้น อันจะเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานต่างๆ ในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและรักษาความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน

ระบบตรวจจับน้ำมันรั่วไหลในทะเล ปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันในทะเลโดยเฉพาะในปริมาณมากนั้น จะส่งผลกระทบต่อเป็นบริเวณกว้างตั้งแต่พื้นที่ที่เกิดเหตุและแนวชายฝั่งที่คราบน้ำมันเหล่านั้นสามารถไปถึงได้ โดยในปัจจุบันมีระบบกล้องตรวจจับคราบน้ำมันที่สามารถตรวจจับและแจ้งเตือนเมื่อมีคราบน้ำมันรั่วไหลในทะเลได้ แม้ว่าจะระบบตรวจจับฯ จะไม่สามารถติดตั้งให้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ทางทะเลได้ แต่หากมีการใช้เทคโนโลยี AI และ Big Data เพื่อสร้าง Maritime Pattern of Life ในการสร้างความตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ทางทะเลแล้วจะทำให้สามารถพิจารณาติดตั้งระบบตรวจจับฯ ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่จอดเรือน้ำมัน พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์ พื้นที่เปราะบางทางระบบนิเวศน์ (ที่หากมีคราบน้ำมันปนเปื้อนจะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรง) เป็นต้น จะสามารถลดผลกระทบที่รุนแรงได้





ภาพ ภาพประมวลผลแบบ Real Time จาก Oil Spill Camera Detection

(ที่มา <https://www.polarissensor.com/oil-detection-monitoring/>)

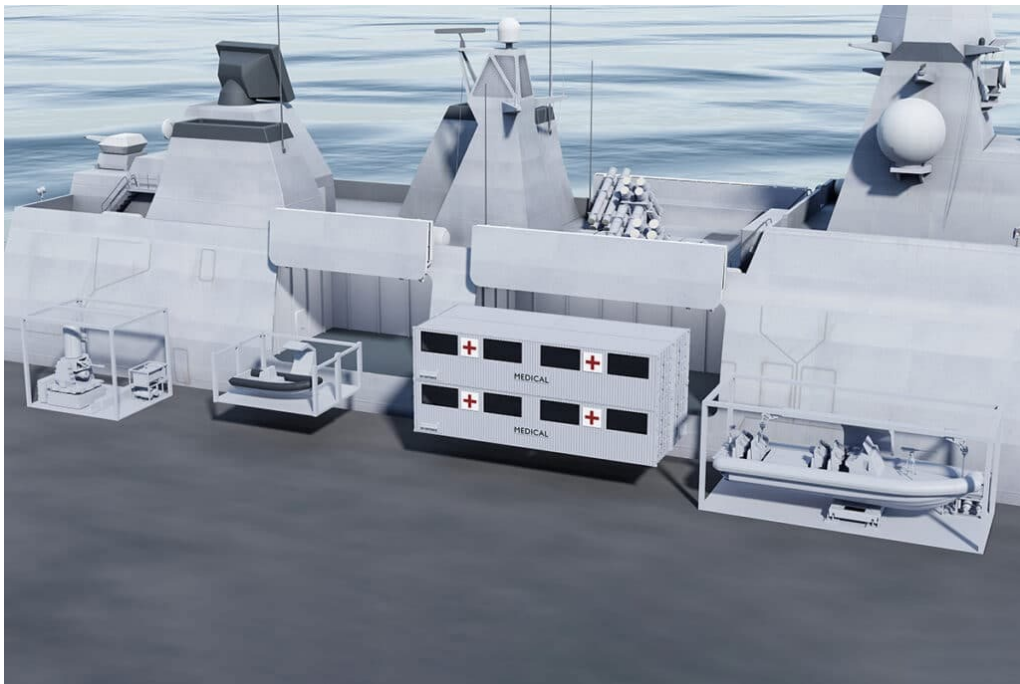
ระบบควบคุมการสัญจรทางเรือ (Vessel Traffic Information System) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในทะเลในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง และพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศอย่างรุนแรง เช่น พื้นที่ก่อนเข้าท่าเรือพาณิชย์สำคัญของประเทศ พื้นที่เปราะบางทางระบบนิเวศ พื้นที่อนุรักษ์ เพื่อแจ้งเตือนและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยการติดตาม เฝ้าระวัง อย่างต่อเนื่อง

เทคโนโลยีการป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ ภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Threat) เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลในหลายมิติ โดยการโจมตีทางไซเบอร์นั้นอาจไม่ได้มุ่งหวังให้ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางธรรมชาติโดยตรง แต่อาจจะเป็นผลที่ต่อเนื่องจากการโจมตี เช่น การโจมตีทางไซเบอร์ต่อระบบควบคุมโรงงานอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลนั้น อาจหวังผลในการเกิดภาวะทางเศรษฐกิจ แต่เมื่อการโจมตีนั้นส่งผลให้ระบบในโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญหยุดชะงักเช่นระบบกำจัดสารพิษก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ ย่อมส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า การป้องกันทางไซเบอร์นั้นไม่ได้จำกัดอยู่แค่หน่วยงานความมั่นคงทางทะเล หรือ โครงสร้างพื้นฐานทางทะเลเท่านั้นแต่จะต้องหมายความถึงการป้องกันทางไซเบอร์ทุกองค์ประกอบที่อาจจะส่งผลสืบเนื่องมาถึงระบบนิเวศด้วยเช่นเดียวกัน

เทคโนโลยี Mission Module สำหรับกำลังทางเรือ เป็นเทคโนโลยีเพื่อตอบสนองแนวความคิดกองทัพเรือหลังสมัยใหม่ (Post-Modern Navy) จากสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป



ทำให้เรือรบแบบดั้งเดิม (Conventional Naval Ship) ที่ออกแบบมาเพื่อบทบาททางทหารนั้น มีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถตอบสนองภัยคุกคามได้ครบทุกมิติ หรือ ตอบสนองภัยคุกคามได้โดยมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ แนวความคิด Mission Module Concept จึงเป็นแนวคิดใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีในการออกแบบเรือและระบบต่างๆ ภายในเรือให้สามารถปรับตัวตามภัยคุกคามได้ (Adaptation to Match the Mission) โดยการติดตั้ง Mission Module ให้เหมาะสมกับภารกิจและเมื่อไม่มีภารกิจก็สามารถยก Mission Module ที่ไม่จำเป็นออกจากเรือ เช่น เรือรบที่มีภารกิจในการบังคับใช้กฎหมาย จะติดตั้งโมดูลสำหรับการรักษากฎหมาย (Law Enforcement Module) ซึ่งอาจจะประกอบไปด้วย เรือ RHIB และระบบปล่อย-เก็บเรือทางท้าย แทนที่โมดูลปราบเรือดำน้ำ (Mission Module) ในส่วนของระบบโซนาร์ลากท้าย และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจการรักษากฎหมาย ต่อมาเกิดเหตุ น้ำมันรั่วไหลในทะเล ก็สามารถที่จะถอดโมดูลการรักษากฎหมาย (Law Enforcement Module) และติดตั้งโมดูล ขจัดคราบน้ำมันในทะเล (Oil Spill Treatment Module) แทนที่ ทำให้จากเดิมในรูปแบบเรือรบแบบดั้งเดิม จะต้องมีเรือที่เหมาะสมสำหรับภารกิจถึง ๓ ลำ ได้แก่ เรือตรวจการณ์ เรือปราบเรือดำน้ำ และ เรือขจัดคราบน้ำมัน เพื่อให้ตอบสนองภัยคุกคาม ๓ รูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่การใช้เทคโนโลยี Mission Module จะสามารถใช้เรือเพียง ๑ ลำตอบสนองภัยคุกคามทั้ง ๓ รูปแบบได้ไม่แตกต่างกัน



ภาพ Mission Module สำหรับภารกิจ SAR

(ที่มา <https://www.navalnews.com/event-news/euronaval-2020/2020/10/euronaval-video-sh-defence-unveils-cutting-edge-equipment-the-cube/>)



เทคโนโลยีต่างๆ ที่กล่าวมานั้น เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่น่ามาประกอบเพื่อแสดงให้เห็นว่าเทคโนโลยีจะสามารถเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลเพื่อรองรับแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างไร โดยเป็นเทคโนโลยีที่เป็นหลัก (Core Technology) ที่สามารถพัฒนาต่อยอดเพิ่มเติมได้อีก เช่น การเทคโนโลยี AI และ Big Data เพื่อสร้างความตระหนักรู้ทางทะเลนั้น สามารถเจาะลึกลงไปในรายละเอียดถึงเครื่องมือและเทคโนโลยีในการรวบรวมข้อมูลเข้าสู่ฐานข้อมูลให้ครอบคลุมทุกๆ ความต้องการจากหลายๆ ภาคส่วน เทคโนโลยีทางการสื่อสารเพื่อให้สามารถทำข้อมูลวิเคราะห์จากระบบ AI และ Big Data นำส่งต่อให้กับหน่วยปฏิบัติการที่จำเป็นต้องใช้ ฯลฯ โดยสิ่งที่สำคัญอย่างหนึ่งก็คือเทคโนโลยีดังกล่าวจะต้องสามารถตอบสนองต่อความเสี่ยงและภัยคุกคามได้ครอบคลุมและทันต่อสถานการณ์อีกด้วย

แม้ว่าในปัจจุบันจะมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพียงใดก็ตาม เทคโนโลยีที่ง่ายที่สุดที่ทุกท่านสามารถทำได้เอง เช่น ถังขยะแบบแยกขยะ บ่อบำบัดน้ำเสีย ที่เสมือนจะเป็นเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยแต่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นการป้องกันความสูญเสียระบบนิเวศตั้งแต่ก่อนที่ความเสี่ยงและภัยคุกคามจะลงสู่ทะเล สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ต้องสร้างความรับรู้ก็คือ แม้ว่าจะไม่เคยเห็นทะเลเลยสักครั้งในชีวิต แต่ทุกคนเป็นเจ้าของทะเลและใช้ประโยชน์จากทะเลไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ดังนั้นเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นสิ่งที่จำเป็นไม่ใช่ต่อกองทัพเรือ หรือประเทศไทยเพียงเท่านั้น แต่เป็นความรับผิดชอบร่วมกันของคนทั้งโลก เพื่อให้ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่มีอยู่อย่างจำกัดถูกใช้อย่างสร้างสรรค์ มีโอกาสได้ฟื้นฟูตามธรรมชาติ และระบบนิเวศทางทะเลได้รับการดูแลรักษาอย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

สุทธสินี สนธิรัตน์, การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย, กองนโยบายและยุทธศาสตร์พัฒนาการประมง

Phongsathon Koondee, Blue Economy : The past and present from the world and future direction for Thailand, 2022, Chiangmai University

Michelle A Voyer, Maritime Security and the blue economy: intersections and interdependencies in the Indian ocean, 2018, University of Wollongong

https://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/alumni/UNNF_11/UNNF%20Side%20Event%20Presentation%202_Alamoush.pdf



แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) : พลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทยสู่บทบาทนำในภูมิภาค

นาวาตรี ภูวจักร ภูวนาถนรานูบาล

นายทหารนักเรียน หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่น ๘๓

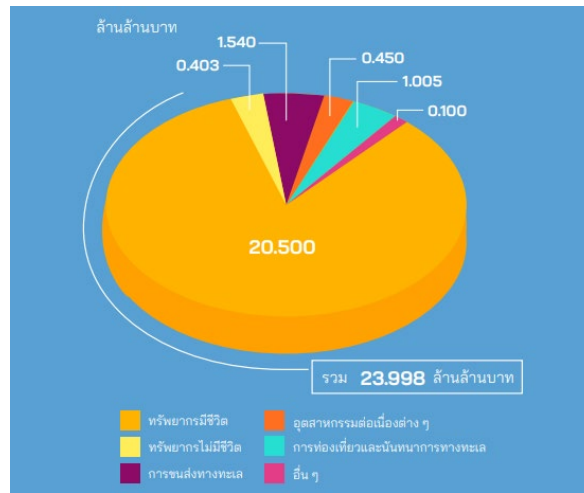
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทยเป็นผลประโยชน์ที่คนไทยทุกคนพึงได้รับจากทะเลหรือเกี่ยวเนื่องกับทะเลทั้งภายในน่านน้ำไทย รวมไปถึง ชายฝั่งทะเล เกาะ พื้นดินท้องทะเล หรือใต้พื้นดินท้องทะเล หรืออากาศเหนือท้องทะเลด้วย ทั้งนี้ไม่ว่ากิจกรรมใดในทุก ๆ ด้าน เช่น ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมทางทะเล การขนส่งและพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยว การแสวงหาพลังงาน ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยการสำรวจวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล หรืออื่น ๆ โดยที่มูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีมูลค่ามหาศาล แต่ในสถานการณ์ปัจจุบันผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลนั้นไม่ได้ตกอยู่ในมือของคนไทยในปริมาณที่ควรจะเป็น และประเทศไทยกำลังตกอยู่ในสถานการณ์ที่เรียกว่า "สูญเสียผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสุทธิ"¹

อีกทั้งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทยนั้นยังเชื่อมโยงไปถึงการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยอีกด้วย เนื่องจากในบริบทของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันนั้นมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันระหว่างทะเลและชายฝั่งเป็นอย่างมาก ทั้งในมิติทางด้านการค้าทรัพยากรธรรมชาติ อาหาร พลังงาน และการท่องเที่ยว โดยในทุกเวทีเศรษฐกิจมีการผลักดันเพื่อแก้ไขปัญหาจากประชากรที่เพิ่มมากขึ้นประกอบด้วยความต้องการเชื้อเพลิงและอาหารที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต และมีผลให้อุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับทะเลและชายฝั่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งที่ดำเนินกิจกรรมในทะเลและโดยรอบมหาสมุทร หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การผลิตพลังงานทดแทนนอกชายฝั่ง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำเหมืองในทะเลน้ำลึก และเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล เป็นต้น อุตสาหกรรมต่าง ๆ เหล่านี้นำไปสู่โอกาสใหม่ ๆ ในการเจริญเติบโตและก่อให้เกิดการกระจายตัวทางเศรษฐกิจมหาสมุทร (Ocean Economy) ซึ่งรัฐบาลถือเป็นส่วนหนึ่งของผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนความเจริญเติบโตดังกล่าว โดยมีบทบาทเป็นผู้กำหนดนโยบาย เช่น แผนพัฒนาทะเลแห่งชาติ ส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศหันมาสนใจประกอบกิจการในทะเลและชายฝั่งในฐานะแหล่งทรัพยากรเดิมและแหล่งทรัพยากรใหม่มากยิ่งขึ้น การสร้างความมั่นคงทางอาหารและการหาพลังงานทางเลือกจากแหล่งอื่น ๆ ได้ถูกหยิบยกเข้ามาอภิปรายในเวทีระหว่างประเทศต่าง ๆ เพื่อนำประชาคมโลกไปสู่การพัฒนาอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน²

¹ เติมศักดิ์ จารยะพันธ์, รศ.ดร. โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเล, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม, ๒๕๕๐.

² สุทธสินี สนธิรัตน์. การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย, กองนโยบายและยุทธศาสตร์พัฒนาการประมง, ๒๕๖๐.





ภาพที่ ๑ มูลค่าการใช้ประโยชน์ทางทะเลของไทย

ที่มา : สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางทะเลในปัจจุบันและผลกระทบจากความต้องการในการใช้ประโยชน์จากทะเลที่มีมากขึ้นจากยุทธศาสตร์กองทัพเรือ และ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๔) พบว่าในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาค และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเล โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาส ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้วยังจะส่งผลกระทบต่อความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ซึ่งจะต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจบนบก (Land - based economy) อีกด้วย ซึ่งการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับทุก ๆ ประเทศในภูมิภาค และเป็นปัญหาระดับโลก ที่ต้องร่วมกันแก้ไขปัญหา ไม่สามารถที่จะกระทำได้โดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือประเทศใดประเทศหนึ่งได้เพียงลำพัง

กองทัพเรือไทยในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลของไทยได้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทย ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “กองทัพเรือไทยจะเป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทนำในภูมิภาคและเป็นเลิศในการบริหารจัดการ” ได้เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ระหว่างประเทศในภูมิภาค และพยายามผลักดันแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ที่หมายถึงเศรษฐกิจฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ เนื่องจากประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการปกป้อง ค้ำครอง เนื่องจากส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของทั้งโลก ซึ่งในการผลักดันให้ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เห็นความสำคัญกับแนวคิดดังกล่าวนี้ “กองทัพเรือไทยจะใช้โอกาสดังกล่าวเป็นพลังขับเคลื่อนตนเองสู่บทบาทนำในภูมิภาคผ่านการแสดงศักยภาพและวิสัยทัศน์ที่มองไปถึงอนาคตจนเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศในภูมิภาคได้หรือไม่” ซึ่งบทความนี้จะนำเสนอสาระสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อไทย สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลของไทยในปัจจุบัน ความพยายามในการผลักดันแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของกองทัพเรือไทยในเวทีระหว่าง

ประเทศ ทฤษฎีเสรีนิยมสมัยใหม่เชิงสถาบัน (Neo-Liberal Institutionalism) และการวิเคราะห์ท่าทีของ กองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และสุดท้ายจะตอบคำถามที่ว่า **แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จะเป็นพลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทยสู่บทบาทนำในภูมิภาคได้หรือไม่**

ความเป็นมาของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)

Blue Economy หรือ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นแนวคิดที่นำเอาความยั่งยืนมาประยุกต์ใช้กับสิ่งแวดล้อมทาง ทะเล ซึ่งเกิดขึ้นครั้งแรกในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือ ที่เรียกกันในนาม “RIO+20” ในปี ค.ศ.๒๐๑๒ ณ กรุงริโอ เดจาเนโร บราซิล หลังจากการประชุมดังกล่าว แนวคิด เศรษฐกิจสีน้ำเงินได้รับกระแสตอบรับจากทั่วโลกเป็นอย่างดี จากองค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก กลุ่มประเทศ Organization for Economic Co-operation and Development: OECD โดยต่างให้ความสำคัญกับแนวคิดนี้ จนเกิดเป็นนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยสาระสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เศรษฐกิจบนฐาน ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งทางตรง และทางอ้อม อาทิ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การใช้เป็นแหล่งพลังงาน การบริการที่เกี่ยวข้อง และการเก็บเกี่ยวทรัพยากรที่อยู่ในทะเลมาใช้ อาทิ อาหารทะเล น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ พลังงาน และน้ำ เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทรัพยากรดังกล่าวสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากรายงานของ OECD เรื่อง The Ocean Economy in 2030 ประเมินว่าปัจจุบันเศรษฐกิจสีน้ำเงินสร้างมูลค่าประมาณ ๑.๕ ล้านล้าน ดอลลาร์สหรัฐ และเกิดการจ้างงาน ๓๑ ล้านตำแหน่ง โดยในปี ค.ศ.๒๐๓๐ คาดว่าจะมีมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เป็น ๒ เท่า หรือคิดเป็นมูลค่ากว่า ๓ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และเกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ๑๐ ล้านตำแหน่ง ทั้งนี้ ธนาคารโลกเชื่อว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นกุญแจสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตในประเทศที่เป็นชายฝั่ง และเกาะขนาดเล็ก หรือประเทศที่มีรายได้ต่ำหรือรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ ส่วนประเทศที่มีเศรษฐกิจ บนแผ่นดิน (Land-based economy) เข้มแข็งอยู่แล้ว เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นฐานสำคัญของการเติบโต ทางเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ที่ยั่งยืน (Sustainable and inclusive growth) โดยในเชิงวิชาการ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน สามารถแบ่งออกเป็น ๒ แบบ คือ

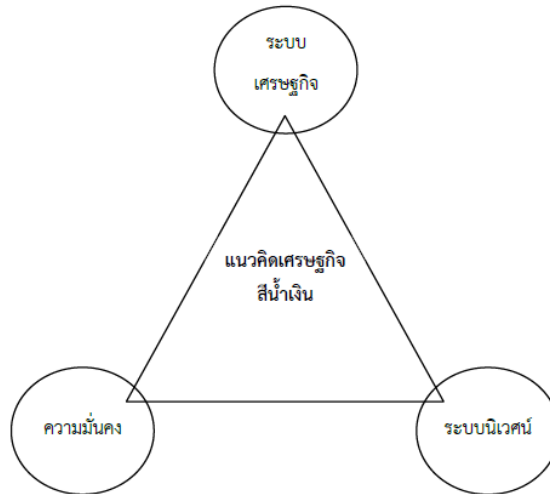
๑. Blue Ocean Wealth เป็นการพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่เน้นในด้านความยั่งยืน โดยจะไม่ทำลาย ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

๒. Blue Ocean Economy เป็นการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยเน้นที่ตัวกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ

สำหรับความสมดุลของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย นั้น มุ่งเน้นที่ ๓ หลักการใหญ่ ๆ ได้แก่ ๑) ระบบเศรษฐกิจ ๒) ระบบนิเวศน์ และ ๓) ความมั่นคง^๓

^๓ ดวงพร อุไรวรรณ, “แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับผลประโยชน์แห่งชาติทางท้องทะเลของประเทศไทย.” วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๒ (มิถุนายน - กันยายน ๒๕๖๑), หน้า ๑ - ๑๓.





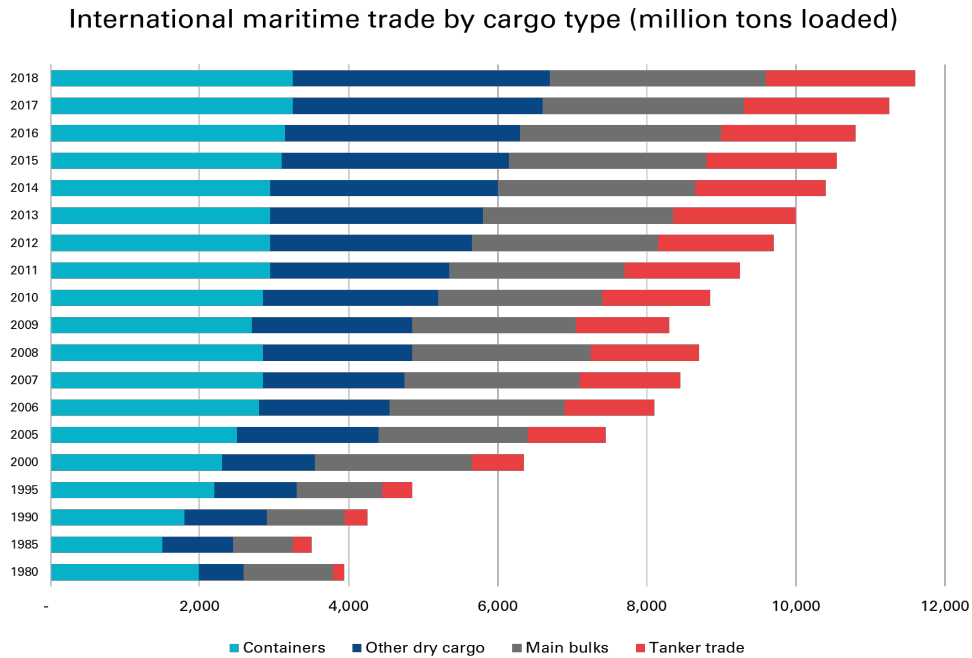
ภาพที่ ๒ ความสมดุลของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่มา : เอกสารประกอบการบรรยายเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องทะเลครั้งที่ ๓ โดย ดร.ธนิต โสรัตน์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อไทย

การศึกษาตัวบ่งชี้ Blue Economy ของไทยพบว่า รายได้จากเศรษฐกิจทางทะเลและชายฝั่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕๐ ของ GDP ซึ่งรายได้ประชากรต่อหัวของจังหวัดทางเศรษฐกิจชายทะเลสูงกว่าจังหวัดอื่นโดยเฉลี่ย แต่เนื่องจากปัจจุบันประชากรเพิ่มขึ้น และมีการใช้ทรัพยากรบนบกมากขึ้นและไม่เพียงพอ จึงมีการเคลื่อนย้ายไปใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งค่อนข้างมาก และในอนาคตจะมีโอกาสขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากบนบกไปสู่ภาคทะเลหรือพื้นที่สีน้ำเงินสูงขึ้นเรื่อย ๆ ตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือ การพัฒนาพื้นที่ติดทะเลให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยในปัจจุบัน ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor - EEC) ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมการลงทุน ยกกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในพื้นที่แถบชายฝั่งทะเล คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เน้นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ กลุ่ม First S-curve และ New S-curve โดยมีเม็ดเงินลงทุน ๑.๕ ล้านล้านบาท ครอบคลุมด้านโลจิสติกส์ อาทิ การสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) รถไฟทางคู่เชื่อมแหล่งอุตสาหกรรมกับท่าเรือ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด และการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ ๓ เส้นทางด้านอุตสาหกรรมและการค้า เน้นการพัฒนาเขตนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีและลงทุนกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ กลุ่ม ด้านชุมชนและท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาเมืองและลงทุนด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดแถบชายทะเล ซึ่งการส่งเสริมการลงทุนเหล่านี้จะก่อให้เกิดโอกาสกับธุรกิจตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง หรือตั้งแต่ต้นทางอย่างผู้ผลิต (Manufacturer) ไปสู่ผู้ค้าอย่าง SMEs Traders/Dealers/Suppliers รวมไปถึงธุรกิจของคนรุ่นใหม่อย่างกลุ่ม Startup ทั้งนี้ผลประโยชน์ที่จะได้ตั้งแต่เศรษฐกิจบนแผ่นดิน (Land-based economy) ขยายไปยังเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) และการให้ความสำคัญในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคม

เศรษฐกิจภาคทะเลดังกล่าว ทำให้เห็นว่า การใช้ประโยชน์จากทะเลของไทยจะมีสูงมากขึ้นในอนาคต และจะเป็นโอกาสสำคัญของประเทศได้นำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญรุ่งเรือง และสร้างความอยู่ดีกินดีให้กับประชาชนในชาติได้⁴



ภาพที่ ๓ การเติบโตของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศตามทิศทาง Blue Economy

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2019

สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลของไทยในปัจจุบัน

การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางทะเล และผลกระทบจากความต้องการในการใช้ประโยชน์จากทะเลที่มีมากขึ้นจากยุทธศาสตร์กองทัพเรือ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๔) พบว่าในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเล เนื่องมาจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจภาคทะเลก็จะทำให้มีกิจกรรมทางทะเล และการใช้ประโยชน์จากทะเลในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมากด้วยเช่นกัน เช่น การขนส่งทางทะเล การแสวงหาทรัพยากรทางทะเล การท่องเที่ยว และการประมง เป็นต้น จึงมีแนวโน้มที่จะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเลของทั้งโลก ภูมิภาค รวมทั้งไทย โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้วยังจะส่งผลกระทบต่อความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ซึ่งจะต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจฉบับถัดด้วย โดยในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเล ดังนี้

⁴ เทพฤทธิ์ ลภะเหลือ, นาวาเอก. Blue Economy กับผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของไทย, สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, ๒๕๖๕, หน้า ๓ - ๔.



๑. ปัญหาความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลของประเทศในภูมิภาค (Territorial Dispute)

ความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมากเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งในการอ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะต่าง ๆ หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งส่งผลให้เกิดความตึงเครียดในภูมิภาค โดยความขัดแย้งนี้มีทั้งกรณีที่เป็นความขัดแย้งกันเองระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับประเทศอื่น ๆ ตัวอย่างความขัดแย้งทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กำลังเป็นที่จับตามองได้แก่ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศที่อ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะสปรตลีย์ (Spratly Islands) โดยมีประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความขัดแย้ง ได้แก่ จีน ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน ซึ่งต่างอ้างกรรมสิทธิ์เหนือเกาะ ซึ่งนำมาสู่ความขัดแย้งจนเกิดการเผชิญหน้า⁵



ภาพที่ ๔ แผนที่เส้นประ ๙ เส้น ของจีนที่อ้างสิทธิ์อาณาเขตทางทะเลในทะเลจีนใต้

ที่มา : D.Rosenberg/MiddleburyCollege/HarvardAsiaQuarterlyPhil Gov't

๒. การก่อการร้ายทางทะเล (Maritime Terrorism)

ภัยจากการก่อการร้ายทางทะเลมีความสำคัญไม่แพ้ภัยในรูปแบบอื่น ผู้ก่อการร้ายหันมาให้ความสำคัญกับการโจมตีเรือรบ และเรือพาณิชย์ หรือใช้เรือพาณิชย์ในการขนส่งอาวุธที่มีพลังทำลายล้างสูง เพื่อนำไปใช้ในการ

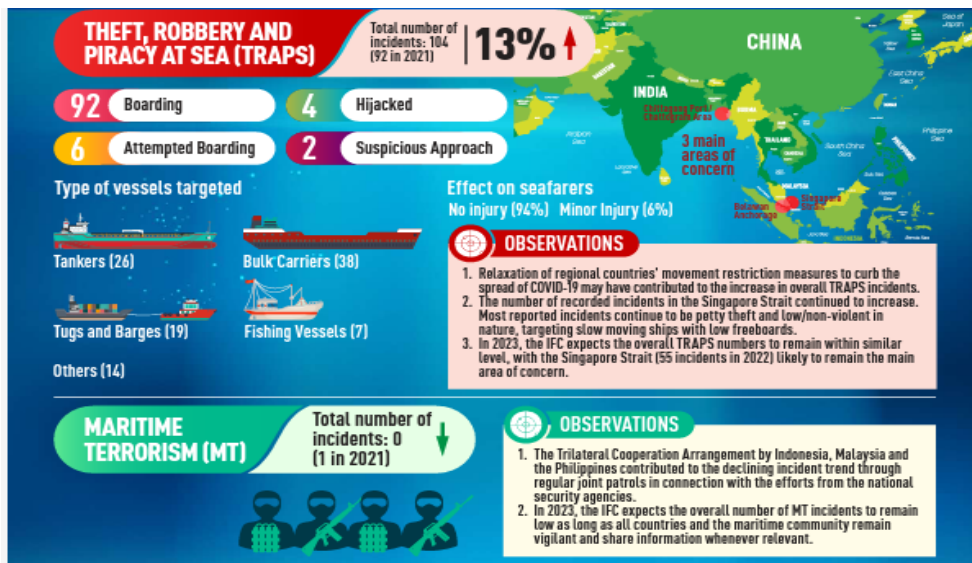
⁵ กุซงค์ ประดิษฐ์ธีระ, นาวาเอก. ประชาคมอาเซียน ๒๕๕๘: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล, ๒๕๕๘, หน้า ๓



ปฏิบัติการ หรือนำไปจำหน่ายต่อกลุ่มผู้ก่อการร้ายที่มีฐานปฏิบัติการอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น Jemaah Islamiyah (JI) และกลุ่ม Abu Sayyaff (ASG) เป็นต้น โดยในช่วงเวลาที่ผ่านมามีเหตุการณ์การก่อการร้ายทางทะเลในภูมิภาคนี้ยังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก แต่ภูมิภาคนี้มีเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ช่องแคบมะละกาที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ดังนั้น หากมีการก่อการร้ายทางทะเล เช่น การระเบิดเรือสินค้าจมในช่องทางเดินเรือสำคัญ หรือการนำเรือสินค้าขนาดใหญ่พุ่งชนท่าเรือในรูปแบบเดียวกันกับการใช้เครื่องบินพุ่งชนตึกในเหตุการณ์ ๙/๑๑ ก็จะทำให้เกิดความเสียหายมหาศาล นอกจากนี้ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติในทะเลที่มีอยู่เป็นจำนวนมากก็จะเป็นเป้าหมายล่อแหลมต่อการถูกโจมตีจากกลุ่มก่อการร้ายต่าง ๆ อีกด้วย^๖

๓. ปัญหาโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล

ปัญหาโจรสลัด และการปล้นในทะเล เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค โดยพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์โจรสลัดบ่อยครั้ง ได้แก่ ช่องแคบมะละกา ซึ่งมีเรือสินค้าแล่นผ่านเป็นจำนวนมาก รวมถึง น่านน้ำของอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม สถิติการเกิดโจรสลัดในช่องแคบมะละกา มีแนวโน้มลดลงหลังจากได้มีการลาดตระเวนร่วม (Coordinated Patrol) ระหว่าง มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และไทย แต่การเกิดโจรสลัด และการปล้นเรือกลับไปเกิดขึ้นมากในน่านน้ำอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ปัญหาโจรสลัดโซมาเลียก็นับว่าเป็นอีกหนึ่งปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติในอาเซียน เนื่องจากเรือสินค้าของหลายประเทศในอาเซียนที่แล่นผ่านบริเวณอ่าวเอเดน และชายฝั่งโซมาเลียก็ถูกคุกคามจากโจรสลัดโซมาเลีย เช่นเดียวกัน^๗



ภาพที่ ๕ แนวโน้มการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล และการก่อการร้ายในภูมิภาคประจำปี พ.ศ.๒๕๖๕

ที่มา : Information Fusion Centre

^๖ ปวิณ ชวัลพรพงศ์พันธ์. มหันตภัยจากการก่อการร้ายในทะเล, ๒๕๕๐.

^๗ ภูซังค์ ประดิษฐ์ธีระ, นาวาเอก. ประชาคมอาเซียน ๒๕๕๘: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล, หน้า ๓ - ๔.

๔. การใช้แรงงาน/การเข้าเมืองผิดกฎหมาย

การใช้แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายยังคงเป็นอีกหนึ่งปัญหาหลักของอาเซียน เนื่องจากการขาดแคลนแรงงานระดับล่าง หรือในกิจการบางประเภท ประกอบกับปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ และปัญหาเศรษฐกิจ ความยากจนของบางประเทศ รวมทั้ง ผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้วิธีลักลอบใช้แรงงานต่างด้าวอย่างผิดกฎหมาย เนื่องจากต้นทุนราคาถูก ทั้งนี้ มักลักลอบเข้ามาทางทะเลเนื่องจากยากต่อการตรวจจับ ดังนั้น ทะเลจึงเป็นทั้งแหล่งทำงาน เป็นทางผ่านเข้ามาและออกไปสู่ประเทศที่สาม นำมาสู่การบังคับใช้แรงงาน และการค้ามนุษย์^๘

๕. การค้าของผิดกฎหมายทางทะเล

จากการที่ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเปิด ประกอบกับการขาดประสิทธิภาพในการควบคุมทะเล ทำให้ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีการกระทำผิดกฎหมายมาก โดยเฉพาะการค้าของผิดกฎหมาย อย่างเช่น การลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมาย สินค้าหนีภาษี น้ำมันเถื่อน ยาเสพติด การค้ามนุษย์ การลักลอบขนส่งอาวุธ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหา และภัยคุกคามต่อประเทศในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เกิดขึ้นมานาน แต่ก็ยังแก้ไขไม่ได้ เพราะพื้นที่ทางทะเลไม่สามารถเฝ้าตรวจระวังได้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ได้ตลอดเวลา ดังนั้น การตรวจพบหรือจับกุมจึงเป็นไปได้ยาก^๙

๖. ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรทางทะเล

ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้น เป็นเรื่องที่กำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากโลกกำลังเผชิญสภาวะโลกร้อน และภัยพิบัติทางธรรมชาติเพิ่มขึ้น โดยประเด็นสำคัญที่สุดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลคือ ความปลอดภัยในการเดินเรือ และความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อมของช่องแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ โดยเฉพาะแล้วมีเรือชนิดต่าง ๆ มากกว่า ๒๐๐ ลำ เดินทางผ่านช่องแคบนี้ทุกวัน ได้แก่ เรือขนาดใหญ่ซึ่งกินน้ำลึก คือ เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ เรือสินค้า เรือรบ และเรือประมง สภาพความหนาแน่นของการเดินเรือดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดเรือจมขวางเส้นทางเดินเรือ และเรือชนกันมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน และมลพิษในทะเล นอกจากน้ำมันดิบ และน้ำมันเชื้อเพลิงที่รั่วไหลแล้ว มลพิษในทะเลยังเกิดจากกิจกรรมที่มีพื้นฐานบนฝั่ง ได้แก่ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การปล่อยน้ำเสีย และการกำจัดขยะที่มีพิษ เป็นต้น ขณะเดียวกันประเด็นเรื่องความมั่นคงทางทรัพยากรทางทะเล เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับว่าเป็นภูมิภาคที่อุดมไปด้วยทรัพยากรก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และแร่ธาตุ ด้วยเช่นกัน ซึ่งแหล่งทรัพยากรเหล่านั้น รวมทั้งบ่อน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนมาก ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจน้อย หรืออยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพทางการเมืองที่เปราะบาง ในบางพื้นที่ก็ยังคงมีความขัดแย้งถึงขั้นใช้อาวุธอยู่ ดังนั้น การแสวงหาประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อมีการเตรียมการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพไว้ล่วงหน้า นอกจากนี้ ประเด็นความมั่นคงของทรัพยากรที่เป็นปัญหาอีกประเด็นหนึ่ง คือ การประมง เพราะการประมงเป็นแหล่งกำเนิดพื้นฐานของความมั่นคงด้านอาหารในภูมิภาค ซึ่งความต้องการอาหาร และรายได้ทางเศรษฐกิจเป็นเหตุให้ปริมาณสำรองของปลาตามธรรมชาติที่มีอยู่ในภูมิภาคลดลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทย จึงเกิดกรณีพิพาทในการทำประมง ได้แก่ การเดินเรือประมงผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่สามอีกด้วย ซึ่งไทยมีปัญหาดังกล่าวมากมายนับ

^๘ ปพน หาญไพฑูลย์, นาวาเอก. องค์การรักษามันคงปลอดภัยทางทะเลภายใต้บริบทประชาคมความมั่นคงอาเซียน, ๒๕๕๔. หน้า ๒๑.

^๙ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒.



ประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย พม่า กัมพูชา และอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันยังไม่มีกลไกระดับภูมิภาคที่ช่วยระงับกรณีพิพาทดังกล่าว¹⁰

๗. การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

การกระทำที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศน์ทางทะเล ได้แก่ การลักลอบตัดไม้ตามเกาะ หรือบริเวณชายฝั่ง การทำประมงผิดประเภท การลักลอบงมปะการัง และการเกิดน้ำในรั้วไหลในทะเล โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากเรือล่อม เรือจม เรือโดนกัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเรือ รวมทั้ง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในทะเล เช่น การท่องเที่ยว การดำน้ำ การตกปลา ซึ่งปัญหาเหล่านี้ล้วนแล้วแต่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำ และความสวยงามของทะเล มีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมประมง และการท่องเที่ยว¹¹

๘. ปัญหาภัยธรรมชาติ อุบัติภัยทางทะเล

ปัญหาภัยธรรมชาติ และอุบัติเหตุทางทะเล ยังคงเป็นอีกปัญหาที่นานาประเทศต่างให้ความสนใจ โดยแนวโน้มของการเกิดภัยพิบัติจากพายุ และคลื่นลมจะยังคงปรากฏต่อไป รวมถึง ภัยพิบัติขนาดใหญ่อย่างกรณีภัยพิบัติที่เกิดจากสึนามิ และพายุไต้ฝุ่นนาร์กิส ก็ยังคงมีโอกาสที่จะเกิดได้อีก เนื่องจากสภาพภูมิอากาศของอาเซียนตั้งอยู่ระหว่างแหล่งกำเนิดของพายุหมุนเขตร้อนทั้งสองด้าน ทั้งระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย สภาพความแปรปรวนของบรรยากาศโลก และแนวเปลือกโลกที่เคลื่อนตัว ภูเขาไฟ ส่งผลให้เกิดภัยธรรมชาติทางทะเลที่มีความรุนแรง เช่น ภัยจากภูเขาไฟ แผ่นดินไหว สึนามิ พายุไต้ฝุ่น พายุไซโคลน เป็นต้น อันจะส่งผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประกอบอาชีพทางทะเล และผู้ที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่ง ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินอยู่ในทะเล ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือ เมื่อเกิดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ อย่างทันเวลาจะช่วยทำให้ประชาชนผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลเกิดความรู้สึกปลอดภัย¹²

๙. การแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (IUU fishing) และการทำประมงรุกล้ำน่านน้ำ

เนื่องมาจากจำนวนเรือประมงไทยที่มีมาก และไม่สัมพันธ์กับปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ทำให้เรือประมงต้องหันไปพึ่งพิงแหล่งประมงนอกน่านน้ำ ซึ่งแม้ว่าในประเทศเพื่อนบ้านจะมีการเปิดสัมปทานให้เรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงหรือเปิดโอกาสให้เข้าไปร่วมทุนแล้วก็ตาม แต่ยังมีเรือประมงไทยลักลอบเข้าไปทำประมงโดยผิดกฎหมาย และมีเรือประมงต่างชาติเข้ามาทำการประมงในน่านน้ำไทยอย่างผิดกฎหมายอย่างต่อเนื่อง และใช้วิธีการที่สลับซับซ้อนมากขึ้น เช่น การแอบอ้าง การปลอมแปลง และการจดทะเบียนเรือสัญชาติอื่น ๆ¹³

จากปัญหาภัยคุกคามทางทะเล และความท้าทายทางทะเลทั้งหมดที่ประเทศในโลก รวมทั้งไทยกำลังเผชิญอยู่นั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเพียงประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีลักษณะข้ามชาติ ทำให้ประเทศในอาเซียนจำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือ เพื่อจัดการกับปัญหา และภัยคุกคามเหล่านั้น รวมทั้งต้องเตรียมความพร้อม และสร้างกลไกเพื่อรับมือความท้าทายใหม่ ๆ ที่มาพร้อมความทันสมัยรวดเร็วของโลกไร้พรมแดน

¹⁰ วชิรพร วงศ์นครสว่าง, นาวาเอก. “ความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในอาเซียน: ความท้าทายและความคาดหวัง,” นาวาภิธานียสาร, หน้า ๕๖ - ๕๙.

¹¹ ปพน หาญไพบุลย์, นาวาเอก. องค์กรรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางทะเลภายใต้บริบทประชาคมความมั่นคงอาเซียน, หน้า ๒๒.

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒.

¹³ เทพฤทธิ์ ลากเหลือ, นาวาเอก. Blue Economy กับผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของไทย, หน้า ๖.



ดังนั้น จึงต้องวิเคราะห์กลไกทางทะเลที่มีอยู่ว่ามีเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันก็ต้องมีการประสานความร่วมมือภายใต้นโยบาย และกรอบความร่วมมือที่มีอยู่ รวมทั้งผลักดันกรอบความร่วมมือใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การจัดการกับปัญหาภัยคุกคาม และความขัดแย้งภายในภูมิภาค

ความพยายามในการผลักดันแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของกองทัพเรือไทยในเวทีระหว่างประเทศ

กองทัพเรือไทยได้ตระหนักถึงสถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลในปัจจุบันที่จะส่งผลกระทบต่อพัฒนา แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยการที่ดูแลปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลนั้น ไม่สามารถกระทำได้ด้วย ขีดความสามารถของกองทัพเรือเพียงชาติใดชาติหนึ่ง เนื่องจากปัญหาด้านความมั่นคงทางทะเลดังกล่าว เป็นปัญหา ภัยคุกคามระหว่างประเทศ กองทัพเรือไทยจึงได้พยายามผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับพหุภาคี ในการเตรียมการ และปกป้องแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ของโลก และภูมิภาค รวมทั้งไทย โดยได้มีการดำเนินการดังนี้

๑. กรอบความร่วมมือพหุภาคี ASEAN Defense Ministers' Meeting PLUS (ADMM PLUS)

ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการยกระดับความร่วมมือทางทหารของอาเซียนให้เทียบเท่าความร่วมมือในด้านการต่างประเทศ และเศรษฐกิจ และขยายความร่วมมือกับประเทศนอกภูมิภาคในการดิงทรัพยากร และความสามารถที่มีอยู่มาพัฒนาประเทศสมาชิกร่วมกัน โดยมีความร่วมมือใน ๗ ด้าน ได้แก่ ความมั่นคงทางทะเล ด้านการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ ด้านการปฏิบัติการรักษาสันติภาพ ด้านการแพทย์ทหาร ด้านการต่อต้านการก่อการร้าย ด้านการปฏิบัติการทุ่นระเบิดเพื่อมนุษยธรรม และด้านความมั่นคงไซเบอร์ รวมทั้งจัดตั้งคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Experts' Working Group: EWG) ขึ้น¹⁴ โดยระหว่างปี ค.ศ.๒๐๒๑ - ๒๐๒๔ ไทย และสหรัฐอเมริกาได้รับหน้าที่เป็นเจ้าภาพร่วมของคณะทำงาน ในด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security: MS) ซึ่งกองทัพเรือไทยได้รับบทบาทหลักสำหรับคณะทำงาน ดังกล่าว และได้มีการกำหนดหัวข้อกิจกรรมในหัวข้อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ร่วมกับสหรัฐอเมริกา เพื่อให้ประเทศสมาชิกเห็นความสำคัญดังกล่าว

¹⁴ กลาโหม, กระทรวง. ความเป็นมาของการประชุม ADMM และ ADMM - PLUS และความคืบหน้าล่าสุด, ๒๕๕๕.





ภาพที่ ๖ การประชุม the 17th ADMM PLUS EWG on Maritime Security ณ มลรัฐฮาวาย สหรัฐอเมริกา
ที่มา : DKI APCSS

๒. กรอบความร่วมมือกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย Indian Ocean Naval Symposium (IONS) เป็นการประชุมหารือว่าด้วยความมั่นคงทางทะเลระหว่างกองทัพเรือของประเทศที่มีชายฝั่งและเขตเศรษฐกิจจำเพาะติดกับมหาสมุทรอินเดีย ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกจำนวน ๒๕ ประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัมหาสมุทรอินเดีย และเป็นเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ตลอดจนส่งเสริมการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ให้มากขึ้น เพื่อบรรลุเป้าหมายในการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน รวมถึง จัดตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ จำนวน ๓ คณะ ได้แก่ คณะทำงานด้านความช่วยเหลือเพื่อมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ (Human Assistance and Disaster Relief working group: HADR IWG) คณะทำงานด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Working Group: MARSEC IWG) และคณะทำงานด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการทำงานร่วม (Information Sharing and Interoperability Working Group: IS&I IWG) ซึ่งแต่ละคณะทำงานจะมีประธานร่วม คณะละ ๒ ชาติ โดย ทร. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน (IONS Working Group: IWG) ทั้ง ๓ คณะ¹⁵ โดยระหว่างปี ค.ศ.๒๐๒๓ - ๒๐๒๕ กองทัพเรือไทยได้รับความเห็นชอบจากกองทัพเรือชาติสมาชิก IONS ให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นประธาน IONS ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของกองทัพเรือไทย และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลมิตรประเทศในมหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งยังสามารถใช้เป็นเวทีในการแสดงบทบาทนำของกองทัพเรือไทยในภูมิภาค และได้มีการกำหนดหัวข้อการประชุม IONS ในหัวข้อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เพื่อให้กองทัพเรือประเทศสมาชิก IONS เห็นความสำคัญกับแนวคิดดังกล่าว

¹⁵ วรินทร์ คำโอง, นาวาเอก. แนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศ ทร. ตามกรอบความร่วมมือในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย, เอกสารประจำภาค วิทยาลัยการทัพเรือ, ๒๕๖๕.





ภาพที่ ๗ การประชุม IONS 2018 ณ กรุงเตหะราน อิหร่าน

ที่มา : กองทัพเรืออินเดีย

ทฤษฎีสถาบันเสรีนิยมสมัยใหม่ (Neo-Liberal Institutionalism)

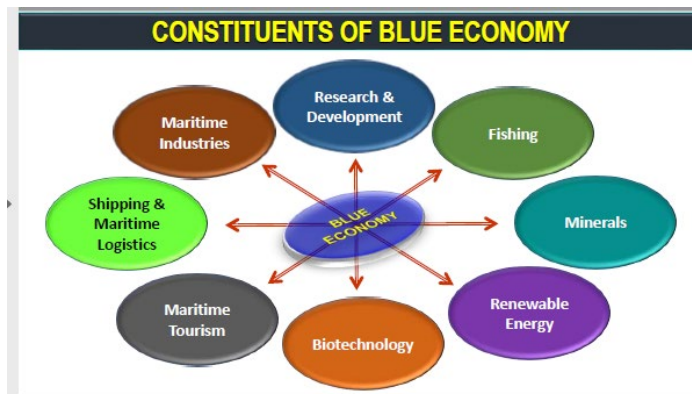
มีรากฐานมาจากแนวคิดทฤษฎีเสรีนิยมหรืออุดมคตินิยมที่มาจากแนวคิดเสรีนิยมจากนักปรัชญาการเมืองคนสำคัญ คือ จอห์น ล็อก (John Locke) ที่เน้นบทบาทและหน้าที่ของรัฐเพื่อสนับสนุนสิทธิเสรีภาพปัจเจกบุคคล เจรามี่ เบนแธม (Jeremy Bentham) ที่เน้นกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมระดับสากล ฌอง ฌาค รูสโซ (Jean Rousseau) อิมมานูเอล คานท์ (Immanuel Kant) จอห์น สจิวต์ มิลล์ (John Stuart Mill) ที่เป็นผลในทางปฏิบัติจากความร่วมมือระหว่างประเทศจากระบบความมั่นคงร่วม (collective security) เป็นที่มาของการจัดตั้งสันนิบาตชาติ (League of Nations) ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่งภายใต้การนำของวูดโรว์ วิลสัน (Woodrow Wilson) ที่เป็นบิดาของแนวคิดทฤษฎีอุดมคตินิยมและกลับมาเป็นเสรีนิยมนับตั้งแต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งก่อให้เกิดแนวคิดเสรีนิยมใหม่เชิงสถาบัน (Neo-Liberal institutionalism) มีสมมติฐาน คือ ลักษณะอนาธิปไตยของระบบระหว่างประเทศทำให้รัฐกำหนดทางเลือกอย่างสมเหตุสมผลบนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน เน้นคุณค่าจากสิทธิเสรีภาพจากการปกครองเสรีนิยม ประชาธิปไตยและแนวคิดสากล กำหนดหลักการปกครองตนเอง (self-determination) มี จุดเด่นที่เน้นระดับมหภาค และจุดด้อยที่มหาอำนาจมีบทบาทครอบงำ เน้นความร่วมมือทำให้เป็นประโยชน์กับรัฐร่วมกัน (absolute gain) จากการใช้เครื่องมือทางการทูตมากกว่า เพื่อลดความขัดแย้งอันเป็นที่มาของการเผชิญหน้าและสงครามจากการเพิ่มการสื่อสารระหว่างประเทศ การลดอาวุธเพื่อสร้างสันติภาพ¹⁶

¹⁶ ธวัชชัย ตู้อทองคำ. “แนวคิด ทฤษฎี ตัวแบบ และแนวทางศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ: การจัดกลุ่มทางความคิดและสาระสำคัญจากแนวคิดกระแสหลักช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐,” วารสารรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์, ปีที่ ๗ ฉบับที่ ๒ (กรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๕๙), หน้า ๑๒๕ - ๑๒๖.

การวิเคราะห์ท่าทีและมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

จากการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความมั่นคงทางทะเล (EWG on MS) ครั้งที่ ๑๘ ในกรอบความร่วมมือพหุภาคี ADMM PLUS ที่จัดขึ้นที่ประเทศไทย กองทัพเรือไทยได้เปิดโอกาสให้กองทัพเรือมิตรประเทศแสดงมุมมอง การให้ความสำคัญ และการแสดงความคิดเห็นต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ผ่านมุมมองของประเทศตนเอง โดยสามารถสรุปใจความสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกได้ ดังนี้

๑. **กองทัพเรืออินเดีย** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า ภาพลักษณ์ของมหาสมุทรในภูมิภาคในปัจจุบันได้สะท้อนให้เห็นถึงความเสื่อมโทรมอย่างมากและก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่าง ๆ เช่น การแสวงหาประโยชน์จากทะเลเกินควร ความเสื่อมโทรมของแนวปะการังและป่าชายเลน การเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล มลพิษ ฯลฯ ซึ่งเป็นตัวขัดขวางการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ซึ่งการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวนั้น กองทัพเรืออินเดียมองว่าต้องมีการกำหนดใช้นโยบายระดับภูมิภาคร่วมกัน สร้างความไว้วางใจและความเชื่อมั่นซึ่งกันและกัน รวมทั้งกำหนดให้มีองค์กรทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ และสามารถประสานงาน และทำงานร่วมกันได้เป็นอย่างดี โดยการควบคุมจากองค์กรดังกล่าวแบบบูรณาการอาจขยายออกไปในทุกด้านของความมั่นคงทางทะเล เช่น การควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์และป้องกันทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเล การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเหนือสิ่งอื่นใด การปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งสิ่งเหล่านี้ อาจก่อให้เกิดวัฒนธรรมเชิงกลยุทธ์ของภูมิภาคในการทำงานร่วมกันด้วยความเชื่อใจซึ่งกันและกันเพื่อแบ่งปันผลประโยชน์ทางทะเลและเปิดกว้างเส้นทางที่ใหญ่กว่าในการก้าวไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนร่วมกัน



ภาพที่ ๘ องค์ประกอบของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)

ที่มา : กองทัพเรืออินเดีย

๒. **กองทัพเรือกัมพูชา** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า การพัฒนาและการลงทุนในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศทั้งหมดไม่สามารถหลีกเลี่ยงภัยคุกคามและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและความหลากหลายทางชีวภาพตามแนวชายฝั่ง ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตามแนวชายฝั่งของกัมพูชา ได้แก่ การขยายเมือง และการปลูกป่า เป็นต้น โดยแนวโน้มของกิจกรรมดังกล่าวก่อให้เกิด

การทำลายล้างสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างของสังคมของชาติอาจได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงในอนาคต ดังนั้นหน่วยงานความมั่นคงของรัฐจึงยังคงเป็นตัวแสดงหลักสำหรับกิจกรรมทั้งหมด รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน

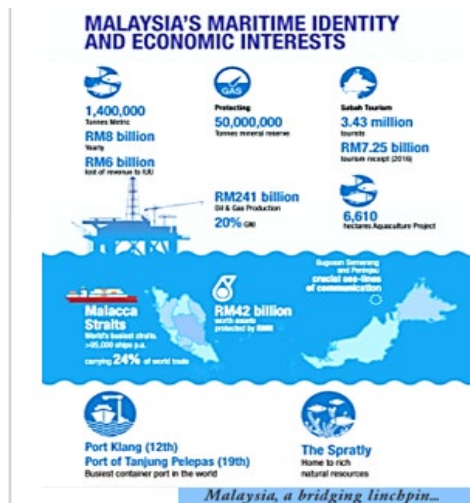
ตารางที่ ๑ กิจกรรมในการส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของกัมพูชา

Province	Fish sanctuary zone (ha)	Coral reef and seagrass conservation zone (ha)	Total (ha)
Kampot	35	1500	1535
Kep		600	600
Koh Kong	705	128	833
Preah Sihanouk	332	600	932

ที่มา : 3rd SoECCsr 2013 : Coastal Fishery Conservative Map, FIA 2011.

๓. **กองทัพเรือมาเลเซีย** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า มาเลเซียมีความกระตือรือร้นที่จะประสบความสำเร็จในการเสริมสร้างพันธมิตรผ่านกิจกรรมการทูตทางทหารที่เปิดกว้าง เนื่องจากมาเลเซียเป็นประเทศที่เป็นกลางและให้ความสำคัญกับสันติภาพและต้องการเป็นมิตรกับทุกชาติ โดยมีแนวคิดที่ว่า แนวทางการป้องกันด่านแรกและยุทธศาสตร์หลักสำหรับการปกป้องความมั่นคงและเสถียรภาพทางทะเล คือ การดำเนินกิจกรรมทางการทูตระหว่างกัน

ด้วยเหตุนี้ กองทัพเรือมาเลเซียจึงได้เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือระดับพหุภาคี เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับกองทัพเรือมิตรประเทศผ่านความสัมพันธ์การทูต อีกทั้งความแข็งแกร่งและทรัพยากรของมาเลเซีย รวมทั้งการร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ที่มีแรงบันดาลใจเดียวกันจะสามารถรวมเป็นหนึ่งเพื่อบรรลุความมั่นคงของชาติ เสถียรภาพในภูมิภาค และสันติภาพสากล จนนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)

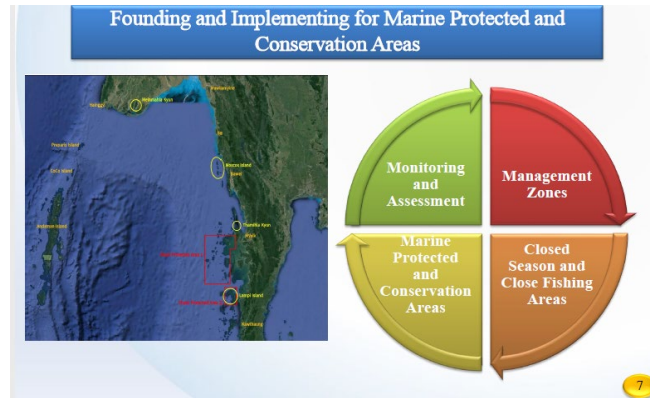


ภาพที่ ๙ ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของมาเลเซีย

ที่มา : กองทัพเรือมาเลเซีย



๔. **กองทัพเรือเมียนมาร์** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า กองทัพเรือเมียนมาร์ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความสมดุลในการใช้ประโยชน์และการรักษาทรัพยากรทางทะเล เพื่ออนาคตของเยาวชนอาเซียนจะได้มีความสุขและสงบสุข และส่งเสริมความร่วมมือเพื่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ปลอดภัย มั่นคง และสะอาดยิ่งขึ้นของอาเซียน รวมถึงให้ความสำคัญกับแนวคิดเกี่ยวกับ ๓ เสาหลัก ของอาเซียน ได้แก่ การป้องกัน การเตรียมพร้อม และการตอบสนอง และการชดเชย เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)



ภาพที่ ๑๐ แนวทางการพัฒนาทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนของเมียนมาร์

ที่มา : กองทัพเรือเมียนมาร์

๕. **กองทัพเรือนิวซีแลนด์** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า บทบาทของกองทัพเรือนิวซีแลนด์ต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) คือ การบรรลุความมั่นคง ความปลอดภัย และธรรมาภิบาลทางทะเลผ่านการจัดการทรัพยากรเพื่อสนับสนุนความพยายามทั้งหมดของรัฐบาลในการปกป้องพรมแดนของนิวซีแลนด์และผลประโยชน์ทางทะเลนอกชายฝั่ง การต่อต้านกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและการก่อการร้ายทางทะเล การรักษาเสถียรภาพในการเดินเรือ การคุ้มครองผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (ทรัพยากรทางทะเล) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและการลดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภูมิภาคชายฝั่งทะเล การตอบสนองต่อความท้าทายด้านความปลอดภัยของการอพยพย้ายถิ่นฐานและการส่งเสริมการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และนวัตกรรม โดยให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความร่วมมือ เพื่อพัฒนา และปกป้องรักษา มหาสมุทรแปซิฟิกไปด้วยกัน



“We are one Pacific of many nations. Many nations but one Pacific.”

Ron Mark, Minister of Defence 2018

ภาพที่ ๑๑ กิจกรรมการให้การช่วยเหลือ และการพัฒนาประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคแปซิฟิกของ กองทัพเรือนิวซีแลนด์

ที่มา : กระทรวงกลาโหมนิวซีแลนด์

ในส่วนของกองทัพเรือไทยนั้นได้มีโอกาสแสดงจุดยืนให้กองทัพเรือมิตรประเทศเห็นถึงความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการร่วมมือกันเพื่อพัฒนาให้เกิดความยั่งยืนในการใช้ประโยชน์จากทะเลร่วมกัน เช่นกัน โดยในมุมมองของกองทัพเรือไทยนั้น ให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เนื่องจากมองว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาการขนส่งทางทะเล การท่องเที่ยวทางทะเล การประมง และการอนุรักษ์สิ่งมีชีวิตในทะเล และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล โดยมีปัญหาด้านมั่นคงทางทะเลซึ่งจะส่งผลกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายทางทะเล การลักลอบทำประมงผิดกฎหมาย และการเกิดอุบัติเหตุในทะเล ซึ่งได้รับการตอบรับจากกองทัพเรือมิตรประเทศเป็นอย่างดี

จากการวิเคราะห์ทำที่และมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น พบว่ากองทัพเรือมิตรประเทศมีทำที่และมุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปในทิศทางเดียวกันกับกองทัพเรือไทย โดยให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน และปกป้องคุ้มครองภัยคุกคามจากสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกรอบการเติบโตของภาคเศรษฐกิจในภูมิภาค ผ่านการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองทัพเรือประเทศต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานร่วมกันในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับปรัชญาของผู้นำอาเซียนที่ให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ในการผลักดันให้เกิดความร่วมมือระดับภูมิภาค เช่นเดียวกัน

บทสรุปแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับการเป็นพลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทยไปสู่การมีบทบาทนำในภูมิภาค

ในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าทุก ๆ ประเทศในโลกต่างให้ความสำคัญในการพัฒนาภาคเศรษฐกิจของประเทศตนเอง เพื่อพัฒนาประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากร มาเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งประเทศที่มีอาณาเขตติดกับทะเลสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การใช้เป็นแหล่งพลังงาน การบริการที่เกี่ยวข้อง และการเก็บเกี่ยวทรัพยากรที่อยู่ในทะเลมาใช้ อาทิ อาหารทะเล น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ พลังงาน และน้ำ เป็นต้น ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ



เมื่อทรัพยากรทางทะเลถูกใช้ประโยชน์อย่างกว้างขวาง แนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาค และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลย่อมมีมากขึ้น โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้ว ยังจะส่งผลกระทบต่อความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเลซึ่งจะต่อเนื่องถึงการพัฒนาศรษฐกิจบนบกอีกด้วย

จากปัญหาดังกล่าว หลังจากได้มีการริเริ่มแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ขึ้นครั้งแรก ในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือที่เรียกกันย่อๆ ในนาม “RIO+20” ในปี ค.ศ. ๒๐๑๒ ณ กรุงริโอ เดจาเนโร บราซิล ก็ได้รับความนิยมนับอย่างมา และทุก ๆ ประเทศต่างก็ให้ความสำคัญ โดยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับทุก ๆ ประเทศในภูมิภาค และเป็นปัญหาระดับโลก ที่ต้องร่วมกันแก้ไขปัญหา ไม่สามารถที่จะกระทำได้โดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือประเทศใดประเทศหนึ่งได้เพียงลำพัง

กองทัพเรือไทยในฐานะหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของไทย และมีวิสัยทัศน์ที่จะต้องการก้าวไปมีบทบาทนำในภูมิภาค มีความเกี่ยวข้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง จึงได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในภูมิภาค และพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือพหุภาคีระหว่างประเทศ รวมทั้งเสนอตัวเป็นประธานในกรอบความร่วมมือพหุภาคีต่าง ๆ เพื่อจะเป็นการสร้างโอกาสให้ตนเองในการเปลี่ยนแปลงทิศทางการดำเนินการหรือนโยบายต่าง ๆ ในภูมิภาคที่มีความเหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือมิตรประเทศไม่มากนักก็ค่อย อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมวิสัยทัศน์ในการมีบทบาทนำในภูมิภาคในการเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศผ่านการขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้กองทัพเรือมิตรประเทศตระหนักถึงความสำคัญ และเกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกันในการสกัดกั้นภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้นจากการแย่งชิงผลประโยชน์ทางทะเลในอนาคต

ความพยายามของกองทัพเรือไทยตามที่กล่าวมา มีความสอดคล้องกับทฤษฎีเสรีนิยมใหม่เชิงสถาบัน (Neo-Liberal Institutionalism) ที่มีความเชื่อในพลังอำนาจของรัฐ (State Power / National Power) อนาธิปไตย และ บทบาทของมหาอำนาจ โดยมีความเชื่อว่า ความร่วมมือระหว่างประเทศสามารถที่จะเกิดขึ้นได้ภายใต้สภาวะอนาธิปไตย โดยการใช้อะบบระหว่างประเทศ (International Regimes) ซึ่งเกิดขึ้นจากการพิจารณาอย่างมีเหตุผล และระบอบระหว่างประเทศ (International Regimes) จะเป็นกลไกสำคัญที่นำสันติภาพมาสู่โลก โดยการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามความต้องการของระบอบระหว่างประเทศ คือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เพื่อสร้างความไว้วางใจ และการลดค่าใช้จ่ายทางธุรกรรม (การค้าเสรี) ซึ่งผลของ International Regimes จะช่วยให้รัฐต่าง ๆ มีการได้เชิงสัมบูรณ์ (Absolute Gain) ร่วมกัน

จากการวิเคราะห์ท่าทีและมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศที่มีต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน พบว่าทุก ๆ ประเทศต่างก็มีมุมมองที่ใกล้เคียงกัน โดยมองว่าเป็นแนวคิดในการพัฒนาภาคเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเห็นความสำคัญ และเห็นประโยชน์จากการร่วมมือกัน เพื่อพัฒนาให้เกิดความยั่งยืนในการใช้ประโยชน์จากทะเลร่วมกัน และสกัดกั้นภัยคุกคามต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวความคิด และการดำเนินการที่กระทำอยู่ของกองทัพเรือไทยในปัจจุบัน



สรุปแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เป็นแนวคิดที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคต และกำลังก้าวขึ้นมาเป็นแนวคิดหลักที่ประเทศมหาอำนาจ และประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก นำมาใช้เป็นแนวคิดในการดำเนินการ ซึ่งจะส่งผลไปถึงการพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในทุกกระดับ และส่งผลไปถึงการรักษาสันติภาพบนโลกใบนี้ด้วย ดังนั้น ความพยายามกองทัพเรือไทยในการผลักดันแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศระดับพหุภาคี จึงเปรียบเสมือนการใช้โอกาสดังกล่าวผลักดันตนเองไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคไปในคราวเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแนวคิดที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งเป็นหลักการคิดที่กระทำเพื่อส่วนรวมเป็นหลัก และเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในภูมิภาค รวมทั้งไม่เกินไปเพื่อประโยชน์ของประเทศใดประเทศหนึ่ง จึงทำให้เป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศ เพียงแต่ว่าในการที่จะขับเคลื่อนตนเองไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคจากการใช้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นตัวขับเคลื่อนนั้นจำเป็นต้องใช้ระยะเวลา และความสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดการยอมรับขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งต่างกับการสะสมกำลังรบ และการพัฒนาขีดความสามารถด้านการรบให้มีมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ที่สามารถนำพากองทัพเรือไทยไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคได้เช่นเดียวกัน เพียงแต่ว่าในสถานะเศรษฐกิจ และการเมืองในปัจจุบันของไทยอาจจะเป็นไปได้ยาก ดังนั้น วิธีการที่กองทัพเรือไทยดำเนินการอยู่ จึงมีความเหมาะสม โดยหากดำเนินการด้วยความต่อเนื่อง และกำลังพลกองทัพเรือไทยมีความเข้าใจและร่วมมือกันในการดำเนินการดังกล่าว ในไม่ช้ากองทัพเรือไทยที่ประชาชนเชื่อมั่น และภาคภูมิใจนั้นคงจะได้ก้าวขึ้นไปมีบทบาทนำในภูมิภาค และเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศ ดังวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดไว้ในท้ายที่สุด



CHARTING THE WATERS: HARNESSING THE POTENTIAL OF THE BLUE ECONOMY IN THE PHILIPPINES

LCDR Bryan Velasco
 Overseas Course Members (Philippines)
 Naval Command and Staff Course Class of 83

PEARL OF THE ORIENT SEA

Four-fifths of the Philippines are comprised of water, whereas one-fifth comprises land. Internal and archipelagic seas cover 171,435 square nautical miles, territorial sea covers 32,106 square nautical miles, and the Exclusive Economic Zone covers 382,669 square nautical miles.¹⁷ It links East Asia to the South Pacific Ocean and is geographically positioned between Southeast Asia and Northeast Asia. Three significant bodies of water around the archipelago: are the Pacific Ocean to the east, the South China Sea to the west, and the Sulu-Celebes Sea to the south.¹⁸ 62 of the 78 provinces of the Philippines are situated along the coast, which is home to an estimated 40 million people.¹⁹



Figure 1. Philippine Territorial Map²⁰

¹⁷ Magallona v. Executive Secretary, et.al., G.R.No. 187167. 16 July 2011.

¹⁸ Mendoza, R. U., & Valenzuela, S. A. *Growing the Philippines' Blue economy: Policy Challenges and Opportunities*. July 2017

¹⁹ Department of Environment and Natural Resources. *A Framework for Sustainable Philippine Archipelagic Development*. DENR-FASPO, 2004

²⁰ File:ph physical map.png - *Wikimedia commons*. (n.d.). Retrieved March 22, 2023, from https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ph_physical_map.png



The Philippines' location is a distinct advantage that gives it geopolitical and economic influence. The best east-west route from the South China Sea to the Pacific Ocean passes through the Philippine archipelago, along with six important international commerce routes. The Philippines, located at the apex of the Coral Triangle, is a component of the worldwide hub of marine biodiversity and a rich source of marine resources. In addition, the Benham Rise Region in the east of Luzon encompasses approximately 24.4 million hectares, of which 11.4 million hectares are within the country's exclusive economic zone (EEZ) and 13 million hectares comprise the extended continental shelf (ECS).²¹ It has been established that the region contains natural gas resources and manganese nodules, a key ingredient for the making of steel.²²

The strategic importance of the Philippines' location is not limited to its political and diplomatic significance, but also extends to its military value. This location provides us with a strategic advantage due to its central position and capacity to serve as a suitable base for military operations; additionally, it offers ample facilities to address security concerns.²³ The Philippines, on the other hand, is situated within the typhoon belt, the seismic belt, and the ring of fire in the Pacific.²⁴ These elements render the country vulnerable to a variety of environmental risks, catastrophes, and the consequences of climate change.²⁵

Given the complexity and expanse of our maritime domain, it is imperative that we possess a robust, efficient, and reliable naval force. Furthermore, it is imperative for the Philippine Navy (PN) to possess the foresight and assets required to effectively carry out its duty as guardian of the Philippine waters.

UNDERSTANDING BLUE ECONOMY

The "blue economy" was first talked about at the United Nations Conference on Sustainable Development (UNCSD) in Rio de Janeiro in June 2012. Since then, it has become more popular. The "blue economy" concept encourages economic growth, social inclusion, the maintenance or enhancement of livelihoods, and the long-term sustainability of marine and coastal ecosystems.²⁶ It entails making a distinction between environmental and ecological degradation and the advantages of economic growth brought about by ocean-related industries

²¹NAMRIA, *Benham Rise* (2012). Accessed 18 March 2023. <<http://www.namria.gov.ph/benham.aspx>>

²² *The Philippine Maritime Industry: Prospects and challenges in ... - ESCAP*. (n.d.). Retrieved March 23, 2023, from <https://www.unescap.org/sites/default/files/0.Philippines-1.pdf>

²³ PN Active Archipelagic Defense Strategy, 2017

²⁴ Maplecroft, *Climate Change Vulnerability Index* (2013). Accessed 18 March 2023 <http://maplecroft.com/about/news/ccvi_2013.html>

²⁵ Ibid.

²⁶ <https://prepp.in/news/e-492-samudrayaan-mission-upsc-current-affairs>



and activities. It is based on scientific findings that ocean resources are finite and that anthropogenic activity has significantly worsened ocean health. With the anticipated population growth, these changes are already having a big impact on society and people's quality of life. These effects are likely to intensify significantly in the future.

The blue economy is made up of a variety of sectors, including established ocean industries like fishing, tourism, and maritime transportation as well as emerging businesses like offshore renewable energy, aquaculture, seabed extraction, marine biotechnology, and bioprospecting. Ocean ecosystems provide a wide range of non-market services that have a significant impact on economic and other human activities, including carbon sequestration, coastal protection, waste disposal, and biodiversity.

The Philippines, as a maritime nation, boasts several industries that are closely linked to the blue economy. These industries offer direct and indirect employment opportunities, generate revenue, and contribute to the country's food security. Examples of such industries include:

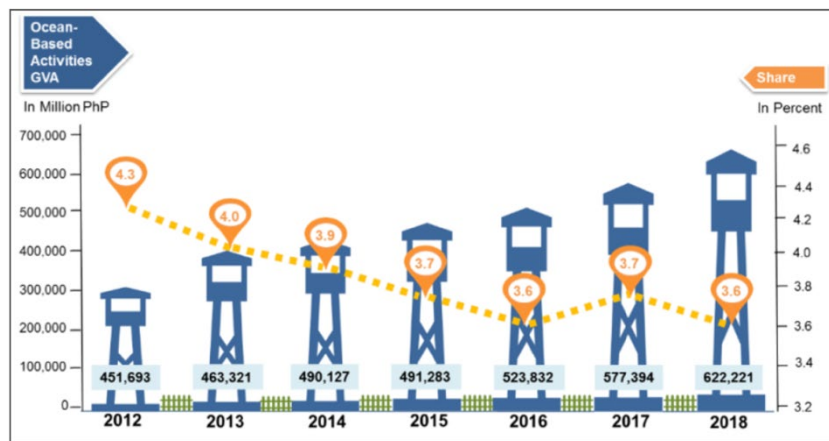


Figure 2. Share of Ocean-based Industries to GDP from 2012 to 2018²⁷

1. The Philippines is renowned for its bountiful marine resources, making fishing and aquaculture a vital part of the economy. Many Filipinos are employed in the country's fisheries and aquaculture industry, which is essential for food security and a major source of employment. In 2015, the overall volume of fisheries output in the Philippines reached 4.65 million metric tons with a total value of USD7.26 billion.²⁸

²⁷ Philippine Statistics Authority. *Philippine Ocean Economy Satellite Accounts. 2021*

²⁸ Lamarca, N. *Fisheries country profile: Philippines, 2017*. Accessed 18 March 2023 < <http://www.seafdec.org/fisheries-country-profile-philippines/>>



In 2014, the fishing sector contributed 3.1 percent of the labor force and 1.8 percent of the Gross Domestic Product (GDP).²⁹ With 2.4 million metric tons of capture production in 2014, the Philippines has the tenth-place position in the global fishing sector.³⁰ In 2014, the Philippines ranked as the world's third-largest tuna producer, eighth-largest tuna exporter, and fifth-largest aquaculture producer.³¹ At 97,815 metric tons in volume and PhP13,521,026 in value, tuna remained the top export good in 2015.³²

Despite being the largest of the marine industries, the sustainability and inclusivity of the fishing sector in the Philippines remain pressing concerns. Based on the latest poverty incidence data from the Philippine Statistics Authority, it can be realized that fishermen remain to be one of the most impoverished basic sectors, with a poverty incidence of 34% in 2015 and an average daily wage of only PhP178.43.³³

2. The Philippines is a hub for global logistics and shipping because of its advantageous location in Southeast Asia. The transportation of goods by water accounts for nearly 90% of trade in the Philippines, rendering the shipping sector a crucial component of the nation's economy.³⁴ The total amount of cargo handled at all of the country's ports was 223.67 million metric tons, while the number of passengers reached PhP62.76 million in 2015.³⁵

²⁹ Op.cit. 2015.

³⁰ Food and Agriculture Organization 2014

³¹ Ibid.

³² Mendoza, R. U., & Valenzuela, S. A. *Growing the Philippines' Blue economy: Policy Challenges and Opportunities*. 2017

³³ Op.cit. 2017

³⁴ *Maritime Industry in the Philippines: Issues and challenges 2023*

³⁵ Philippine Ports Authority 2015



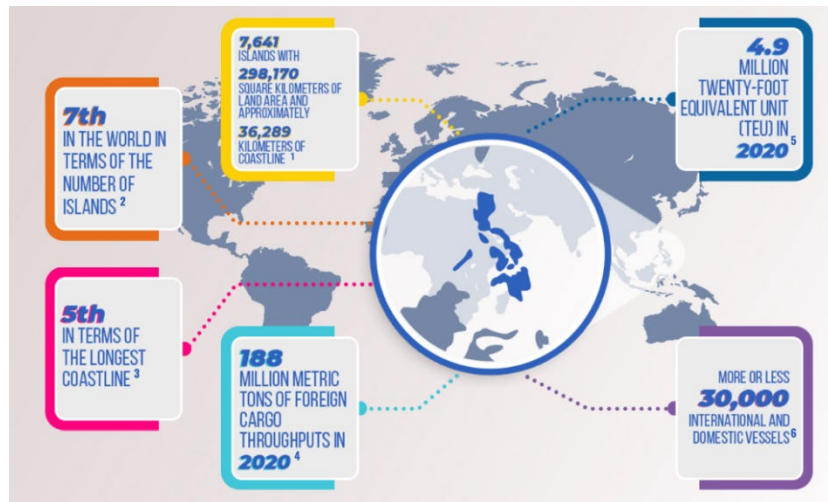


Figure 3. The Philippines as a Maritime Nation³⁶

3. The Philippines is widely recognized for its remarkable coastlines that are characterized by picturesque beaches, vibrant coral reefs, and diverse aquatic fauna. The tourism industry, encompassing activities such as island-hopping, snorkeling, and scuba diving, generates employment opportunities and contributes to economic revenue. Maritime tourism plays a crucial role in enhancing the competitiveness of the tourism industry, given that a significant proportion of travel and tourism activities occur via sea routes.³⁷ In 2016, the tourism sector of the Philippines witnessed a surge in the number of visitors, with 5.97 million arrivals, indicating a growth of 11 percent from the preceding year.³⁸ Travel and tourism generated PhP 2.85 billion, or 19.7 percent of GDP.³⁹ The industry also provided 2.2 million jobs in the same year, accounting for 5.5 percent of overall employment.⁴⁰ Undoubtedly, tourism significantly contributes to the economy of the Philippines. However, if stringent regulations are not enforced, it can potentially have adverse effects on the marine environment's quality.

4. The Philippines exhibit significant potential for marine-based renewable energy sources, including but not limited to tidal, wave, and ocean thermal energy conversion. The exploration and implementation of these energy sources have the potential to provide the country with environmentally friendly and enduring sources of energy. A pilot project is currently underway in the central Philippines to establish a hybrid system comprising of tidal

³⁶ Philippines Candidature. IMO Council Category C. 2022-2023

³⁷ Impact of the Maritime Industry on the Philippine Economy. 12 April 2018.

³⁸ Department of Tourism. 2017

³⁹ World Travel and Tourism Council. 2017

⁴⁰ Ibid.



streams and solar panels. The objective of this initiative is to provide sustainable electricity to approximately 9,000 households.⁴¹

5. Marine biotechnology, which is growing as part of the blue economy, uses marine organisms and their byproducts for industrial, agricultural, and medical purposes. The Philippines present a promising prospect for marine biotechnology due to its abundant marine biodiversity.

The Philippines has significant potential for the development of the blue economy, and the aforementioned industries can contribute to long-term economic growth while protecting the health of its oceans and marine resources. Notwithstanding, in order to fully actualize the potential of the blue economy in the Philippines, it is imperative to surmount several obstacles. Some of the challenges faced by marine ecosystems include illegal fishing, overfishing, and degradation due to pollution and climate change. To improve its integration with the international market, the nation must bolster its maritime infrastructure, encompassing its ports and harbors.

The Philippines' Maritime Industry Development Plan (MIDP) was created in 2017 to provide long-term planning and a road map for the country's rapid expansion of its marine sector from 2019 through 2028.⁴² The MIDP recognizes four important strategic thrusts that are critical to the development of the Philippine marine industry, which are as follows: 1) bolstering the domestic marine sector, 2) improving maritime safety and security, 3) increasing the international shipping industry, and 4) promoting environmental sustainability.⁴³

The presence of a robust and modern Navy is crucial in the pursuit of sustained expansion in the blue economy and the effective use of the nation's abundant maritime resources. This is particularly important in establishing a secure and stable marine environment that promotes economic advancement while ensuring the safeguarding of the country's maritime territory and its resources.

THREATS AND VULNERABILITIES

The Philippines' blue economy is confronted with various challenges such as overfishing, habitat degradation, pollution, climate change, and the issue of IUU fishing. Overfishing has resulted in the depletion of fish stocks, particularly in the coastal waterways of the country. The impact of habitat degradation, specifically in coral reefs and mangrove forests, has

⁴¹ IRENA. Innovation Outlook. 2020

⁴² Philippines Candidature. IMO Council Category C. 2022-2023

⁴³ Maritime Industry Authority. Philippine Maritime Industry Development Plan 2018-2028. 2017 Retrieved from https://marina.gov.ph/images/DOCS/MIDP_Final.pdf



significantly affected the marine biodiversity of the nation. As per the findings of the World Resources Institute (WRI), the Philippines exhibits the most degraded coral reefs globally in 2002. The report indicates that 98% of the reefs in the country are susceptible to the adverse impacts of human activities, with 70% of them being at high or very high risk.⁴⁴ The situation remained the same in 2011, when the WRI reported that the Philippine coral reefs are among the most threatened in the world due to overfishing, pollution, and climate change.⁴⁵

Another major challenge facing the Philippine blue economy is pollution. Plastic pollution is a significant area of concern. The marine ecosystem is also put at risk by pollution originating from sources on land. As per reports, the Philippines is among the leading contributors of plastic waste in the ocean, alongside China and Indonesia.⁴⁶ An estimated 2.7 million tons of plastic trash are generated annually in the Philippines, making it one of the world's top plastic polluters.⁴⁷ Hazardous trash frequently enters the nation's streams and oceans, causing harm to marine life and ecosystems. Plastic trash has a substantial effect on the fishing industry, as it can harm fishing gear and entangle marine wildlife.

The blue economy of the Philippines is confronted with a significant challenge in the form of climate change. The Philippines is experiencing adverse effects of climate change across various domains, such as the deterioration of marine ecosystems and the increased frequency and intensity of natural calamities such as typhoons and floods. The majority of the populace, exceeding 60 percent, inhabits coastal regions, rendering them especially susceptible to the impacts of sea level rise associated with climate change. As per the report by the World Wildlife Fund (2009), Metro Manila, which serves as the financial and economic hub of the Philippines, ranks third among the most vulnerable megacities in Asia. This is attributed to its significant environmental exposure, high levels of socioeconomic sensitivity, and low levels of inverse adaptive capacity.

⁴⁴ World Resources Institute. 2012

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Jambeck et al. 2015

⁴⁷ Ranada P. *Why the PH is the World's Third's Biggest Dumper of Plastic in the Ocean*. 2015





Figure 4. The aftermath of typhoon Ursula (2019) as it pummeled the coastal areas of central Philippines⁴⁸

Illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing is another serious concern for the blue economy of the Philippines. IUU fishing, estimated to reach up to 26 million tons annually, remains one of the greatest threats to marine ecosystems and undermines national and regional efforts to manage fisheries sustainably and conserve marine biodiversity.⁴⁹ The aforementioned activities encompass fishing in areas with limited access, utilization of unauthorized gear, and engaging in fishing without proper licensure. The practice of illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing poses a significant challenge to the sustainable management of fisheries and poses a threat to the food and livelihood security of coastal populations. The Philippines experiences significant impacts on marine biodiversity and fisheries due to the decline in these resources. This is particularly concerning as fish constitute more than fifty percent of dietary protein and are a crucial source of dietary nutrients.

ROLE OF THE NAVY

The PN has three distinct roles: military, constabulary, and diplomatic.⁵⁰ Its military function is to maintain the Philippines' territorial integrity and independence. This is sustained by fleet-marine operations employing forces deploying from the sea to enable the deployment of military capabilities and sustained units at sea. This function strives to maintain naval dominance inside the country's maritime zones and to strengthen claims in disputed areas and waters.

⁴⁸ Photo from <https://phys.org/news/2019-12-death-toll-philippines-typhoon.html> (2019)

⁴⁹ Department of Agriculture. UUI Fishing: The Philippine Experience. (n.d.)

⁵⁰ Ken Booth. *Navies and Foreign Policy*. Routledge, 1977



Maintaining the internal peace and unity of the Philippine archipelago is the constabulary mission of the PN. This work requires interagency coordination and cooperation with other maritime enforcement authorities. Thirdly, the diplomatic role of the PN might be seen in terms of its support for regional peace and stability as well as the prevention of interstate conflicts. Thus, the PN engages in a wide scope of military and non-military initiatives to promote peace and security and boost security cooperation in the Southeast Asian (SEA) region.

The PN is essential to the blue economy's implementation. While it is their primary duty to protect the nation's maritime interests and maintain the safety and security of its maritime domain. But, the PN may also boost the blue economy in numerous ways, such as:

1. Maritime Domain Awareness: The modernization of maritime surveillance systems and intelligence-gathering capabilities is imperative for the PN to effectively detect, track, and monitor potential threats. Furthermore, it is recommended that they enhance its collaborative efforts with other government agencies, such as the Philippine Coast Guard (PCG) and the Bureau of Fisheries and Aquatic Resources (BFAR), to improve the exchange of intelligence and enhance maritime situational awareness.

2. Maritime Security: The 1994 National Marine Policy (NMP) also highlights the Philippines as an archipelagic state whose political, economic, and social interests are derived from its coastal and marine resources. Politically, the sea is the medium of physical unity of the state. Economically, the marine environment provides food, energy, and raw materials, and serves as a highway for commerce and communication. Its social significance is recognized through its use as a mode of communication, as well as for socio-cultural activities, tourism, recreation, and aesthetic concerns.⁵¹

To enhance and sustain maritime security in the Southeast Asian (SEA) region, the PN continues carrying out patrols, implementing maritime laws and regulations, and addressing maritime security risks such as piracy and smuggling, which significantly bolster the safety and security of the nation's marine domain. The Department of National Defense (DND) has recently released the Defense Planning Guideline 2018-2023, which aims to reinforce defense and security cooperation while pursuing organizational modifications. Given the constraints of finite resources, capacity development initiatives must prioritize the resolution of fundamental security concerns, while concurrently providing support to other organizations and engaging in proactive measures to tackle ancillary security issues. The sustained expansion of the blue economy is dependent upon the establishment of a secure and stable maritime environment.

⁵¹ National Marine Policy, 8 November 1994



3. **Humanitarian Assistance:** Because of the immense effects on life, property, and the environment, the PN leadership has identified this as one of the most important non-traditional security concerns. Typhoons, earthquakes, tsunamis, landslides, and industrial disasters have induced a response from the PN, revitalizing regional and global programs on disaster risk reduction and management and Humanitarian Assistance and Disaster Relief (HADR) cooperation. Due to its inherent organization and rapid deployment-capable equipment, the PN aids the government with disaster mitigation and response operations. A rapid and effective response to such incidents can minimize their impact on the marine environment and protect marine resources.

4. **Capacity Building:** By providing training and technical assistance, the PN may promote the capacity building of local communities and other stakeholders in the maritime industry, such as fishermen. This will help to improve the sustainability of their operations and their contribution to the blue economy. It can also help the development of the skills and knowledge required to engage in blue economy-promoting activities such as oceanographic research, marine security, and disaster response. It can also aid in the formation of collaborations with other organizations to facilitate the exchange of expertise and resources, so enhancing the PN potential to support the marine industry's sustainable economic growth.

5. **International Cooperation:** As part of its role in diplomacy, PN's participation in international cooperation initiatives aimed at enhancing sustainable management and conservation of marine resources, including joint patrols, information sharing, and capacity-building programs, is viable for the navy. As an example of this regional cooperation, the PN, together with the navies of Indonesia and Malaysia, agreed to conduct trilateral patrols in the Sulu-Sulawesi Seas to combat terrorism, piracy, kidnapping, and other crimes in the area as part of this regional cooperation.⁵² Furthermore, the PN can form collaborations with other government agencies, international organizations, the private sector, and other stakeholders to promote the blue economy's sustainable growth. These may include joint activities such as capacity training programs, joint research and development projects, and public-private partnerships to boost blue economy investment.

⁵² The Philippine Star. 2017. Philippines, Indonesia, Malaysia kick off joint patrols in Sulu Sea. The Philippine Star. June 19. Accessed March 24, 2023. <http://www.philstar.com/headlines/2017/06/19/1711573/Philippines-Indonesia-Malaysia-kick-joint-patrols-sulu-sea>.



REACHING THE FULL POTENTIAL

A comprehensive national strategy outlining the government's vision and priorities for the development of the blue economy is required in the Philippines. This strategy is anchored to the “*AmBisyon Natin 2040*,” a twenty-five-year long-term vision developed by the Philippine government as a guide for development planning, which includes strong engagement between the government, commercial sector, and civil society, as well as a roadmap for the naval force's participation.⁵³ And recently, House Bill No. 69 was proposed for “*Blue Economy Act*” filed by Congressman Francisco Benitez of Negros Oriental. This bill aims to create a single framework that promotes a whole-of-nation approach to sustainable development, managing, protecting, and preserving our marine and coastal resources.⁵⁴

Additionally, the Philippines can benefit from the national policies and initiatives of neighboring nations like Indonesia, Vietnam, and Singapore. In 2007, Vietnam adopted its “Sea Strategy up to 2020,” with the goal of increasing the marine economy's contribution to GDP from 20 percent to 56 percent, constructing 15 coastal economic parks with the maritime industry as the leading economic sector, followed by the oil and gas, seafood, and tourism industries, and raising the standard of living of coastal residents by 2.5 times that of noncoastal residents.⁵⁵ The marine policy of Singapore, one of the premier maritime nations, is another such. Singapore invests in marine research and development through a dedicated fund, simplifies port dues structure, resulting in lower port dues, and streamlines tax advantages for shipping businesses, so encouraging multinational shipping owners and operators to start operations in Singapore.⁵⁶

In order to facilitate the advancement of the blue economy, it is imperative for the Philippines to allocate resources toward enhancing its maritime infrastructure, with a specific focus on the augmentation of ports and harbors. The provision of specialized knowledge and assistance in the development of maritime infrastructure could potentially position the PN as a pivotal contributor in this undertaking.

⁵³ National Economic and Development Authority. Republic of the Philippines. 2015

⁵⁴ Philippine House of Representatives. House Bill No. 69, 19th Congress. 2022

⁵⁵ VOV5 News. 2013. Developing Vietnam marine trademark. VOV5 News. June 14. Accessed March 24, 2023.

<http://www.vietnamnewstoday.com/nd5/detail/business-trading/making-vietnam-a-strongmarinebased-economy/1564.004001.html>.

⁵⁶ Lewis, Morgan. 2013. Initiatives to boost Singapore’s maritime industry. Lexology. May 13. Accessed March 24, 2023

<http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=05dacf66-74ef-462d-85b3-609097d25353>.



The establishment of a stable marine environment is a crucial prerequisite for the advancement of the blue economy. In addition to other governmental bodies, the PN has the potential to significantly contribute to ensuring maritime safety and security.

The proposed measures to enhance maritime security may include increasing the frequency and coverage of patrols, reinforcing the capabilities of the coast guard, improving the country's ability to monitor and analyze maritime activities, and enhancing the diplomatic engagement of the navy with regional partners.

The maritime military branch has the potential to provide assistance to blue economy-focused research and development endeavors, including but not limited to oceanic exploration, cartography and assessment of the maritime sphere and its assets, and the development of cutting-edge technology to ensure the responsible management of resources. This endeavor can be conducted in collaboration with government agencies such as the Department of Science and Technology (DOST) and the National Mapping and Resource Information Authority (NAMRIA).

In addition to these responsibilities, the Navy can help the growth of the nation's renewable energy industry by providing security and protection for renewable energy projects in its waters. Additionally, the Navy may aid in the growth of the marine biotechnology industry by supporting research and development efforts and guaranteeing the sustainable utilization of marine resources.

The participation of local communities is essential to the success of the blue economy, and the PN can assist in enhancing the capacity of local communities to engage in economically viable activities. This can include offering training and education programs, boosting tourism and other economic activities, and supporting the development of sustainable fisheries and aquaculture techniques.

Significant economic, social, and environmental benefits accrue to the Philippines as a result of the blue economy. Many blue economy industries, including fisheries, aquaculture, coastal tourism, offshore oil and gas, renewable energy, and marine biotechnology, have substantial potential in the country. Nonetheless, the nation's blue economy faces a number of obstacles, such as overfishing, habitat degradation, pollution, climate change, and illegal fishing.

The PN assumes a crucial function in safeguarding the nation's blue economy, apart from its mandate to enforce laws and regulations, uphold maritime boundaries, facilitate disaster response and management, and promote the advancement of renewable energy and marine biotechnology. The Philippines can sustain its economic, social, and environmental benefits



from its maritime resources and activities by addressing the challenges and optimizing the potential of its blue economy.

References:

- 2020: Blueing the Economy—10 years, 100 innovations, 100 million jobs.
https://unctad.org/system/files/official-document/ditc2020d3_en.pdf
- Booth, K. (1977). *Navies and Foreign Policy* (Routledge Revivals) (1st ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781315769646>
- Department of Transportation. (2017). Philippines' Maritime Industry Development Plan 2018-2028 launched. Retrieved from <https://www.dotr.gov.ph/39-dotc-news/1744-philippines-maritime-industry-development-plan-2018-2028-launched.html>
- European Commission. (2020). The EU Blue economy Report 2020. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eu-blue-economy-report-2020_en.pdf
- FAO 2023. Fishery and Aquaculture Country Profiles. Philippines, 2014. Country Profile Fact Sheets. Fisheries and Aquaculture Division [online]. Rome. Updated Nov 28, 2014 [Cited Saturday, March 18th 2023] from <https://www.fao.org/fishery/en/facp/phl?lang=en>
- IRENA (2020), Innovation outlook: Ocean energy technologies, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi.
- Jaal, Marilyn Labasan, "Implementation of the Port State Measure Agreement (PSMA) to combat IUU Fishing in the Philippines" (2022). World Maritime University Dissertations. 2092.
https://commons.wmu.se/all_dissertations/2092
- Jambeck, J. R., Geyer, R., Wilcox, C., Siegler, T. R., Perryman, M., Andrady, A., Narayan, R., & Law, K. L. (2015). Marine pollution. Plastic waste inputs from land into the ocean. *Science (New York, N.Y.)*, 347(6223), 768–771. <https://doi.org/10.1126/science.1260352>
- Lamarca, N. (2017). *Fisheries country profile: Philippines*. SEAFDEC. Retrieved March 18, 2023, from <http://www.seafdec.org/fisheries-country-profile-philippines/>
- Maritime Industry Authority. (2017). Philippine Maritime Industry Development Plan 2018-2028. Retrieved from https://marina.gov.ph/images/DOCS/MIDP_Final.pdf
- Maritime Industry in the Philippines: Issues and challenges*. (2023, February 2). Maritime Fairtrade. Retrieved March 18, 2023, from [https://maritimefairtrade.org/maritime-industry-in-the-philippines-issues-and-challenges/#:~:text=The%20maritime%20industry%20in%20the,GDP%20\(gross%20domestic%20product\).](https://maritimefairtrade.org/maritime-industry-in-the-philippines-issues-and-challenges/#:~:text=The%20maritime%20industry%20in%20the,GDP%20(gross%20domestic%20product).)
- Mendoza, R. U., & Valenzuela, S. A. (2017, July). *Growing the Philippines' Blue economy: Policy Challenges and Opportunities*. Retrieved March 23, 2023, from https://transactions.nast.ph/wp-content/uploads/2022/01/2017_Plenary_Paper_Mendoza_RU_1.pdf
- Ocean Panel. (2020). Ocean Panel Report. <https://oceanpanel.org/recommendations>
- The Blue Growth Initiative. (n.d.). Food and Agriculture Organization of the United Nations.
<http://www.fao.org/in-action/blue-growth/en/>
- OECD (2016). *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1787/9789264251724-en>



- Paixão, J., & Cadete, P. (2017). The Role of Navies in the Blue economy. *The Journal of Ocean Technology*, 12(4), 19-32.
https://www.researchgate.net/publication/319230030_The_Role_of_Navies_in_the_Blue_Economy
- Philippine Blue economy Report 2018. (2018). Bureau of Fisheries and Aquatic Resources.
<http://www.bfar.da.gov.ph/bfar-old-site/download/PBE%20Report%20Final.pdf>
- Philippine Development Plan 2017-2022. (2018). National Economic and Development Authority.
<https://www.neda.gov.ph/wp-content/uploads/2018/08/Philippine-Development-Plan-2017-2022.pdf>
- Philippine Navy (2020). Strategic Sail Plan 2020-2028. Manila
- Philippine Navy (2017). Active Archipelagic Defense Strategy. Manila
- Ranada, P. (2015, October 6). *Why PH is world's 3rd biggest dumper of plastics in the ocean*. Rappler.
 Retrieved from <https://www.rappler.com/science/108276-philippines-plastic-pollution-ocean-conservancy-study>
- Silver, J. J., Gray, N. J., Campbell, L. M., Fairbanks, L. W., & Gruby, R. L. (2015). Blue economy and Competing Discourses in International Oceans Governance. *The Journal of Environment & Development*, 24(2), 135–160. <https://doi.org/10.1177/1070496515580797>
- Sustainable Blue economy Conference 2018. (2018). Government of Kenya.
<https://sustainableblueeconomyconference.go.ke/>
- The Blue economy. (2010). Gunter Pauli. <http://www.blueeconomy.eu/wp-content/uploads/2019/07/The-Blue-Economy-10-years-100-innovations-100-million-jobs.pdf>
- The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) for Oceans and Coasts. (n.d.). TEEB.
<http://www.teebweb.org/our-work/oceans-coasts/>
- The life of all Filipinos by 2040*. AmBisyon Natin 2040. (n.d.). Retrieved March 18, 2023, from <https://2040.neda.gov.ph/>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2020). The Blue economy Report
- United Nations Development Programme. (2016). The Blue economy Handbook.
https://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/environmentenergy/water_governance/the-blue-economy-handbook.html
- United Nations Environment Programme. (2019). Blue Carbon Report. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/23209/BlueCarbonReport.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- World Bank. (2021). Blue economy Program. <https://www.worldbank.org/en/topic/blueeconomy>
- World Wildlife Fund. 2009. Mega-Stress for MegaCities A Climate Vulnerability Ranking of Major Coastal Cities in Asia. [central/page/statistics](http://www.worldwildlife.org/publications/mega-stress-for-megacities-a-climate-vulnerability-ranking-of-major-coastal-cities-in-asia).



The United States Strategic interest and Naval involvement in Blue Economy

LCDR Nathan Penka
Overseas Course Members (United State of America)
Naval Command and Staff Course Class of 83

The United States of America is a maritime country with a vast coastline and a rich history of economic growth via maritime activities. A source of vitality, prosperity, and collaboration, the waters of the world have become the nexus for countries around the globe as a way to expand their influence and grow their economic well-being. Between 2014 and 2018 the U.S. maritime related gross domestic product grew to \$5.4 Trillion Dollars, equating to 26% of the national GDP.¹ However, many factors, such as population growth, climate change and pollution threaten future long-sustainable maritime operations. The U.S. is taking an active stance to counter these threats and ensure the continued well-being of the oceans around the world by participating in Blue Economy support programs.

What is Blue Economy

Blue Economy, while defined many ways, is generally understood to be the global commitment of environmental sustainability, economic growth and improved livelihood through ocean or ocean related activities. The United States National Strategy has always incorporated an aspect highlighting the importance of maritime security, freedom of navigation and rule-based law as these items are paramount to preserve U.S. prosperity. The Biden administration has taken active steps to incorporate Blue Economy into the United States' strategic vision both in the U.S. and internationally.

How is the U.S. helping with Blue Economy on an international scale?

Internationally, the U.S. sees incredible strength in the unification of multiple nations to focus intentions on mutually beneficial interests. The United States, the first non-ASEAN country to be allowed to name representatives to ASEAN, has leveraged the ASEAN friendship to support more than 20 projects in support of Blue Economy efforts. These efforts prioritize:

- 1) Combatting illegal, unreported, and unregulated fishing (IUUF)
- 2) Climate Change and conservation of ecosystems

¹ National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) and U.S. Department of Commerce, *NOAA Blue Economy: Strategic Plan 2021-2025* (Washington, DC: GPO, January 2021), 3.



- 3) Maritime safety and security
- 4) Clean energy infrastructure²

The multiple projects reinforce the U.S.-ASEAN relationship and set the foundation for greater cooperation on blue economy initiatives in the future with ASEAN and other coalition groups. Additionally, as the U.S. continues to look to sea power as a primary pillar of economic growth and stability the expansion on blue economy efforts to south-east Asian partners opens the door for increased growth in trade and investment in one of the most important areas in the world due to population and economy. Lastly, in keeping with the 2021 ASEAN leaders' declaration on the blue economy, the U.S. has an opportunity to increase innovation and technology collaboration with ASEAN countries. Empowering the ASEAN community with the tools to protect their sovereign resources will help protect the U.S. commitment to rule-based ocean governance.³ Overall, the U.S. recognizes the importance of international cooperation regarding the blue economy and actively looks to increase partner nation involvement to achieve this vision.

How is the U.S. establishing Blue Economy initiatives domestically?

Nationally, Blue Economy initiatives are a significant contributor to the U.S. economy and play a very important role in U.S. national strategy. Since the U.S. depends on the ocean for its prosperity ensuring longevity in maritime activities is significant. Americans' prosperity and security rely on the health and sustainment of their water resources. Some areas which are directly affected by Blue Economy are:

- 1) Jobs and Income: In 2018, 2.3 million jobs were supported by American Blue Economy.⁴ Blue Economy supports several sectors of economic strength. For example, while conservation and reducing pollution is important to ensure healthy fish habitats for sustainable food, they also bring tourist to the shores of America who spend their money on food, hotels, and other goods and services.
- 2) Transportation and Trade: The conservation of American coast ways and waterways are critical junctions of infrastructure that support the movement of goods and resources throughout the country. As such, Blue Economy plays an important role in

² Leigh Hartman, "America's Enduring Partnership with ASEAN," *U.S. Mission to ASEAN*, originally published by shareamerica.gov, 14 May 2022. <https://asean.usmission.gov/americas-enduring-partnership-with-asean/>.

³ Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), "2021 ASEAN Leaders' Declaration on the Blue Economy," ASEAN.org, 26 October 2021. <https://asean.org/asean-leaders-declaration-on-the-blue-economy/>.

⁴ NOAA, *NOAA Blue Economy: Strategic Plan 2021-2025*, 3.



ensuring there are appropriate and necessary precautions to protect these vital pathways and ensure no disruption of goods or services. In the United States, Kentucky has the largest number of navigable waterways, consisting of more than 2,000 miles, which move 100 million tons of cargo each year. In total, the nations inland waterways move more than \$229 billion of cargo annually.⁵

- 3) Economic Growth through Research and Innovation: The U.S. commitment of sustainment, development, and conservation has opened the door for substantial advancement and funding for research and innovation in the alternative ocean-based renewable energy utilizing a whole-of-government approach.⁶ Several national strategy documents have been updated to reflect a high emphasis on Blue Economy involvement. For example, Executive Order 14008 brought together several leaders from federal, state, and tribal organizations to promote conservation: with the goal of conserving 30% of U.S. water and lands by 2030. Experts warn this is needed to stem off multiple crisis such as water and food contamination, carbon pollution and reduce the chance of future health emergencies.⁷ Another example is the “National Strategy for Mapping, Exploring, and Characterizing the United States Exclusive Economic Zone” which outlines the Federal governments plan to support and advance the Blue Economy through the countries EEZ through the collaboration of both government and non-government entities with a common goal of better understanding the value and potential advantages of resources in the EEZ. The strategy outlines five specific goals, “designed to advance global leadership of the United States in ocean S&T (science and technology), unleash discovery and innovation within the ocean... to advance the Nation’s economic, security, and environmental interest.”⁸
- 4) Reduction in Pollution and Fighting Climate Change: While the increased levels of greenhouse gases have been studied for years, recently it has been discovered that

⁵ Rep. James Comer, “Inland Waterways’ role in Economic Prosperity,” *Comer.house.gov*, 29 March 2018.

<https://comer.house.gov/2018/3/inland-waterways-role-economic-prosperity#:~:text=Nationwide%2C%20our%20inland%20waterways%20move,billion%20worth%20of%20cargo%20annually.>

⁶ Rachel Christopherson, “The White House Announces ‘America’s First-Ever Ocean Climate Action Plan,’” *Middlebury Institute of International Studies at Monterey*, 14 June 2022. [https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/cbe-news/white-house-announces-americas-first.](https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/cbe-news/white-house-announces-americas-first)

⁷ U.S. Department of Interior et al., *Conserving and Restoring America the Beautiful* (Washington, DC: GPO, 2021), 10. [https://www.doi.gov/sites/doi.gov/files/report-conserving-and-restoring-america-the-beautiful-2021.pdf.](https://www.doi.gov/sites/doi.gov/files/report-conserving-and-restoring-america-the-beautiful-2021.pdf)

⁸ Ocean Science and Technology Subcommittee of the Ocean Policy Committee, *National Strategy for Mapping, Exploring, and Characterizing the United States Exclusive Economic Zone*, (Washington, DC: GPO, June 2020), 19.

⁸ Ocean Science and Technology Subcommittee of the Ocean Policy Committee, *National Strategy for Mapping, Exploring, and Characterizing the United States Exclusive Economic Zone*, (Washington, DC: GPO, June 2020), 19.



the ocean also has been absorbing increased levels of CO₂. According to recent studies the ocean has absorbed enough carbon dioxide to lower its pH by 0.1 units, a 30% increase in acidity.⁹ While the complete affects of the change in pH is not fully understood, there is concern about its ability to cause irreversible damage to fish hatcheries, ocean levels and species survival.

These established Blue Economy initiatives currently in place in the U.S. aim to secure economic growth, preserve vital waterways and resources, and reduce or eliminate pollutions negative effect on the environment. This is creating a strong foundation in sustainable economic development, however, there are still many factors hindering its further growth.

What are some factors that are hindering Blue Economy adoption domestically?

While the advancement of doctrine and multi-national collaboration is a significant move in the correct direction there are still many variables that must be managed and overcome prior to large scale adoption in the United States or globally. Some primary issues to overcome are:

- 1) Regulatory Complexity: The waters that make up the EEZ of the United States are highly regulated to ensure their protection. With the U.S. Government partnering with private sector companies to push innovation and technological advances, the regulatory obstacles required sometimes become complex. This can lead to a business losing interest or a loss of opportunity due to waiting on approvals.
- 2) Funding Constraints: Today's advancements in technology are moving faster and becoming more superior than any other time in history. With so many ideas being pursued across a myriad of fields it limits the amount of money that can be focused specifically for Blue Economy initiatives. Partnering with private sector companies will help offset the limited resources available, but not overcome the barrier of funding without a large shift in monetary appropriations.
- 3) Environmental Concerns: The U.S. has a long history of marine and environmental conservation using federal protection and regulation. However, the inclusion of Blue Economy must be designed and implemented to protect the environment from a holistic approach and not lead to a new environmental crisis in the future. This will ensure long term health of the ocean's ecosystem.

⁹ Rebecca Lindsey, "Climate Change: Atmospheric Carbon Dioxide," Climate.gov, 23 June 2022. <https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-atmospheric-carbon-dioxide>.



- 4) Limited Public Awareness: Despite growing interest in ocean sustainability, many United States citizens are unaware of the Blue Economy concepts or the potential benefits they can provide the country and the world. Building support both financially and through increased interest and participation will be a crucial step for Blue Economy success.

In summary, the factors that the United States faces in implementing Blue Economy domestically range from lack of education and familiarity to funding and regulatory complexity. In order to overcome these challenges, the U.S. will need to streamline Blue Economy education, partner with private sector companies to increase funding and resources and ease the process for private sectors integration and support.

The United States Navy's involvement in Blue Economy

Overall, the Navy's involvement in Blue Economy initiatives is supporting the larger effort to promote sustainable maritime economic policies and conservation efforts. The Navy is responsible for the protection and defense of the United States to include its' interest in maritime driven economic and national security priorities. As the United States' primary maritime organization, the United States Navy is uniquely positioned to further the interest of Blue Economics both at home and abroad.

The Navy has taken a primary stake in the development of offshore energy resources. The Navy has significant expertise in offshore operations, and has been in the development of offshore wind, wave, and tidal energy projects. The Navy also supported the development of offshore oil and gas resources, including through the leasing of offshore areas for exploration and development. "The federal government and the U.S. Navy have spent millions of dollars and decades perfecting equipment and technologies for use of naval ships and underwater operations. Patents for a number of these technologies have been identified as no longer restricted by national security issues."¹⁰ These technological advancements will be given to private sector companies and educators to expand on the ideas for future use.

Additionally, The Navy's diverse force capable of carrying out marine transportation and integrating with other government and non-government services. Through a Department of Defense acquisition program, the U.S. Navy has the capability to engage with Merchant Marine and civilian tankers to increase marine transport during times of crisis. This allows for incredible marine transportation capability. The Navy is often charged to assist in natural disaster relief

¹⁰ National Energy Technology Laboratory, *Identification of Naval Technologies Transferable to the Offshore Energy Industry*, U.S Department of Energy, December 2004. <https://netl.doe.gov/node/4032>.



around the globe. The ability to maintain a presence in the water far enough away from danger, but close enough to provide assistance is paramount in recovery. U.S. Naval assistance at home and abroad during times of crisis directly contributes to the recovery from the disaster and leads to quicker rebuilding of critical infrastructure to ensure the least amount of economic impact as possible. The use of the Navy’s fleet of vessels, to include both above water and subsurface protects maritime shipping through the tracking, reporting, and arresting of those found to put the shipping lanes of the world at risk through the execution of illicit activities. Whether it is smuggling, overfishing, or the theft of natural resources the U.S. plays a pivotal role in maritime security at home and abroad. Supporting maritime security provides critical safeguards around the world and help ensure an all-access approach to maritime trade and resources.

Strategic Partnerships

The Navy continues to be a leader in research and development activities. By leveraging specialized research communities such as the U.S. Naval Research Laboratory and National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), the U.S. Navy is involved in many programs to support Blue Economy. For example, the program for Ocean and Atmospheric Science and Technology incorporates a number of civilian and governmental employees specializing in marine, ocean, and space science.¹¹ Included in this division is a program for Marine Meteorology and Space Weather which focuses on “basic research to improve the fundamental understanding of atmospheric processes, and applied research on the data, analysis and prediction systems for forecasting environmental parameters critical to Navy and Marine Corps operations in maritime and littoral regions.”¹²

Additionally, the U.S. Navy has partnered with NOAA, an agency of the U.S. Department of Commerce, and signed an agreement to expand joint cooperations in such areas as unmanned maritime systems. The new agreement “will enable NOAA to leverage the Navy’s expertise, infrastructure, best practices and training to accelerate its science, service, and stewardship mission.”¹³ This is in line with the U.S. Navy’s vision to meet the future capabilities required to ensure it can carry out its obligations in support of U.S. national interests. The Navy

¹¹ U.S. Naval Research Laboratory, *Ocean and Atmospheric Science and Technology*. <https://www.nrl.navy.mil/Our-Work/Areas-of-Research/Ocean-Atmospheric-Science-Technology/>.

¹² Office of Naval Research, *Marine Meteorology and Space Weather*. <https://www.nre.navy.mil/organization/departments/code-32/division-322/marine-meteorology-space>.

¹³ NOAA and U.S. Department of Commerce, “U.S. Navy will Increase Nation’s Unmanned Maritime Systems Operations,” (Washington, DC: GPO, 4 August 2020). <https://www.noaa.gov/media-release/noaa-us-navy-will-increase-nation-s-unmanned-maritime-systems-operations>.



has invested billions of dollars since the turn of the century into networked unmanned systems that can be utilized for Blue Economy initiatives such as ensuring free and open maritime access.

In addition to the Navy’s work and partnerships with research and development divisions, it is also partnered with institutions and energy initiatives to assist in furthering Blue Economy. Old Dominion University (ODU) received a grant from the DoD to begin construction on a 220-turbine wind farm off the coast of Virginia Beach and is partnering with U.S. Navy to “help create a wind energy siting solution, to mitigate the effects of the location decision on military training, readiness, and research.”¹⁴

International Cooperation

Perhaps the most recognized responsibility of the U.S. Navy in promoting the Blue Economy is its critical role in advancing national securities strategy through international cooperation and collaboration for maritime activities. In 2022, the Navy released its Indo-Pacific strategy specifically highlighting its roles and responsibilities in enforcing national strategy which in turn furthers Blue Economy in the following ways:

- advance a free and open Indo-Pacific
- build connections within and beyond the region
- drive regional prosperity
- bolster Indo-Pacific security
- build regional resilience to transnational threats

The release of this strategic plan demonstrates the importance of the U.S. Navy and the U.S., as a whole, places importance on strategic partnerships in the Indo-Pacific region to further Blue Economy. The U.S. Navy values and recognizes the Indo-Pacific region as the area for future geo-economic competition.¹⁵

Challenges

Although some of these challenges overlap with challenges facing Blue Economy adoption at the strategic level, due to the Navy’s multi-faceted approach to Blue Economy it is important to highlight those overlaps. Some of the most noticeable challenges are:

¹⁴ Mike Gooding, “ODU wins DoD Grant to Study Offshore Wind Siting Impact on Military Training,” 13 News Now, 26 August 2020. <https://www.13newsnow.com/article/news/local/mycity/virginia-beach/helping-military-to-coexist-with-offshore-energy-development-in-atlantic/291-e1cd5ee2-6ba4-4278-b4fb-405fcd2737bb>.

¹⁵ White House, *Indo-Pacific Strategy of the United States of America* (Washington, DC: White House, February 2022) 7.



- 1) Funding: The United States Navy is currently in the process of transitioning its fleet to meet the demands of its current priorities while also investing in new technologies and research. With a finite budget and multiple priorities, not all Blue Economy initiatives can be funded at this time.
- 2) International Cooperation and Historical Challenges: Historic changes have forced the U.S. Navy into seeking the development of new regional coalitions. These coalitions, while in the interest of the U.S., have caused the degradation and frustration of regional powers. The rise of regional powers along with the historical challenges the U.S. has managed since the end of the Cold War, forces the Navy to take into account the geo-political and geo-economical factors brought on by the rise of economic competition in the maritime domain. In some cases, this has been at the detriment of furthering Blue Economy initiatives globally.¹⁶
- 3) Environmental Concerns: Although the U.S. Navy has taken on Blue Economy initiatives, it has not fully integrated green technology into the fleet. The use of traditional resources such as, nuclear powered submarines and aircraft carriers along with turbo jet engines and other sources of pollution that are counter intuitive to furthering Blue Economy, are still vitally important to the U.S. Navy's ability to carry out its strategic obligations. It will be many years before a fully green capable force at the caliber of today's fleet is feasible.
- 4) Geopolitical Challenges: Tensions among world powers is a significant factor influencing the Blue Economy initiative. While the partnership with ASEAN and other countries is a great start, actions taken by other superpowers to usurp or undermine international law will continue to be a challenge for the U.S. at home and abroad.

In summary, the U.S. Navy faces a number of challenges in its efforts to support the Blue Economy, including budgetary limitations, historical and international cooperation constraints, environmental concerns and geopolitical factors. Overcoming these challenges will require the Navy to prioritize fiscal allocations, as well as partnering with government and non-government agencies, and international players who also have a commitment for innovation and sustainability.

¹⁶ White House, 18.



Conclusion

In conclusion, the United States government across all levels recognizes and supports the importance of the Blue Economy initiative. The United States, relying primarily on maritime power for economic, military, and diplomatic strength is highly vested in the well-being and protection of the nation's coastlines and waterways. In addition, the continued support of allied and partner nations to help develop technology, innovation, and economic growth through the continued commitment to a rule based maritime domain is a critical strength for U.S. power. Many factors, such as geo-politics, ill-informed citizen and financial constraints must be overcome to allow the Blue Economy to survive. Despite its future success or failure, the U.S. maintains strong support for global conservation and protection of the world's oceans.



Bibliography

1. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). *NOAA Blue Economy: Strategic Plan 2021-2025*. U.S. Department of Commerce. Washington, DC: GPO, January 2021.
2. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). “2021 ASEAN Leaders’ Declaration on the Blue Economy.” ASEAN.org, 26 October 2021. <https://asean.org/asean-leaders-declaration-on-the-blue-economy/>.
3. Christopherson, Rachel. “The White House Announces ‘America’s First-Ever Ocean Climate Action Plan.’” *Middlebury Institute of International Studies at Monterey*, 14 June 2022. <https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/cbe-news/white-house-announces-americas-first>.
4. Comer, James, Representative. “Inland Waterways’ role in Economic Prosperity.” *Comer.house.gov*, 29 March 2018. <https://comer.house.gov/2018/3/inland-waterways-role-economic-prosperity#:~:text=Nationwide%2C%20our%20inland%20waterways%20move,billion%20worth%20of%20cargo%20annually>.
5. Gooding, Mike. “ODU wins DoD Grant to Study Offshore Wind Siting Impact on Military Training.” 13 News Now, 26 August 2020. <https://www.13newsnow.com/article/news/local/mycity/virginia-beach/helping-military-to-coexist-with-offshore-energy-development-in-atlantic/291-e1cd5ee2-6ba4-4278-b4fb-405fcd2737bb>.
6. Hartman, Leigh. “America’s Enduring Partnership with ASEAN.” *U.S. Mission to ASEAN*, originally published by shareamerica.gov, 14 May 2022. <https://asean.usmission.gov/americas-enduring-partnership-with-asean/>.
7. Lindsey, Rebecca. “Climate Change: Atmospheric Carbon Dioxide.” *Climate.gov*. 23 June 2022. <https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-atmospheric-carbon-dioxide>.
8. National Energy Technology Laboratory. *Identification of Naval Technologies Transferable to the Offshore Energy Industry*. U.S. Department of Energy, December 2004. <https://netl.doe.gov/node/4032>.
9. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). *NOAA Blue Economy: Strategic Plan 2021-2025*. U.S. Department of Commerce. Washington, DC: GPO, January 2021.
10. NOAA and U.S. Department of Commerce. “U.S. Navy will Increase Nation’s Unmanned Maritime Systems Operations.” Washington, DC: GPO, 4 August 2020. <https://www.noaa.gov/media-release/noaa-us-navy-will-increase-nation-s-unmanned-maritime-systems-operations>.
11. Ocean Science and Technology Subcommittee of the Ocean Policy Committee. *National Strategy for Mapping, Exploring, and Characterizing the United States Exclusive Economic Zone*. Washington, DC: GPO, June 2020.
12. Office of Naval Research, *Marine Meteorology and Space Weather*. <https://www.nre.navy.mil/organization/departments/code-32/division-322/marine-meteorology-space>.
13. U.S. Department of Interior, U.S. Department of Agriculture, U.S. Department of Commerce, Council on Environmental Quality. *Conserving and Restoring America the Beautiful*. Washington, DC: GPO, 2021. <https://www.doi.gov/sites/doi.gov/files/report-conserving-and-restoring-america-the-beautiful-2021.pdf>.
14. U.S. Naval Research Laboratory. *Ocean and Atmospheric Science and Technology*. <https://www.nrl.navy.mil/Our-Work/Areas-of-Research/Ocean-Atmospheric-Science-Technology/>.
15. White House. *Indo-Pacific Strategy of the United States of America*. Washington, DC: White House, February 2022.



TOWARDS BLUE ECONOMY: A PATHWAY FOR SUSTAINABLE GROWTH

LT CDR Nitin Gupta

Overseas Course Members (India)

Naval Command and Staff Course Class of 83

To me, the Blue Chakra or wheel in India's national flag represents the potential of the "Blue Revolution", or the "Ocean Economy". That is how central the ocean economy is to us.

- Shri Narendra Modi, Prime Minister of India

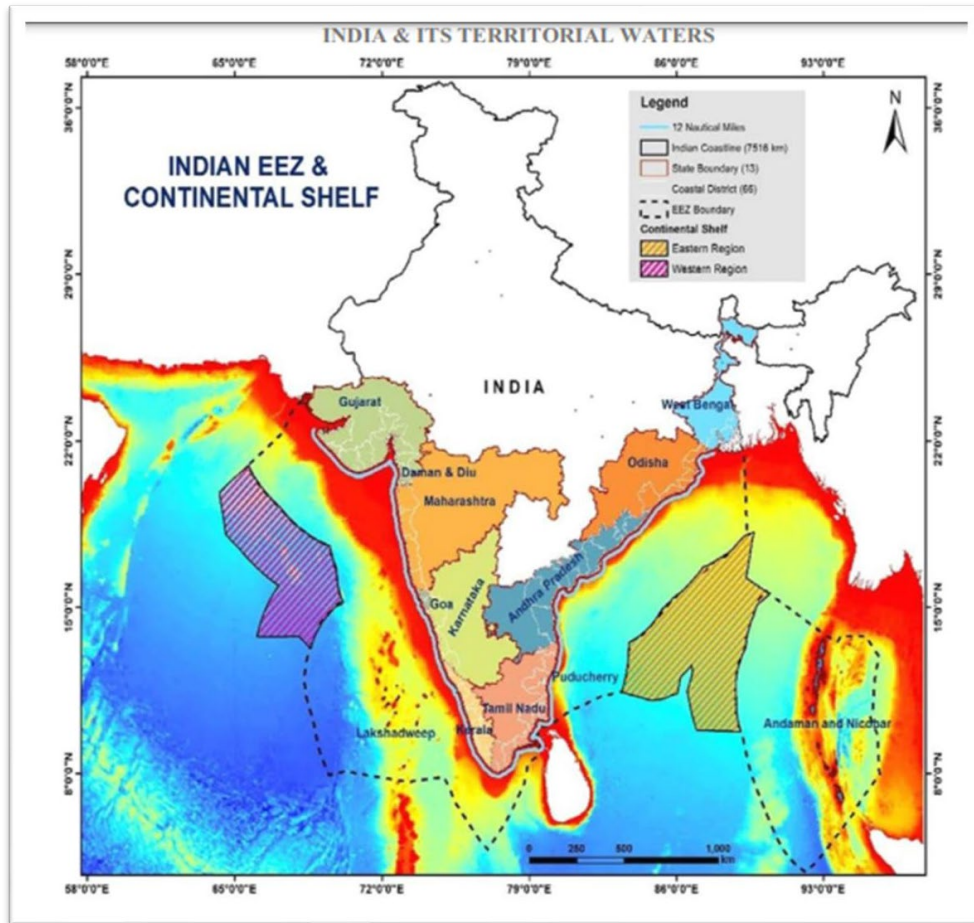
INTRODUCTION

Oceans cover 72% of the surface of our blue planet and provide a substantial portion of the global population with food and livelihood. Oceans are a storehouse of living and non-living resources and have features at the seabed that have not been explored. The oceans play a key role in the air we breathe, and the water we drink while also modulating the daily weather and climate patterns. Our present knowledge of the oceans is mostly confined to shallow waters. The global security issues involved with oceans dictate exploration of deep sea that needs specialized modern technology, which is not commercially available at present.

India has a unique maritime position. Its 7,517 km long coastline is home to nine coastal states and 1,382 islands. The country has 12 major ports and 187 non-major ports which handled about 633.87 million tons of cargo in the year 2019. Ninety-five percent of India's trade by volume transits by sea. India's Exclusive Economic Zone of over two million square kilometers is rich in living and non-living resources and holds significant recoverable resources of crude oil and recoverable natural gas. It can potentially enhance value addition in coastal manufacturing and services, trade, shipping, deep sea minerals, aquaculture and fisheries, and marine-related technologies. The coastal economy also sustains over 40 lakhs fishermen and other significant populations of coastal communities.

These vast maritime interests of India, therefore, have a vital relationship with the nation's economic growth and national security. India's Blue Economy is a subset of the national economy comprising the entire system of ocean resources and man-made economic infrastructure in marine, maritime, and onshore coastal zones within India's legal jurisdiction which aid in the production of goods and services and have clear linkages with economic growth, environmental sustainability, and national security.





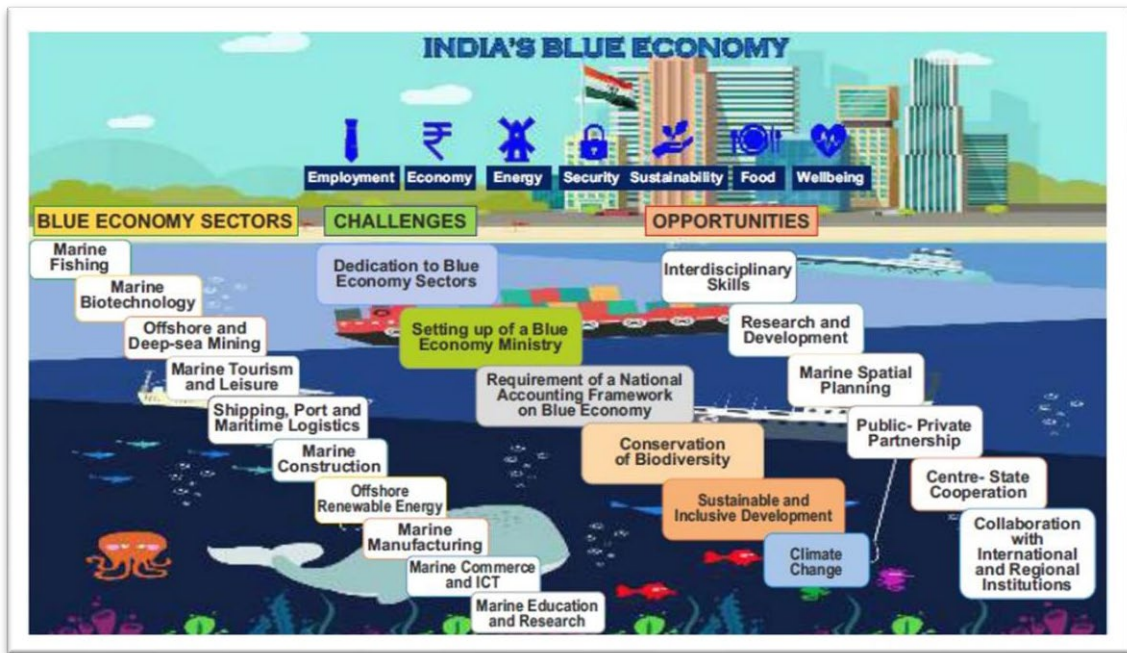
BLUE ECONOMY CONCEPT

The economic philosophy of the blue economy was first introduced in 1994 by Professor Gunter Pauli at the United Nations University (UNU) to reflect the needs of future growth and prosperity, along with the threats posed by global warming. The concept was based on developing more sustainable models of development including concepts of engineering based on “no waste and no emissions”. After the Third Earth Summit Conference—Rio+20 in 2012, the blue economy assumed greater importance. The concept of blue economy received more thrust when the United Nations’ Sustainable Development Goal 14 sought to “conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development” as a guiding principle for global governance and use of ocean resources.

While there are traditional ocean activities, such as fisheries, tourism, and maritime transport, the blue economy entails emerging industries including renewable energy, aquaculture, seabed extractive activities, and marine biotechnology. The blue economy also attempts to embrace ocean ecosystem services, such as carbon sequestration, coastal



protection, and waste disposal. The blue economy is indispensable for addressing many of the global challenges, such as food security, climate change, provision of energy, water, new medicines, oil, gas, minerals, and other natural resources.



Historically, two instances illustrated the emergence of the Blue Economy in India even before its conception. First, India was among the first in the world to create a Department of Ocean Development in 1981, now the Ministry of Earth Sciences (MoES). Based on the experience of more than three decades, India today has come a long way with the launch of new programmes such as “Deep Ocean Mission”, “Oceanography from space” and “Launching of the data buoys” along the Indian coastline. These initiatives have enabled satellites to transmit data on various oceanographic features including weather for scientific analysis. Second, Nili Kranti started by Hiralal Chaudhuri and Dr. Arun Krishna and launched during the 7th Five Year Plan (1985-1990) during the sponsorship of the Fish Farmers Development Agency (FFDA) by the Central Government of India refers to the time of intense growth of the worldwide aquaculture industry from the mid-1960s to the present day. Since then, the aquaculture industry has been growing at an average rate of 9% a year and India is one of the fastest growers.











In the Indian context, Blue Economy is the sustainable development of aquatic and marine-based economic activities that leads to economic growth and social equity, while



preserving and restoring the nation’s environmental health. The relevance of keywords in the definition is appended below:

- Sustainable – Earth’s resources should be preserved for future generations.
- Development – Must lead to the economic wellbeing of people.
- Aquatic – Freshwater activities.
- Marine – Sea water activities.
- Equity – Socially inclusive growth.
- Preservation – Preserving the current resources.
- Restoration – the state of the environment before the uncontrolled exploitation took place needs to be restored.

COMPONENTS OF BLUE ECONOMY IN INDIA

Fisheries 	Marine Biotechnology 	Marine Tourism 	Marine Renewable Energy 	Shipping, Port and Logistics 
<ul style="list-style-type: none"> • Fishery • Aquaculture • Seafood Processing • Mariculture 	<ul style="list-style-type: none"> • Pharmaceutical • Seaweed Harvesting • Marine Bio-Products and Nutritional Supplements 	<ul style="list-style-type: none"> • Water Activities • Coastal Tourism • Cruise Tourism • Beach Tourism 	<ul style="list-style-type: none"> • Offshore Solar Energy • Offshore Wind Energy • Tidal Energy • Ocean Thermal Energy 	<ul style="list-style-type: none"> • Shipbuilding and repairing • Port development • Cargo management • Maritime Logistics
Marine Construction 	Marine Manufacturing 	Offshore and Deep-sea Mining 	Marine Commerce and ICT 	Marine Education and Research 
<ul style="list-style-type: none"> • Marine construction & dredging • Underwater works including cabling • Construction of ports and offshore bridges 	<ul style="list-style-type: none"> • Boat Manufacturing • Sail Making • Fishing Vessels, Cargo Vessels • Submarines, Yachts, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Oil and Gas • Rare Earth Metals • Hydrocarbon • Precious substances like gold, diamond 	<ul style="list-style-type: none"> • Marine Legal Services and Insurance • ICT Solutions • Marine Engineering • Financial Services 	<ul style="list-style-type: none"> • Training in navigation, marine engineering, port management, maritime law, marine science, ship handling



FISHERIES

Fisheries sector is one of the main resources of the Indian Ocean which provides food to hundreds of millions of people and contributes to the livelihoods of coastal communities. It plays an important role in ensuring food security, poverty alleviation, and also has a huge potential for business opportunities. Global fish production is estimated to have reached about 179 million tons in 2018 with a total value estimated at \$401 billion, of which 82 million tons valued at \$250 billion came from aquaculture production. Aquaculture accounts for 46% of the total production and 52% of fish for human consumption.

India's total fish production during 2016–17 was estimated at about 11.41 million metric tons. This constituted around 6% of global production. The fisheries sector contributed approximately 1% of the National GDP and more than 4% of the agricultural GDP. The marine fisheries sector of India contributed 3.6 million tons in 2016 making the country the sixth largest contributor to global marine capture fisheries production. In the inland waters capture production, India stands at second position with 1.70 million tons and 14% of global production. Marine fish production in India so far has been heavily dependent on capture fishing constituted by about 1200 fish and shellfish species. However, production from capture alone is insufficient to meet the growing demand for seafood in the country.

Estimates indicate that by the year 2030, India's annual demand for fish will be about 18 million metric tons. Currently, we produce about 11 million metric tons annually. Therefore, 7 million metric tons is required. This calls for careful strategizing and a strong action plan involving all stakeholders. The marine capture fisheries sector will not be able to contribute very significantly given the limitations and the plateauing-off seen in the sector. Modest enhancements are likely from the deep-sea resources and the land-based fisheries and aquaculture systems. We need to aim at an increase in production in the range of 4 to 5 million metric tons annually from mariculture by 2030 if we are to meet the requirements.

Mariculture is a subset of aquaculture and is the farming of marine organisms in salt water for food and other products such as pharmaceuticals and jewelry items like pearls. This is an important emerging subsector of the blue economy. Marine aquaculture is almost non-existing in India and the National Fisheries Development Board is currently exploring opportunities for marine cage culture in India. With the development of captive breeding and mass production technologies for high-value marine fish species, mariculture through cage farming is being established all along the coastal waters of maritime.



One of the approaches to intensify capture fish production is exploitation of deep-sea resources, which is yet to be tapped fully. India has an estimated harvestable potential of 3.3 million metric tons in deep sea areas at depths between 200 and 2000 mts in both EEZs and in Areas beyond National Jurisdiction (ABNJ). There are increasing cases of fishing in the high/deep seas in the most productive fishing areas of the world including the Indian Ocean. Genetic and biotechnological interventions offer huge potential for tapping the rich resources of ocean and meeting the Sustainable Development Goals towards realization of a blue economy in India.

MARINE TOURISM

Tourism has emerged as an important sector of the Indian economy. The total GDP contribution of Travel & Tourism was \$247 billion or 9.2% of GDP in 2018 growing at the rate of 6.7%, which is more than the global average of 3.9%. The coastal and marine tourism sector is poised to grow, expand, and diversify faster and can contribute substantially to the development of the country in the years to come. The European Union is the best example of such development where coastal and maritime tourism sectors have been identified as a part of their blue growth strategy.

Marine tourism, with its related marine activities (including cruise tourism), is a growing industry that represents an important contributor to the economy of countries and for generating employment. However, these activities should be managed sustainably to protect the marine environment and biodiversity. Otherwise, it could develop an adverse relationship with the environment, leading to destruction and degradation of marine habitats and environment. Protecting local marine resources is one of the most urgent needs in promoting sustainable tourism. While it is important to leverage the potential that coastal and marine resources hold for tourism, at the same time various challenges that would eventuate in course of development should be negotiated. Specific to islands, these concerns are even more concerning.

In India, it is necessary to promote beach benchmarking standards using eco-labeling, sustainability procedures, and waste management systems. In accordance with the Blue Flag Standards, the Ministry of Environment, Forest and Climate Change (MoEFCC) has already rolled out 'Blue Flag Certification' in 13 nominated pilot beaches across coastal States in India. The certification scheme aims to improve beach clean-up and sustainable development to attract more tourists and make beaches pollution-free. All coastal States are now strategizing to develop and promote water sports, beach sports, and other marine tourism opportunities.



The potential of cruise tourism, marine tourism, and lighthouses has been acknowledged and plans are being developed in India.

MARINE MANUFACTURING AND EMERGING INDUSTRIES, MARINE SERVICES

Marine manufacturing is a relatively untapped field of the blue economy. It covers a range of activities, such as shipbuilding, development of marine compounds and drugs, manufacturing of equipment and instrumentation, exploration materials for deep-sea mining, net making, boat making, and fish processing and aquaculture tools. Among services sectors, ship repair, marine finance, and insurance, coastal tourism and port services can unleash huge potential for investments and job-creation under an integrated policy to develop and harness the potential of the blue economy. The regulations to enhance ease of doing business (EODB) and the flow of private investment while applying time-tested paradigms of public-private-partnerships should be also geared to blue economy investments. With a fast pick-up in awareness about business and investment opportunities in the country, there would be demand for loans and other financial services for marine and other related sectors. A strong and deep market for supporting and satisfying the demand for finance and financial services is the need of the hour.

PORTS INFRASTRUCTURE, SHIPPING SERVICES, SHIPBUILDING

The seaport and maritime transport sectors are one of the important priority sectors under the blue economy, in which many countries are showing greater interest. India sits astride busy International Shipping Lanes (ISLs), through which, more than 120,000 ships and craft transit annually. Globally, there has been an increase in cargo movement around the world. Seaborne trade volumes grew by 4.4% in 2018 showing an upward trend. Considering the fact that 95% of the country's trade by volume (70% in terms of value) transits by sea puts the Indian maritime sector in an advantageous position. India is a potential destination for shipping and trans-shipment in the future. The shipbuilding industry in India is however currently on a decline. It needs investment in financial capital, physical capital, natural capital, and human capital to harness the potential of the blue economy. Currently, there are 28 shipyards in the country—six under Central Public Sector, two under State Governments, and 19 under Private Sector. The industry is further facing a lot of competition from international shipbuilding yards located in Japan, South Korea, and China. The size of the Indian fleet is very small. As a result, the current availability of ships is poor. In order to increase the availability of the ships, the Indian Government has recently relaxed rules to enabling them to carry certain types of cargo without obtaining license.



With India's strategic location in the Indian Ocean, an efficient well-gearred ship repair facility closer to the international shipping routes can attract foreign ships and vessel calling on the Indian ports as well as those passing through the vicinity of the Indian waters. For global competitiveness, there is a need for creating competition among ports and building in port specialization. The performance of Indian ports on most parameters has been low. However, with a renewed focus on port infrastructure development and EODB measures, ships calling at Indian ports are turning around faster and benefiting from higher berth productivity.

EXPLORATION OF OCEAN ENERGY AND DEEP-SEA MINERALS

India has taken a great initiative on Renewable sources of energy (solar and wind) and fossils fuels sectors. However, there is a potential of renewable energy that can be derived from the ocean. The ocean offers vast potential for renewable 'blue energy' from wind, wave, tidal, thermal, and biomass sources. There is a huge potential for offshore winds off the coasts of Gujarat and South Tamil Nadu. The Government of India through the Ministry of New and Renewable Energy (MNRE) has taken an initiative to tap clean energy from offshore winds. In addition, there are mineral deposits, such as PMN and hydrothermal sulphides, over the seabeds. By virtue of sustained exploratory activities and investments in the Indian Ocean, India was accorded the pioneer status on deep sea mining of polymetallic nodules/polymetallic sulphide (PMS) in an area of 75,000 sq. km in the central Indian Ocean by the International Seabed Authority (ISA) for exploration. In September 2016, the ISA approved an application submitted by the MoES for allotment of a 10,000 sq. km area along with 15 years plan of work for exploration of PMS along the central Indian Ridge and the Southwest Indian Ridge region of the Indian Ocean. These regions are enriched with iron, copper, zinc, silver, gold, and platinum. These contracts will open new opportunities for resources of commercial and strategic value in an area beyond national jurisdiction.

For scientific exploration of the oceans, substantial investments in engineering and technology need to be prioritized along with the deployment of human resources. To harness these resources, the development of submersibles and mining systems is necessary as these technologies are not available commercially. The new Deep Ocean Mission launched by the MoES is likely to address these technological challenges for deep ocean mining. India has about 2 million sq. km of EEZ, which is nearly two-thirds of its total land area. The mineral potential of the EEZ includes well-known monazite-ilmenite-rutile placers on the east and west coasts, calcareous aggregates, and sands in the shallow waters (especially in the Lakshadweep



Island group off the southwest coast), and phosphate mud and sediments (along the west coast, and possibly in the Andaman Sea).

ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

While there is a focus on economic activities related to blue economy, it is important to recognize that blue economy emphasizes the need for sustainability and protecting the health of oceans. Therefore, we need to address the issue of environmental sustainability more seriously. For example, marine pollution has grown to be a major concern today globally, dominated by plastic waste. Plastic and microplastics being nonbiodegradable remain in the environment for centuries. The United Nations has also called for the prevention and significant reduction in marine pollution of all kinds by 2025, particularly from land-based activities which are the main source of plastics and microplastics.

India is also committed to phase out single-use plastics. India needs a far more robust waste management strategy, behavioral changes in place to counter the rising ocean pollution and degrading health of oceans. The MoES through the National Centre for Coastal Research (NCCR), Chennai has taken up an awareness programme and assessment of marine litter along the Indian coasts. Through 6900 volunteers, they have collected almost 30 tons of marine litter. An analysis of this waste suggests that most of marine litter is in plastic form (food wrappers and cups). The United Nations General Assembly (UNGA) has decided to develop an international legally binding instrument on the conservation and sustainable use of marine biological resources in areas beyond national jurisdiction under the UNCLOS.

INTERNATIONAL COOPERATION AND MARITIME SECURITY

There is a huge potential for India to engage in international cooperation in the blue economy. India should carefully identify international partners with common interests, proven capabilities, and know-how in the blue economy for technology sharing, adaption, and transfer with long-lasting benefits. India, in turn, should share its own capabilities with other maritime partners and neighbors for enhanced goodwill and interdependence. A comprehensive plan to understand the requirements of our maritime neighbors and offer focused assistance for their capacity development through the supply of hardware, training, joint operations, data gathering/sharing for better marine domain awareness, and disaster relief should be evolved. Maritime security should be seen as a complement to terrestrial security. The prerequisite for a strong naval capability is a sound and well-developed industrial base. Maritime security must be seen in a holistic manner by including civilian maritime domain, state police, and ports trusts—which if not adequately addressed can lead to adverse effects on maritime security.



INITIATIVES AND MARITIME DEVELOPMENTS BY GOVERNMENT

India-Norway Task Force on Blue Economy for Sustainable Development: It was inaugurated jointly by both the countries in 2020 to develop and follow up joint initiatives between the two countries.

Sagarmala Project: The center piece of India's push for the blue economy is the Sagarmala project launched in 2015, that includes constructing ports, augmenting coastal infrastructure, developing inland waterways, intensifying fishing, and creating special economic zones and tourism promotion. The Government has identified 12 major ports and 14 Coastal Employment Zones (CEZs) as part of the National Perspective Plan under the Sagarmala program. Development of Coastal Economic Zones (CEZ) would become a microcosm of the blue economy, wherein industries and townships that depend on the sea will contribute to global trade.

O-SMART: India has an umbrella scheme by the name of O-SMART which aims at regulated use of oceans, marine resources for sustainable development.

Integrated Coastal Zone Management: It focuses on conservation of coastal and marine resources, and improving livelihood opportunities for coastal communities etc.

National Fisheries Policy: India has a National Fisheries policy for promoting 'Blue Growth Initiative' which focus on sustainable utilization of fisheries wealth from the marine and other aquatic resources.

INDIA'S VISION FOR BLUE ECONOMY

The Government of India's Vision of New India by 2030 enunciated in February 2019 highlighted the Blue Economy as one of the ten core dimensions of economic growth. The Blue Economy was mentioned as the sixth dimension of this vision stressing the need for a coherent policy. India's approach to harness the Blue Economy's socio-economic potential is to focus on: -

- A framework for proper measurement of Blue Economy activities and their contribution to the national income.
- Spatially oriented planning along with scientific assessment of Ocean resources and their - sustainable use.
- Investment in financial capital, physical capital, natural capital and human capital to harness the potential of the Blue Economy and optimize GDP and employment growth.



- Ensuring welfare, safety, and livelihood of fishermen in the coastal areas
- Innovation to ensure zero waste, low carbon technologies that yield economic dividend for large sections of the population,
- Ocean security measures and balanced international engagements.

INDIA'S DRAFT POLICY FOR BLUE ECONOMY.

In order to reap the benefits of India's Blue Economy, the following draft policy framework is proposed. It is in line with the Government of India's Vision of New India by 2030. The policy document highlighted the blue economy as one of the ten core dimensions for national growth with following aim: -

- Enhance contribution of the blue economy to India's Gross Domestic Product.
- Improve the lives of Coastal Communities.
- Preserving Marine Biodiversity.
- Maintain the national security of marine areas and resources.

It emphasizes policies across several key sectors to achieve holistic growth of India's economy. It recognizes the following seven thematic areas:

- National accounting framework for the blue economy and ocean governance.
- Coastal marine spatial planning and tourism.
- Marine fisheries, aquaculture, and fish processing.
- Manufacturing, emerging industries, trade, technology, services, and skill development.
- Logistics, infrastructure, and shipping, including trans-shipments.
- Coastal and deep-sea mining and offshore energy.
- Security, strategic dimensions, and international engagement.

With its vast maritime interests, the blue economy occupies a vital potential position in India's economic growth. It could well be the next multiplier of GDP and well-being, provided sustainability and socio-economic welfare are kept center-stage. Therefore, India's draft blue economy policy is envisaged as a crucial framework towards unlocking the country's potential for economic growth and welfare. The Blue economy policy needs to be implemented at the earliest to ensure a multidisciplinary approach to its design and implementation on the ground. A holistic approach to oceans is need of the hour.



CONCLUSION

Blue Economy serves as a framework and policy for sustainable marine economic activities as well as new marine based technologies. Today, at the core of Blue Economy concept is the decoupling of ocean economic development from environment degradation. It is vital for nation states to acknowledge a subset of the entire ocean economy that has re-generative and restorative activities that have immense potential to enhance ecosystems, including maritime security and creation of sustainable livelihood.

India is growing rapidly and moving towards blue economy which is part of government vision 2030. Economic growth using ocean, sea and ports moving towards a sustainable development, tackling climate change, making the water pollution free and proper waste management sector, the fishery sector is a major contributor of blue economy. The Blue economy presents India with an unprecedented opportunity to meet its national socio-economic objectives as well as strengthen connectivity with neighbors and helps in focusing on livelihood generation, achieving energy security, building ecological resilience, and improving health and living standards of coastal communities. There is great need to learn from past mistakes and develop sustainable policy pathways that minimize negative impacts and require limited to no offset measures. The need of the hour is to focus on the “blue” in India’s economy and ensure that it is resilient, sustainable, and secure.



ประวัติองค์ปาฐก

เรื่อง

“Blue Economy for Sustainable Development”



Dr. iur. Manuel CASTILLO, LL.M.



การศึกษา

- Legum Magister degree in European/International Law from University of Dresden, Germany
- Doctor of Law (Dr. iur.) from Humboldt University in Berlin, Germany

ประวัติการทำงาน

- Divisional focal point for the Ocean protection area of work lead by the Environment and Development Division focusing on global and intergovernmental processes and policies.
- Supporting a project advancing environmental rights in the region: including substantive rights and procedural rights.
- Worked on climate change issues, including interlinkages between climate change, public health and renewable energies.
- An Environmental Affairs officer at the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP) (Present)



ประวัติผู้เสวนา
เรื่อง

“Blue Economy : บทบาทสากลใหม่ของกองทัพเรือไทย สู่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”



ศ. ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ



การศึกษา

- M.Sc., Ph.D. University of Wales
- Diploma in Management Studies (Shipping), (Plymouth Polytechnic)

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตและดุษฎีบัณฑิตด้านการจัดการโลจิสติกส์
- ผู้ทรงคุณวุฒิกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม
- กรรมการสภาวิชาการสถาบันปัญญาภิวัตน์ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชชมงคลศรีวิชัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
- กรรมการวิชาการมหาวิทยาลัยบูรพา
- กรรมการพิจารณาตัดสินการประกวดแผนธุรกิจด้านโลจิสติกส์ของกระทรวงอุตสาหกรรม
- กรรมการพิจารณาผลงานวิจัยด้านโลจิสติกส์สภาวิจัยแห่งชาติ
- วิทยากรกรมเจ้าท่ากระทรวงการต่างประเทศ การทำเรือแห่งประเทศไทย สมาคม Thai Subcon, DHL, ฯลฯ
- อาจารย์ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ปัจจุบัน)



รศ. ดร.อดิศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา



การศึกษา

- ปริญญาเอก (เศรษฐศาสตร์) North Carolina State University, USA.
- ปริญญาโท (เศรษฐศาสตร์) University of Canterbury, New Zealand
- ปริญญาตรี (เศรษฐศาสตร์) University of Canterbury, New Zealand

ประวัติการทำงาน

- ประธาน สภาคณาจารย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)
- คณบดี คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ผู้อำนวยการ ศูนย์ศึกษาเศรษฐกิจพอเพียง สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ผู้อำนวยการ โครงการปริญญาเอกเศรษฐศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ผู้อำนวยการ สำนักฝึกอบรม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- รองคณบดีฝ่ายวางแผน คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- บรรณาธิการ วารสารพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- อาจารย์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- รองศาสตราจารย์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (๒๕๔๐ - ปัจจุบัน)
- ที่ปรึกษา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) (๒๕๔๐ - ปัจจุบัน)



กรรมการ/ผู้ทรงคุณวุฒิ ปัจจุบัน

- ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการควบคุมมลพิษ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ
- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบูรณาการการบริหารจัดการความหลากหลายทาง
- ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะอนุกรรมการพิจารณาแนวทางการจัดหารายได้จากภาษี ค่าธรรมเนียมและมาตรการทางการเงิน เข้าสู่กองทุนสิ่งแวดล้อม
- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพแห่งชาติ
- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์
- คณะทำงาน คณะทำงานจัดทำแผนการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ



พลเรือตรี เทพฤทธิ์ ลามเหลือ



การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๗
- โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ ๘๔
- หลักสูตร นายทหารใหม่พรคนาวิน
- หลักสูตร นายทหารประจำเรือ
- หลักสูตร ผู้บังคับการเรือและยุทธวิธีเรือผิวน้ำ
- หลักสูตร นายทหารชั้นต้นพรคนาวิน
- หลักสูตร EW Officer International, Instructor Training, International CIC Watch Officer
- หลักสูตร เสนาธิการทหารเรือ
- หลักสูตร เสนาธิการทหารมาเลเซีย
- ปริญญาโท Maritime Policy
- หลักสูตร วิทยาลัยการทัพเรือ (วทร.)
- หลักสูตร การบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.)

ประวัติการทำงาน

- นายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำ กรมยุทธการทหารเรือ



- รองผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน กรมยุทธการทหารเรือ
- รองผู้อำนวยการกองวิชาสงครามทางเรือและวิชาทหาร ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- รองผู้อำนวยการกองวิชายุทธศาสตร์ ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- หัวหน้ากองธุรการ กรมสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
- รองผู้อำนวยการกองนโยบายและยุทธศาสตร์ กรมยุทธการทหารเรือ
- ผู้บังคับการหมวดเรือที่ ๑ กองเรือยกพลขึ้นบก กองเรือยุทธการ และรักษาการนายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำรองเสนาธิการทหารเรือ
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานนโยบายและแผน กรมยุทธการทหารเรือ
- ผู้ช่วยทูตทหารเรือ ไทย/กัวลาลัมเปอร์
- รองผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน กรมข่าวทหารเรือ
- ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน กรมยุทธการทหารเรือ (ปัจจุบัน)



นาวาเอก กิติกรณ์ กาญจนวณิชย์



การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๓๑
- โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ ๘๘
- หลักสูตร ยกพลขึ้นบก
- หลักสูตร นายทหารชั้นต้นพรคนาวิน
- หลักสูตร ผู้บังคับการเรือและยุทธวิธีเรือผิวน้ำ
- หลักสูตร เสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๖๕
- รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
- หลักสูตร นักประชาสัมพันธ์ กรมประชาสัมพันธ์
- หลักสูตร The Malaysian Armed Forces Defense College (MAFDC) รุ่นที่ 32/2012
- สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการป้องกันประเทศ UKM
- หลักสูตร ASEAN Defense Leader Development Program ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย (ศศย.สปท.บก.ทท.) รุ่นที่ ๑
- หลักสูตร Key Instructor Training Program มหาวิทยาลัยมหิดล
- หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่น ๑๑๗ สำนักจิตวิทยา สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
- หลักสูตร Psychology of Leadership Course by Royal Military Academy Sandhurst



- หลักสูตร นักบริหารงานประชาสัมพันธ์ระดับสูง กรมประชาสัมพันธ์ รุ่นที่ ๕๙
- เทียบเท่าปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- หลักสูตร พนักงานสอบสวน มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- หลักสูตร วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๕๒
- หลักสูตร การพัฒนาสัมพันธ์เครือข่ายความมั่นคงระดับผู้บริหาร กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน รุ่นที่ ๑๔

ประวัติการทำงาน

- นายธง รองผู้บัญชาการ ฐานทัพเรือสัตหีบ
- ผู้บังคับการ ร.ล.วังไฉน กองเรือยกพลขึ้นบก กองเรือยุทธการ
- ผู้บังคับการ ร.ล.ทองแก้ว กองเรือยกพลขึ้นบก กองเรือยุทธการ
- ผู้บังคับการ ร.ล.ช้าง กองเรือยกพลขึ้นบก กองเรือยุทธการ
- ผู้บังคับการ ร.ล.สีซัง กองเรือยกพลขึ้นบก กองเรือยุทธการ
- นายธง ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารเรือ
- หัวหน้าแผนกนาวิกสนเทศ กองประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกองทัพเรือ
- หัวหน้าแผนกแผนและโครงการ กองประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกองทัพเรือ
- นักยุทธศาสตร์ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- รอง ผู้อำนวยการกองวิชาความมั่นคงและวิชาพิเศษ ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- รอง ผู้อำนวยการกองปฏิบัติการจิตวิทยา สำนักจิตวิทยา กรมกิจการพลเรือน
- รอง ผู้บังคับการกรมนักเรียน โรงเรียนเตรียมทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
- รอง ผู้อำนวยการกองประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกองทัพเรือ
- ผู้ช่วยหัวหน้าสำนักงานผู้บังคับบัญชาศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน สำนักนโยบายและแผน ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
- รอง ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน สำนักนโยบายและแผน ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ปัจจุบัน)



คุณ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง



การศึกษา

- อนุปริญญา วิทยาลัยนาฏศิลป์เชียงใหม่
- ปริญญาตรีศึกษาศาสตร์บัณฑิต สาขานาฏศิลป์ไทย สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล
- ปริญญาโท ศิลปะศาสตรมหาบัณฑิต สาขานาฏศิลป์ไทย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

- อาจารย์วิทยาลัยนาฏศิลป์นครศรีธรรมราช กรมศิลปากร
- ผู้ประกาศข่าวท้องถิ่น สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง ๑๑ กรมประชาสัมพันธ์
- โปรดิวเซอร์และเป็นผู้ดำเนินรายการเมืองไทยเข้านี้ รายการวาไรตี้ข่าวภาคเช้า
- ผู้ประกาศข่าวภาคเที่ยง ข่าวภาคค่ำ ทางสถานีโทรทัศน์ไอทีวี
- ผู้สื่อข่าวสายสังคม-การศึกษา
- ผู้ดำเนินรายการปฏิรูปการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ
- ผู้จัดการแผนกผู้ประกาศ บริษัท ไอทีวี จำกัด มหาชน
- ผู้ประกาศข่าวภาคค่ำทางสถานีโทรทัศน์ไอทีวี
- โปรแกรมดีเร็คเตอร์และพิธีกรรายการ “คืนนี้กับสายสวรรค์”
- พิธีกรอิสระ รายการ “จุมกมด” ทางช่อง ๗



- ผู้ประกาศข่าว “เที่ยงวันทันเหตุการณ์” และ “เรื่องเด่นเย็นนี้”
- ผู้จัดการแผนกกิจการสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร บริษัท เบอร์ลี ยุคเกอร์ จำกัด
- ที่ปรึกษาด้านผู้ประกาศข่าว สถานีโทรทัศน์ไทยรัฐ
- ผู้ประกาศข่าว รายการ “แฟมิลี่ นิวส์ ทูเดย์” ทางช่อง ๓ แฟมิลี่
- เจ้าของบริษัท โลท์นิง โปรดักชั่น จำกัด
- ผู้ผลิตรายการ “แคนดู หนูทำได้”
- ผู้ผลิตและพิธีกร รายการ “โลท์นิง ทอล์ค กับ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง”
- ผู้ผลิตและพิธีกร รายการ “เล่าเรื่องไทย ๆ กับ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง”
- ผู้ผลิตและพิธีกร รายการ “News Insight สายสวรรค์ ขยันยิ่ง”
- ผู้ผลิตและพิธีกร รายการ “Lightning talk กับ สายสวรรค์ ขยันยิ่ง”
- ผู้ผลิตและพิธีกร รายการ “ฟังเพลิน เลิร์น อะราวด์” ออกอากาศทาง YouTube Channel Saisawan Podcast



ประวัติพิธีกร
การประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒



นาวาโท ธนเดช จิตรประวัติ



การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๔๔
- โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ ๑๐๑
- โรงเรียนนายทหารเรือชั้นต้น รุ่นที่ ๖๔
- โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๘๐
- หลักสูตร Anti-Submarine Officer, USA
- หลักสูตร Combat Mission System, Sweden
- หลักสูตร Navigation integrated System, UK
- หลักสูตร Command and Staff College, Singapore
- หลักสูตร The Singapore Workforce Skills Qualifications (WSQ) Graduate Diploma in Organizational Leadership; Skills Future Singapore (SSG)
- หลักสูตร Indo-Pacific Navy Planning Process International Course, USA

ประวัติการทำงาน

- นายทหารควบคุมการบินสกัดกั้น ร.ล.จักรีนฤเบศร กองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ กองเรือยุทธการ
- นายทหารศูนย์ยุทธการ ร.ล.จักรีนฤเบศร กองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ กองเรือยุทธการ
- นายธง ผู้บัญชาการกองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ กองเรือยุทธการ



- ต้นเรือ เรือ ต.๙๒ กองเรือยามฝั่ง กองเรือยุทธการ
- ผู้ควบคุมเรือ เรือ ต.๒๘ กองเรือยามฝั่ง กองเรือยุทธการ
- นายธง รองผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ กองเรือยุทธการ
- ผู้บังคับการ ร.ล.สงขลา กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
- หัวหน้าแผนกยุทธการและการข่าว กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ
- อาจารย์กองวิชาเสนาธิการกิจ ฝ่ายวิชาการ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ



คณะกรรมการจัดการประชุมวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒





คำสั่งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ
(เฉพาะ)

ที่ ๑ /๒๕๖๖

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒

เพื่อให้การดำเนินการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดและสมเกียรติภายในกรอบงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ อาศัยอำนาจตามคำสั่ง ทร. (เฉพาะ) ที่ ๒๔๐/๒๕๕๖ ลง ๑๔ มิ.ย.๕๖ จึงให้ปฏิบัติดังนี้

๑. ให้ผู้ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้ เป็นคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒

๑.๑ จก.ยศ.ทร.	ประธานกรรมการ
๑.๒ รอง จก.ยศ.ทร. (สายงานการศึกษา)	รองประธานกรรมการ
๑.๓ รอง จก.ยศ.ทร. (สายงานการสนับสนุน)	รองประธานกรรมการ
๑.๔ ผอ.สวท.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๕ ผอ.สทท.ภท.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๖ ผอ.สปก.สสท.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๗ จก.ภทช.อร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๘ รอง จก.พร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๙ รอง จก.อศ.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๑๐ เสธ.ยศ.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๑๑ ทน.ฝวท.ยศ.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๑๒ รอง จก.อล.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๑๓ รอง จก.วศ.ทร.	กรรมการที่ปรึกษา
๑.๑๔ รอง ทน.ฝวท.ยศ.ทร.	กรรมการและเลขานุการ
๑.๑๕ ผอ.กยศ.ฝวท.ยศ.ทร.	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๖ ผช.ทน.ฝวท.ยศ.ทร.	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. คณะกรรมการฯ มีหน้าที่ ศึกษา เตรียมการ ประสานงาน กำหนดโครงการ และวางแผนในการดำเนินการจัดประชุมทางวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒

๓. ประธานกรรมการ สามารถแต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

๔. หน่วยต่าง ๆ ให้การสนับสนุนภายในขีดความสามารถ ตามที่คณะกรรมการฯ จะร้องขอ ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้

สั่ง ณ วันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๖

พล.ร.ท. 
(อรรถพล เพชรราย)
จก.ยศ.ทร.



คำสั่งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ

(เฉพาะ)

ที่ ๒ /๒๕๖๖

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ ครั้งที่ ๑๒

ทร. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ โดยมี จก.ยศ.ทร. เป็นประธานกรรมการ รายละเอียดตามคำสั่ง ทร. (เฉพาะ) ที่ ๒๙๐/๒๕๕๒ ลง ๑๙ มิ.ย.๕๒ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของกองทัพเรือ โดยกำหนดให้ประธานกรรมการสามารถแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือ คณะทำงานเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงให้ปฏิบัติ ดังนี้

๑. ให้ผู้ดำรงตำแหน่งและผู้มีรายชื่อต่อไปนี้เป็นคณะอนุกรรมการจัดการประชุมทางวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒

๑.๑ คณะอนุกรรมการอำนวยการ

๑.๑.๑ รอง จก.ยศ.ทร. (สายงานการศึกษา)	ประธานอนุกรรมการ
๑.๑.๒ ทน.ฝวภ.ยศ.ทร.	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๑.๓ รอง เสธ.ยศ.ทร. (สายงานการศึกษา)	อนุกรรมการ
๑.๑.๔ รอง ทน.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ และเลขานุการ
๑.๑.๕ มอ.กยศ.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๑.๖ ผช.ทน.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ

๑.๒ คณะอนุกรรมการดำเนินการจัดประชุม

๑.๒.๑ ทน.ฝวภ.ยศ.ทร.	ประธานอนุกรรมการ
๑.๒.๒ รอง ทน.ฝวภ.ยศ.ทร.	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๒.๓ มอ.กยศ.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๒.๔ มอ.กชภ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๕ มอ.กศษ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๖ มอ.กบ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๗ มอ.กาสธ.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๘ มอ.กาสท.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๙ มอ.กวมศ.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๐ มอ.กววก.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๑ มอ.กอวจ.ฝวภ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ

๑.๒.๑๒	ทก.กง.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๓	รอง ผอ.กวยศ.ฝว.ก.ยศ.ทร	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๔	น.อ.หญิง อารมย์ พลเสน	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๕	ว่าที่ น.อ.บพิศ ทศเทพพิทักษ์	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๖	น.ท.ณัฐวุฒิ ศิริรวานนท์	อนุกรรมการ
๑.๒.๑๗	น.ท.สรชัย ศักดิ์สิทธิ์	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๓ คณะอนุกรรมการวิชาการ		
๑.๓.๑	ผอ.กวยศ.ฝว.ก.ยศ.ทร.	ประธานอนุกรรมการ
๑.๓.๒	รอง ผอ.กวมศ.ฝว.ก.ยศ.ทร.(๑)	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๓.๓	รอง ผอ.กวยศ.ฝว.ก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๓.๔	ว่าที่ น.อ.สง่า บุญการ	อนุกรรมการ
๑.๓.๕	ว่าที่ น.อ.ธนากร ภูักสัน	อนุกรรมการ
๑.๓.๖	น.ท.เกรียงไกร เกาะเจริญ	อนุกรรมการ
๑.๓.๗	น.ท.ณัฐวุฒิ ศิริรวานนท์	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๓.๘	น.ท.อัศวิน คงประเสริฐ	อนุกรรมการ
๑.๓.๙	น.ท.เจนยุทธ นิมา	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๓.๑๐	น.ท.สรชัย ศักดิ์สิทธิ์	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๑	น.ท.พารณ แสงแก้ว	อนุกรรมการ
๑.๔ คณะอนุกรรมการสนับสนุน		
๑.๔.๑	ผอ.กวดก.ฝว.ก.ยศ.ทร.	ประธานอนุกรรมการ
๑.๔.๒	ผอ.กอง สน.ยศ.ทร.	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๔.๓	ผอ.กศช.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๔	ผอ.กบ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๕	ผอ.กบศ.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๖	รอง ผอ.กวดก.ฝว.ก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๔.๗	รอง ผอ.กบ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๔.๘	รอง ผอ.กอง สน.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๙	รอง ผอ.กวยศ.ฝว.ก.ยศ.ทร	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๐	น.อ.นิริฎ โคนกระโทก	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๑	หน.กรรมวิธีข้อมูล กบศ.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๒	น.ท.อำนาจรัตน์ โสภณธรรมพัฒน์	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๓	ผู้แทน สบ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๔	ผู้แทน ขว.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๕	ผู้แทน สสท.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๖	ผู้แทน รฐท.ภท.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๗	ผู้แทน กรม สท.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๘	ผู้แทน อล.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๑๙	ผู้แทน ชย.ทร.	อนุกรรมการ



๑.๔.๒๐	ผู้แทน สท.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๒๑	ผู้แทน พธ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๒๒	ผู้แทน พร.	อนุกรรมการ
๑.๔.๒๓	ผู้แทน ขส.ทร.	อนุกรรมการ

๑.๕ คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์ บัตรเชิญ และพิธีการ

๑.๕.๑	ผอ.กองจ.ฝว.ก.ยศ.ทร.	ประธานอนุกรรมการ
๑.๕.๒	ผอ.กธก.บก.ยศ.ทร.	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๕.๓	รอง ผอ.กองจ.ฝว.ก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ และเลขานุการ
๑.๕.๔	รอง ผอ.กธก.บก.ยศ.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๕.๕	น.อ.อนุพงศ์ สัมภิตตะกุล	อนุกรรมการ
๑.๕.๖	ว่าที่ น.ต.ปกณ ติมาก	อนุกรรมการและ ผช.เลขานุการ
๑.๕.๗	น.ต.บุญธรรม เจียกกระโทก	อนุกรรมการ
๑.๕.๘	ร.อ.หญิง จิรนุช เลิศพนานนท์	อนุกรรมการ
๑.๕.๙	ว่าที่ ร.อ.หญิง ณัฐฐา สุขานุรณ์	อนุกรรมการ
๑.๕.๑๐	ว่าที่ ร.อ.หญิง มินตรา ลำกุล	อนุกรรมการ
๑.๕.๑๑	ร.ท.หญิง มณิกา ชุตระกุล	อนุกรรมการ
๑.๕.๑๒	ผู้แทน. สลก.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๕.๑๓	ผู้แทน สสท.ทร.	อนุกรรมการ
๑.๕.๑๔	ผู้แทน กพร.ทร.	อนุกรรมการ

๒. หน้าที่ความรับผิดชอบ

๒.๑ คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย อำนวยความสะดวก และให้คำปรึกษา ในการจัดการประชุมทางวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒ ให้สำเร็จด้วยความเรียบร้อยสมตามความมุ่งหมายของทางราชการ

๒.๒ คณะอนุกรรมการดำเนินการจัดประชุม มีหน้าที่วางแผน กำกับดูแล ดำเนินการและ ประสานงานกับคณะกรรมการฝ่ายอื่น ๆ ให้การประชุมวิชาการของ ทร. ครั้งที่ ๑๒ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ภายในงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ

๒.๓ คณะอนุกรรมการวิชาการ มีหน้าที่กำหนดหัวข้อ รูปแบบ และแนวทางการจัดการประชุม ทางวิชาการ การกำหนดองค์ปาฐก ผู้บรรยาย ผู้นำเสนอผลงานทางวิชาการ ผู้เข้าร่วมการสัมมนาแบบ Panel Discussion พิธีกรผู้ดำเนินรายการ พิธีกรผู้ดำเนินการสัมมนา การกำหนดขอบเขตและเนื้อหาของการบรรยาย การสัมมนา บทความทางวิชาการ และเนื้อหาการจัดนิทรรศการ การกำหนดขอบเขตเนื้อหา และรูปแบบ เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ รวมทั้งการจัดทำเอกสารประกอบการประชุมวิชาการ การประสานงาน ทางวิชาการทั้งปวงกับผู้เกี่ยวข้อง

๒.๔ คณะอนุกรรมการสนับสนุน มีหน้าที่ดำเนินการเตรียมการเรื่องสถานที่ โสตทัศนศึกษา การจัดเลี้ยง การขนส่ง การรักษาความปลอดภัย การจัดการจราจร และการจัดนิทรรศการตามขอบเขต เนื้อหาที่คณะกรรมการวิชาการกำหนด

๒.๕ คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์ มีหน้าที่จัดทำบัตรเชิญ ประสานการปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทั้งปวง การประชาสัมพันธ์ จัดของที่ระลึก ให้การรับรองผู้บังคับบัญชาและต้อนรับ ผู้ร่วมงาน





The 12th RTN SYMPOSIUM

BLUE ECONOMY NAVY



BLUE ECONOMY NAVY

