



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “เผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล”

โดย รองศาสตราจารย์ ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ

ธันวาคม 2550

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “เผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล”

คณะผู้วิจัย สังกัด

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. รศ. ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. รศ. ดร. ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ | คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ |
| 3. ดร.สมิท ธรรมเชื้อ | กองประมงต่างประเทศ กรมประมง |
| 4. นายโกมล จิรัชย์สุทธิกุล | สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา |
| 5. นางพวงทอง อ่อนอุระ | กองประมงต่างประเทศ กรมประมง |
| 6. นางสุมาลี สุขदानนท์ | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 7. นางสาวอรชา ธนากร | กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย |
| 8. นายเทวัญ ธนมาลรัตน์ | สำนักงานประมงจังหวัดนครสวรรค์ กรมประมง |
| 9. นายสมภพ รุ่งสุภา | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 10. นางสุนันทา เจริญปัญญา | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 11. นาวาตรี วันชัย จันทรละเอียด | กองสมุทรศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์ |
| 12. นายศักดิ์อนันต์ ปลาทอง | คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ |
| 13. นางสาวอาภรณ์ โพธิ์พงศ์วิวัฒน์ | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 14. นางสาววลัยพร ล้ออัศจรรย์ | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 15. นางสาวโสภิต สร้อยสอดศรี | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 16. นางสาวพรพรรณ จันทรแจ้ง | สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเลมีจุดมุ่งหมายเพื่อกระตุ้นให้สาธารณชนในวงกว้างได้เข้าใจถึงแนวคิดผลประโยชน์ชาติทางทะเล และรับทราบถึงสถานการณ์การใช้ทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันพร้อมแนวทางการแก้ไขจากงานศึกษาวิจัย อันจะทำให้เกิดความตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของผลประโยชน์ชาติทางทะเล จึงได้จัดกิจกรรมการสัมมนาในหัวข้อเรื่อง 7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิถีชีวิตหรือโอกาส ในวันจันทร์ที่ 10 กันยายน 2550 ระหว่างเวลา 09.00- 17.30 น. ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ โดยทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสนใจเข้าร่วมสัมมนาถึง 235 ท่าน ซึ่งบรรลุตามเป้าหมายของการจัดสัมมนา นอกจากนี้ ยังสามารถรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากการสัมมนาในครั้งนี้ มาประกอบกับผลการศึกษาของโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน จัดทำเป็นรายงานสรุปผลการศึกษารื่องการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้นำไปจัดพิมพ์เป็นหนังสือสร้างสรรค์ปัญญา: ชุดนโยบายสาธารณะ ลำดับที่ 17 เรื่อง “ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สถานการณ์และข้อเสนอ” ซึ่งทางโครงการก็คาดหวังว่าจะเป็น การช่วยสร้างกระแสให้คนทั่วไปเกิดความตระหนักและให้ความสำคัญกับการพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของคนไทยต่อไป

นอกจากกิจกรรมจัดสัมมนาแล้ว โครงการยังมีส่วนช่วยผลักดันให้คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ภายใต้คณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม ได้นำข้อเสนอเชิงนโยบายเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี จนได้ข้อสรุปและได้รับมติเห็นชอบจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 ให้จัดตั้งคณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ภายใต้คณะกรรมการอำนวยการและประสานการปฏิบัติตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (อปท.) อยู่ในความดูแลของสภาความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ได้เริ่มจัดทำและใช้นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลไว้ส่วนหนึ่งแล้ว และให้กระทรวงการต่างประเทศซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ของไทยเร่งดำเนินการร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวอย่างสมบูรณ์โดยเร็ว การดำเนินการในส่วนนี้จึงทำให้โครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในข้อที่ 2 คือ เสนอแนะนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับเรื่องการบริหารจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลต่อรัฐบาล

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : RUG5030002

ชื่อโครงการ : โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเล

ชื่อนักวิจัย : เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์¹, ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ², โกมล จิรัชย์สุทธิกุล³, พวงทอง อ่อนอุระ⁴, สมิต ธรรมเชื้อ⁴, เทวัญ ธนมาลารัตน์⁴, อรชา ธนากร⁵, สุมาลี สุขदानนท์⁶, สุนันทา เจริญปัญญาภัย⁶, สมภาพ รุ่งสุภา¹, ศักดิ์อนันต์ ปลาทอง⁷, วันชัย จันทรละเอียด⁸, อาภรณ์ โพธิ์พงศ์วิวัฒน์¹, วลัยพร ล้ออัสจรรย์¹, โสภิต สร้อยสอดศรี¹, พรพรรณ จันทรแจ้ง¹,

¹สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ²คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,

³สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ⁴กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, ⁵กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, ⁶สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ⁷

คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, ⁸กรมอุทกศาสตร์,

email address : padermsakj@yahoo.com

ระยะเวลาโครงการ : กันยายน 2550 – ตุลาคม 2550

โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเลมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้สาธารณชนในวงกว้างได้เข้าใจถึงแนวคิดผลประโยชน์ชาติทางทะเล และรับทราบถึงสถานการณ์การใช้ทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันพร้อมแนวทางการแก้ไขจากงานศึกษาวิจัย อันจะทำให้เกิดความตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของผลประโยชน์ชาติทางทะเล รวมถึงเสนอแนะนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับเรื่องการบริหารจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลต่อรัฐบาล โดยได้จัดให้มีการสัมมนาเรื่อง 7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤติหรือโอกาส ขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 10 กันยายน 2550 ระหว่างเวลา 09.00- 17.30 น. ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดจนประชาชนและสื่อมวลชน เข้าร่วมจำนวน 235 คน ซึ่งผลจากการประชุมทำให้เกิดข้อสรุปเป็นข้อเสนอแนะนโยบายที่คณะผู้วิจัยและคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้นำเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีผ่านทางประธานคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคมจำนวน 2 ข้อ คือ การจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบโดยข้อเสนอแรกเปลี่ยนจากการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล เป็นคณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ภายใต้ อปท. และ

เห็นชอบในหลักการให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยสมบูรณ์ต่อไป ทั้งนี้ผลของการดำเนินโครงการทำให้ประเด็นผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลเริ่มเป็นที่สนใจมากยิ่งขึ้น และหากมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องก็น่าจะกลายเป็นประเด็นสาธารณะ ซึ่งจะเป็นแรงผลักดันให้เกิดมีนโยบายระดับชาติเพื่อการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่มีความสมดุล พอเพียง และยั่งยืนได้ต่อไป

คำหลัก : ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล นโยบาย การจัดการความรู้

Abstract

Project Code : RUG5030002

Project Title :

Investigators : Jarayabhand P.¹, Petpiroon S.², Jirachaisudtignkun K.³, Onoora P.⁴, Thammachau S.⁴, Thanamalarat T.⁴, Tanakorn O.⁵, Sukdanont S.⁶, Charoenpanyaying S.⁶, Rungsupha S.¹, Plathong S.⁷, Chanla-iad W.⁸, Losussachan W.¹, Soisodsri S.¹, Janjang P.¹

¹Aquatic Resource Research Institute Chulalongkorn University, ²Faculty of Fisheries Kasetsart University, ³Office of the Council of State, ⁴Department of Fisheries Ministry of Aquaculture and Cooperatives, ⁵Department of Treaties and Legal Affairs Ministry of Foreign Affairs, ⁶Transportation Institute Chulalongkorn University, ⁷Faculty of Science Prince of Songkla University, ⁸Hydrographic Department Royal Thai Navy

email address : padermsakj@yahoo.com

Project Duration : September 2007 – October 2007

The objectives of the Dissemination of Research Findings on National Marine Interests Project are to increase public understanding on the concept of National Marine Interests, to inform the public about current situations and challenges on the use of marine and coastal resources in Thailand, and to recommend the mitigation measures for addressing those challenges. As a result, these will lead to public awarenesses and concerns on the importance of National Marine Interests. Additionally, this project is aimed to propose recommendations on a new national marine policy framework to Thai's government for consideration. Accordingly, the seminar on "7.5 Trillion Baht of National Marine Interests: Crisis or Opportunity" was then held at the Queen Sirikit National Convention Center on Monday, 10 September 2007 at 09.00- 17.30. There were the total of 235 participants including relevant agencies, stakeholders, general public, and journalists. Results from the seminar were incorporated into the policy recommendations made by the research team and the Steering Sub-committee on National Marine Interests Policy Making. The recommendations were then proposed to the Cabinet for consideration via the Chair of the Steering Committee on Social Driving Force. Two main issues emphasized in the

recommendations are as follows. First, the Commission on National Marine Interests Policy shall be established. Second, Thailand shall participate in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) as a member country. According to the Cabinet Resolution, the cabinet members approved the proposed recommendations. However, for the former recommendation, they called for the alteration of the committee formation from the Commission on National Marine Interests Policy to the Sub-Committee on Knowledge Management for National Marine Interests which will be under the supervision of Administration and Coordinating Committee on Implementation of National Marine Security Policy. Furthermore, the cabinet agreed with the latter recommendation that relevant agencies shall execute the process of ratifying the UNCLOS 1982. Finally, results from the project implementation will lead to an increase in public attention on an issue of National Marine Interests. Combined with continuous public communication and advertisement, this will in turn serve as a driving force for the development of National Marine Policy governing the sustainable and subsistent use of marine resources in Thailand.

Keywords : National Marine Interests, Policy, Knowledge Management

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ก
บทคัดย่อ	ข
Abstract	ง
1 หลักการและเหตุผล	1
2. วัตถุประสงค์	1
3. ผลการดำเนินงาน	1
3.1 การสัมมนาในหัวข้อ “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส	2
3.2 การนำเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล	3
ภาคผนวก ก	
รายละเอียดการสัมมนาในหัวข้อ “7.5 ล้านล้านบาท	
ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”	6
ภาคผนวก ข	
หัวข้อบรรยาย เรื่อง 7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส	
โดย ศ. ดร. สมปอง สุจริตกุล	21
ภาคผนวก ค	
หัวข้อบรรยาย เรื่อง ความมั่นคงในการใช้ทะเล โดย พลเรือเอกวีรพล วรรณนท์	24
ภาคผนวก ง	
หัวข้อบรรยาย เรื่อง ทรัพยากรทางธรรมชาติ การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อม	
โดย ดร. เทพ เมนะเสวต	29
ภาคผนวก จ	
หัวข้อบรรยาย เรื่อง พาณิชยนาวีไทย: ความสำเร็จหรือความล้มเหลว	
โดย สุมาลี สุขदानนท์ และสุนันทา เจริญปัญญาอิง	39
ภาคผนวก ฉ	
หัวข้อบรรยาย เรื่อง กฎหมายภายใน: ปัญหาและแนวทางแก้ไข	
โดย โกมล จิรัชยสุทธิกุล	62
ภาคผนวก ช	
ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล “สมดุล พอเพียง และยั่งยืน”	70
ภาคผนวก ซ	
รายงานการระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย	74
ภาคผนวก ฌ	
รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล:	83
วิกฤติหรือโอกาส”	

โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเล

1. หลักการและเหตุผล

โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเลเป็นหนึ่งในกระบวนการที่จะให้ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการจัดทำโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนมีการผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ เพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลการศึกษาวิจัยไปสู่หน่วยงาน/องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป นอกจากนี้ยังมุ่งหวังที่จะสร้างกระแสให้คนทั่วไปเกิดความตระหนักในความสำคัญของการพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของคนไทย อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนผลักดันให้เกิดมีแนวนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเลเพื่อนำเสนอต่อรัฐบาล

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อกระตุ้นให้สาธารณชนในวงกว้างได้เข้าใจถึงแนวคิดผลประโยชน์ชาติทางทะเล และรับทราบถึงสถานการณ์การใช้ทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันพร้อมแนวทางการแก้ไขจากงานศึกษาวิจัย อันจะทำให้เกิดความตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของผลประโยชน์ชาติทางทะเล
2. เพื่อเสนอแนะแนวนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับเรื่องการบริหารจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลต่อรัฐบาล

3. ผลการดำเนินงาน

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเลร่วมกับคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล¹ มีการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การจัดสัมมนาในหัวข้อเรื่อง 7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤติหรือโอกาส การนำข้อเสนอเชิงนโยบายที่สังเคราะห์ได้จากงานวิจัยและการประชุม เสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ฯลฯ โดยรายละเอียดของกิจกรรมต่างๆ มีดังนี้

¹ สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง การขับเคลื่อนสังคม ขึ้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2550 ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล การประชุมดังกล่าวได้ข้อเสนอจำนวน 27 ประเด็น โดยมีประเด็นของการจัดการผลประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เป็นหนึ่งในประเด็นที่ได้รับการเสนอและจัดตั้งขึ้นเป็นคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม ที่มี ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม เป็นประธานคณะกรรมการฯ

3.1 การสัมมนาในหัวข้อเรื่อง 7.5 ล้ำล้ำบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤตหรือโอกาส

1) ความเป็นมาและวัตถุประสงค์การสัมมนา

เมื่อคณะอนุกรรมการฯ และนักวิจัยได้ประมวลองค์ความรู้จากรายงานวิจัย รวมทั้งการวิเคราะห์ระดมความคิดจากผู้เกี่ยวข้องเบื้องต้น ทำให้มีประเด็นของการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลอย่างครอบคลุมในทุกมิติ สำหรับการขับเคลื่อนให้เห็นความสำคัญของการจัดทำนโยบายระดับชาติเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของไทย และเห็นสมควรจัดการสัมมนาโดยมีเป้าหมายเพื่อสอบถามแนวคิดและทำความเข้าใจในภาพรวมของผลประโยชน์ชาติทางทะเลจากมุมมองที่หลากหลาย และให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการบริหารจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลให้ครอบคลุมทุกมิติ รวมถึงการสร้างเครือข่ายองค์ความรู้ด้านการจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเล และกระตุ้นให้สาธารณชนทั่วไปได้ตระหนักถึงความสำคัญที่จะต้องมีการสร้างนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลของคนไทย โดยจัดสัมมนาในหัวข้อเรื่อง 7.5 ล้ำล้ำบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤตหรือโอกาส ในวันจันทร์ที่ 10 กันยายน 2550 ระหว่างเวลา 09.00- 17.30 น. ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ (รายละเอียดการประชุมตามภาคผนวก ก)

การสัมมนาในครั้งนี้ได้รับความสนใจตอบรับจากทุกภาคส่วน ประกอบด้วยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สมาชิกพรรคการเมือง สถาบันการศึกษา องค์กรพัฒนาเอกชน สมาคม/ภาคธุรกิจ ตัวแทนภาคประชาชน และเจ้าหน้าที่ของรัฐ 18 หน่วยงาน อาทิ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กรมอุทกศาสตร์ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมบัญชีกลาง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร สำนักงบประมาณ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฯ รวมทั้งสิ้น 235 ท่าน

การสัมมนาได้รับเกียรติจาก ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กล่าวปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “ผลประโยชน์ชาติทางทะเลกับนโยบายและการจัดการของภาครัฐ” ก่อนที่จะเริ่มการเสวนาภาคเช้าในหัวข้อ ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤตหรือโอกาส ซึ่งมีผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ยาวนานในวงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมให้ข้อมูล ดังนี้

– ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤตหรือโอกาส? (ภาคผนวก ข)

โดย ศ.ดร.สมปอง สุจริตกุล

ศาสตราจารย์อาวุโส มหาวิทยาลัย Golden Gate และมหาวิทยาลัยรังสิต

– ความมั่นคงในการใช้ทะเล (ภาคผนวก ค)

โดย พลเรือเอก วีรพล วรรณนท์

เสนาธิการทหารเรือ

และผู้อำนวยการศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

– **ทรัพยากรธรรมชาติ การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางทะเล** (ภาคผนวก ง)

โดย ดร.เทพ เมนะเศวต

อดีตผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายประมง องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ

– **พหุวิทยาวิไทย: ความสำเร็จหรือความล้มเหลว** (ภาคผนวก จ)

โดย นางสาวมาลี สุขदानนท์

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

– **กฎหมายไทย ปัญหาและแนวทางแก้ไข** (ภาคผนวก ฉ)

โดย นายโกมล จิรัชยสุทธิกุล

ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ส่วนภาคปลายเป็นการระดมความคิดเห็นในหัวข้อ **นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน** โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อยเพื่อเปิดโอกาสให้ทุกท่านที่เข้าร่วมได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อองค์ความรู้ที่ได้จากการดำเนินงานของคณะทำงาน และร่วมให้ข้อเสนอแนะเพื่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติเพื่อรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลของไทยกันอย่างกว้างขวาง

2) **ข้อสรุปจากการสัมมนา**

ภายหลังการสัมมนาคณะอนุกรมขับเคลื่อนฯ และนักวิจัยของโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน ได้จัดทำรายงานสรุปผลการศึกษารื่องการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ซึ่งสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยได้นำไปจัดพิมพ์เป็นหนังสือสร้างสรรค์ปัญญา: ชุดนโยบายสาธารณะ ลำดับที่ 17 เรื่อง “ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สถานการณ์และข้อเสนอ”

3.2 การนำเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ภายใต้คณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคมได้นำข้อเสนอเชิงนโยบายเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ รับเรื่องดังกล่าวไปศึกษาในรายละเอียดร่วมกับหน่วยงานและนักวิชาการที่เกี่ยวข้อง แล้วนำมาเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ (สมช.) ได้ทำการศึกษารายละเอียดตามมติดังกล่าว จนมีข้อสรุปร่วมกันกับคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม ดังนี้

1) **เรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล**

จากการพิจารณา นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2548-2552) ของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ซึ่งมีคณะกรรมการอำนวยการและประสานการปฏิบัติตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (อปท.)

เป็นผู้ดูแลแล้วเห็นว่า นโยบายดังกล่าวมีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับความมั่นคง (National Security) เป็นหลัก แต่ก็จะสัมพันธ์กับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านอื่นๆ ในทะเล ซึ่งจะเป็นกรอบและแนวทางให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับทะเลนำไปใช้ได้ แต่เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่เสนอให้จัดตั้งนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อการบริหารจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (National Interests) ในภาพรวมมากกว่าด้านใดด้านหนึ่งเป็นการเฉพาะ และมุ่งดำเนินการเพื่อช่วยเสริมหรือผลักดันการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ให้ไปในทิศทางเดียวกัน โดยใช้องค์ความรู้ทางวิชาการในมิติต่างๆ เป็นเครื่องมือ อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของอปท. พบว่ามีองค์ประกอบที่ค่อนข้างครบถ้วน ทั้งยังมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลอย่างกว้างขวาง สอดคล้องกับองค์ประกอบและหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลที่เสนอจัดตั้ง เพื่อมิให้เป็นการซ้ำซ้อน คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นชอบตามข้อเสนอของสภาความมั่นคงแห่งชาติที่จะปรับเปลี่ยนการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานโดยตรง เป็นการการจัดตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้ อปท. ซึ่งอยู่ในการดูแลของสภาความมั่นคงแห่งชาติ

โดย คณะอนุกรรมการชุดดังกล่าว จะมุ่งเน้นในการเป็นหน่วยประมวลความรู้ (Think Tank) ช่วยจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลทุกมิติในภาพรวม ซึ่งจะเป็นการช่วยเสริมให้การดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของอปท. มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น ในชื่อของ **คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล** โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(1) เสนอแนะและให้คำแนะนำทางวิชาการเกี่ยวกับนโยบาย มาตรการ แผนงาน หรือโครงการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลเพื่อความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลในทุกด้านทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ ของหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน หรือองค์กรประชาชนเพื่อให้การปฏิบัติตามนโยบาย มาตรการ แผนงาน หรือโครงการนั้นเป็นไปอย่างสอดคล้องกันหรือ มีการประสานงานกันและมีประสิทธิภาพ

(2) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน หรือองค์กรประชาชนที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลเพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย มาตรการ แผนงาน หรือโครงการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

(3) ติดตามและประเมินผลในการปฏิบัติตามนโยบาย มาตรการ แผนงาน หรือโครงการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

(4) จัดทำกรอบนโยบายทางทะเลเพื่อคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในทุกๆ ด้าน เพื่อให้นโยบายและยุทธศาสตร์บรรลุผลสำเร็จ

(5) ให้ความรู้ทางวิชาการเพื่อประสานและสนับสนุนกระบวนการเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

(6) ดำเนินการศึกษารูปแบบและให้ข้อเสนอแนะในการจัดตั้งองค์กรอิสระหรือองค์กรในรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลทั้งหมดอย่างบูรณาการ

(7) ดำเนินการให้มีการตรากฎหมายกลางขึ้นใช้บังคับเพื่อรักษามลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ซึ่งกฎหมายดังกล่าวต้องไม่ขัดแย้งกับกฎหมายอื่นที่มีอยู่แล้ว

และเพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวครบทุกภาคส่วน องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลจึงควรประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ ภาควิชาการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สามารถดำเนินงานได้อย่างสอดคล้องและมีประสิทธิภาพ เป็นหนึ่งเดียวกับคณะกรรมการ อปท. จึงขอเสนอให้มีการแต่งตั้งประธานคณะอนุกรรมการ และผู้ทรงคุณวุฒิอีก 1 ท่าน ซึ่งเป็นอนุกรรมการ เข้าเป็นคณะกรรมการของ อปท. เพิ่มเติม

2) การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ในนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2548-2552) ได้กำหนดในข้อ 3.1 ให้เร่งรัดการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวไว้ ซึ่งมีกระทรวงการต่างประเทศโดยคณะกรรมการกฎหมายทะเลเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการในเรื่องนี้จะต้องมีการแก้ไขกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องหลายฉบับรองรับจึงทำให้ล่าช้า ทั้งนี้ กระทรวงการต่างประเทศเห็นว่า แนวทางที่เป็นไปได้เพื่อให้เข้าเป็นภาคีได้เร็วขึ้น คือ การจัดทำกฎหมายกลางให้ครอบคลุมทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศได้ยกร่างไว้แล้ว ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบกับแนวทางประการหลัง กระทรวงการต่างประเทศจักได้หารือกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

สมช. ได้นำข้อสรุปทั้ง 2 ข้อข้างต้นเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอีกครั้งในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกับข้อเสนอตามข้อ 1) และ 2) แล้ว

3.3 งานอื่นๆ

เพื่อให้ประเด็นผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลกลายเป็นประเด็นสาธารณะ โครงการก็มีการส่งบทความหรือรายงานสรุปประเด็นข้อเสนอต่างๆ เข้าร่วมในกิจกรรมที่หน่วยงานต่างๆ จัดขึ้น เช่น กิจกรรมตลาดนัดนโยบาย (ภาคผนวก ข) เป็นต้น

การสัมมนา

“๗.๕ ล้ำล้ำบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤตหรือโอกาส”

วันจันทร์ที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๐

ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ

จัดโดย

คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

๑. หลักการและเหตุผลของการจัดสัมมนา

รัฐบาลมีความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สังคมที่มีเป้าหมายเพื่อ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน” โดยรัฐบาลตระหนักดีว่าการพัฒนาสังคมมีทุนทางสังคมที่กลุ่ม/เครือข่ายต่างๆ ทั้งภาคราชการ ภาควิชาการ ภาคธุรกิจ และภาคประชาชนดำเนินการอยู่แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่จำกัด รัฐบาลจึงต้องคิดสรรประเด็นเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลให้เกิดเป็นรูปธรรม และสร้างกลไกเพื่อรองรับการพัฒนาสังคมในระยะต่อไป ผลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การขับเคลื่อนสังคม” เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๐ ที่ทำเนียบรัฐบาล ได้ข้อเสนอเกี่ยวกับนโยบายด้านสังคมจำนวน ๒๗ ประเด็น ซึ่งหนึ่งในข้อเสนอดังกล่าวมีประเด็น การจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเล และรองนายกรัฐมนตรี นายไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม ประธานคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลเพื่อเป็นกลไกในการประสานเร่งรัด และติดตามการทำงานร่วมกัน รวมถึงสื่อสารเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเลไปสู่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้ประมวลองค์ความรู้และสถานการณ์ในภาพรวมของการใช้ทะเลของประเทศไทยในทุกมิติ จากรายงานวิจัย “โครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน” ซึ่งสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ คณะประมงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรมประมง กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมอุทกศาสตร์ และสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันศึกษาโดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) รวมทั้งได้มีการวิเคราะห์ระดมความคิดจากผู้เกี่ยวข้องเบื้องต้นแล้ว ทำให้มีประเด็นของการจัดการใช้ประโยชน์ทางทะเลอย่างครอบคลุมในทุกมิติสำหรับการขับเคลื่อนให้เห็นความสำคัญของการจัดทำนโยบายระดับชาติเพื่อรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลของไทย

คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล จึงได้ร่วมกับสกว. และสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดการสัมมนาเรื่อง “๗.๕ ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส” โดยมีเป้าหมายเพื่อสอบถามความคิดเห็นและทำความเข้าใจในภาพรวมของผลประโยชน์ชาติทางทะเลจากมุมมองที่หลากหลาย รวมไปถึงสร้างเครือข่ายองค์ความรู้ด้านการจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเล รวมทั้งกระตุ้นให้สาธารณชนทั่วไปได้ตระหนักถึงความสำคัญที่จะต้องมีการสร้างนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลของคนไทย ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ จะได้รวบรวมข้อมูลที่ได้นำเสนอต่อคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม และผลักดันให้เกิดการพัฒนากลไกระดับชาติต่อไป

๒. ความสำคัญของผลประโยชน์ชาติทางทะเล

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดกับทะเลมีความยาวทั้งสิ้นกว่า ๒,๘๐๐ กิโลเมตร รวมมีพื้นที่ทางทะเลอยู่กว่า ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตรหรือคิดเป็นมากกว่าร้อยละ ๖๒ เมื่อเทียบกับพื้นที่เขตทางบก โดยมีทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต่างๆ อยู่เป็นจำนวนมาก มีผู้คนที่อาศัยอยู่ตลอดแนวชายฝั่งทะเลถึง ๒๔ จังหวัด ตามสถิติของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทยปี ๒๕๔๘ มีประชากรถึงกว่า ๑๙ ล้านคน ทั้งนี้ การใช้ทะเลของคนไทยไม่ได้จำกัดอยู่แค่ในพื้นที่เขตทางทะเลนี้เท่านั้น หากเรามีแนวทางที่ชัดเจนร่วมกันเรายังสามารถใช้ทะเลไปถึงเขตทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากล เขตน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน หรือแม้แต่เขตทะเลของประเทศอื่นๆ ทั่วโลกที่สามารถทำความตกลงกันได้อีกด้วย ทรัพยากรเหล่านี้จึงมีความสำคัญต่อประเทศไทยในระดับสูง

ในขณะที่ทะเลมีความเกี่ยวข้องกับทุกคน และกิจกรรมการใช้ทะเลก็เกิดขึ้นในหลายมิติ หลายระดับ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งจึงมีความสำคัญ ทั้งในแง่ที่เป็นทรัพยากร ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของการประกอบอาชีพ เช่น การทำการประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การคมนาคมขนส่ง พาณิชยกรรม การเดินเรือ การสื่อสาร พลังงาน ไปจนถึงการท่องเที่ยว ส่งผลต่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และความมั่นคง-มั่นคงของทุกคนในประเทศ มีการประเมินว่า มูลค่าทรัพยากรของประเทศไทยที่ได้มาจากทะเลและการใช้ประโยชน์จากทะเลในแต่ละปีนั้นสูงกว่า ๕.๕ ล้านล้านบาท (พิพัฒน์ ตั้งสีกุล, ๒๕๔๘)

อย่างไรก็ตาม ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่มีความหลากหลายเหล่านี้ก็มีข้อจำกัดในการใช้ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ทรัพยากรบางชนิดก็สามารถสร้างขึ้นใหม่ได้ตามธรรมชาติซึ่งเรียกว่าทรัพยากรคืนรูป (Renewable Resources) แต่บางชนิดก็ไม่สามารถสร้างขึ้นมาทดแทนได้ใหม่มีแต่ใช้แล้วหมดไป ซึ่งเรียกว่าทรัพยากรไม่คืนรูป (Non-renewable Resources) ดังนั้น ในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งจึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม กล่าวคือ การที่สามารถรวมเอาปัจจัยต่างๆ ในด้าน คน ทุน องค์ความรู้ เทคโนโลยี วัฒนธรรม และอื่นๆ นำมาใช้ร่วมกับความต้องการที่แท้จริงของชุมชนในภาพรวม

นอกจากข้อจำกัดซึ่งเป็นปัญหาโดยตรงของตัวทรัพยากรแล้ว การใช้ทรัพยากรทางทะเลและ

ชายฝั่งของประเทศไทยยังมีปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการที่สามารถแบ่งตามลักษณะของผู้ใช้ทรัพยากรได้ดังนี้

๑. ผู้ใช้ทรัพยากร ได้แก่ คนที่นำทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งไปใช้ให้เกิดประโยชน์ ซึ่งมีทั้งในระดับปัจเจกบุคคล ระดับกลุ่มคน ระดับภูมิภาค ไปจนระดับประเทศ โดยจะเป็นคนในท้องที่บริเวณชายฝั่งทะเล หรือคนอื่น ๆ ที่ไม่ได้อยู่ในท้องที่ก็ตาม ปัญหาของผู้ใช้ทรัพยากร คือ ใช้แบบมือใครยาวสาวได้สาวเอา ไม่ได้คำนึงถึงข้อจำกัดของตัวทรัพยากร จนบางครั้งทำให้สูญเสียโอกาสที่จะได้ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า นอกจากนี้ผู้ใช้ทรัพยากรที่เป็นคนในท้องที่บริเวณชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่ มักสูญเสียโอกาสที่จะเข้าใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในอาณาบริเวณของตน ซึ่งอาจเนื่องมาจากการไม่ได้รับทราบข่าวสาร หรือความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีและวิทยาการในการนำเอาทรัพยากรไปใช้เพียงพอหรือเท่าเทียมกับผู้ประกอบกิจการจากภายนอก

๒. ผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น ภาครัฐ ขาดวิสัยทัศน์ในการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งร่วมกัน ทำให้ไม่สามารถสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการแบบองค์รวมได้ทั้งในส่วนนโยบายและองค์กร/หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการ นอกจากนี้เครื่องมือในการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของไทย เช่น บทบัญญัติของกฎหมาย บางส่วนเป็นแบบใช้เฉพาะเรื่องและมีแนวทางดำเนินงานแยกส่วนแตกต่างกัน บางส่วนซ้ำซ้อน และไม่มีความครอบคลุมพอที่เจ้าหน้าที่จะใช้บังคับปฏิบัติได้ บางส่วนล้าสมัยไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ทางทะเลในปัจจุบัน และกฎข้อบังคับในระดับภูมิภาค หรือระดับโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงไป

ทั้งนี้ ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของปัญหาด้านการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของประเทศไทยที่กล่าวไปข้างต้นก็มาจากการที่ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด จากแต่เดิมที่เคยมีอยู่อย่างมาก ได้ลดลงทั้งปริมาณและคุณภาพ เกิดความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม ในขณะที่ผู้ใช้กลับมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งทำให้รูปแบบของความต้องการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งมีความหลากหลายและซับซ้อนเพิ่มมากขึ้นด้วย ท้ายที่สุดผลที่เกิดขึ้น คือ ประเทศไทยอาจจะไม่สามารถรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีมูลค่ามหาศาลไว้ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ หากยังไม่มี การสร้างนโยบายหรือแผนการบริหารจัดการแบบบูรณาการที่จะทำให้การใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของประเทศไทยเป็นไปอย่างเหมาะสม พอเพียงและยั่งยืน

๓. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อทำความเข้าใจในภาพรวมของผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจากมุมมองที่หลากหลาย
- ๒) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สมาชิกพรรคการเมือง เจ้าหน้าที่ของรัฐ ภาคธุรกิจ นักวิชาการ องค์กรพัฒนาเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ และให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญและผลกระทบที่เกิดขึ้นหากไม่มีการจัดการ

๔. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) สาธารณชนรับรู้และร่วมขับเคลื่อนให้ผลประโยชน์ทางทะเลเป็นวาระแห่งชาติ
- ๒) ข้อคิดเห็นเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอนโยบายการจัดการใช้ประโยชน์ชาติทางทะเลให้ครอบคลุมในทุกมิติขึ้นอย่างรูปธรรม เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการรวมพลังขับเคลื่อนสังคม

๕. กลุ่มเป้าหมาย

จำนวน ๒๐๐ คน ประกอบด้วย สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สมาชิกพรรคการเมือง เจ้าหน้าที่ของรัฐ ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน องค์กรพัฒนาเอกชน นักวิชาการ สถาบันการศึกษา และประชาชนทั่วไป

๖. หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- ๑) องค์กรร่วมจัด
คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล
สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- ๒) องค์กรรับผิดชอบดำเนินการ
สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๗. คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเล

องค์ประกอบ

- | | |
|--|---------------------|
| ๑. ศาสตราจารย์กิตติคุณ ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์ | ที่ปรึกษา |
| ๒. พลเรือตรี ศิริวัฒน์ ธนะแพทย์ | ที่ปรึกษา |
| ๓. รองศาสตราจารย์พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล | ประธานอนุกรรมการ |
| ๔. รองศาสตราจารย์ ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ | รองประธานอนุกรรมการ |
| ๕. รองศาสตราจารย์สุชาดา ชินะจิตร | อนุกรรมการ |
| ๖. นางเจตจินดา โชติยะปุตตะ | อนุกรรมการ |
| ๗. รองศาสตราจารย์ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ | อนุกรรมการ |
| ๘. นายโกมล จิรัชย์สุทธิกุล | อนุกรรมการ |
| ๙. นาวาเอกศูนย์ปิ่น โสมภีร์ | อนุกรรมการ |

๑๐. นางพวงทอง อ่อนอุระ	อนุกรรมการ
๑๑. นางสาวอรชา ธนากร	อนุกรรมการ
๑๒. นางสุมาลี สุขตานนท์	อนุกรรมการ
๑๓. รองศาสตราจารย์ดวงพรรณ กริชชาญชัย	อนุกรรมการ
๑๔. นายศักดิ์อนันต์ ปลาทอง	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑๕. นางสาวอาภรณ์ โพธิ์พงศ์วิวัฒน์	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. จัดทำข้อเสนอนโยบายการจัดการการใช้ประโยชน์ชาติทางทะเลให้ครอบคลุมในทุกมิติ
ขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อรองรับการใช้อำนาจอธิปไตย สิทธิอธิปไตย อำนาจการใช้สิทธิ
และการปฏิบัติหน้าที่ในเขตทางทะเล
๒. ศึกษาและเสนอความเห็นในการพัฒนากฎระดับชาติเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้าน
ผลประโยชน์ชาติทางทะเลและการใช้ประโยชน์ทางทะเล

๘. คณะทำงานโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ ทะเลอย่างยั่งยืน โดยการสนับสนุนของ สกว.

๑. ศาสตราจารย์กิตติคุณ ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์	ที่ปรึกษา
๒. รองศาสตราจารย์ ดร. พิพัฒน์ ตั้งสีกุล	ที่ปรึกษา
๓. พลเรือเอก ถนอม เจริญลาภ	ที่ปรึกษา
๔. พลเรือตรี ศิริวัฒน์ ธนะแพทย์	ที่ปรึกษา
๕. ศาสตราจารย์ ดร.สนธิ อักษรแก้ว	ที่ปรึกษา
๖. นายสุธรรม จิตรานุเคราะห์	ที่ปรึกษา
๗. รองศาสตราจารย์ ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์	ที่ปรึกษา
๘. รองศาสตราจารย์ ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์	หัวหน้าโครงการ
๙. รองศาสตราจารย์ ดร. ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ	นักวิจัย
๑๐. นายโกลม จิรัชย์สุทธิกุล	นักวิจัย
๑๑. นางพวงทอง อ่อนอุระ	นักวิจัย
๑๒. ดร.สมิท ธรรมเชื้อ	นักวิจัย
๑๓. นางสาวอรชา ธนากร	นักวิจัย
๑๔. นางสุมาลี สุขตานนท์	นักวิจัย
๑๕. นายสมภพ รุ่งสุภา	นักวิจัย

๑๖. นายเทวัญ ธนมารัตน์	นักวิจัย
๑๗. นางสาวนันทา เจริญปัญญาธิง	นักวิจัย
๑๘. นาวาตรี วันชัย จันทร์ละเอียด	นักวิจัย
๑๙. อ.ศักดิ์อนันต์ ปลาทอง	นักวิจัย
๒๐. นางสาวลัษณพร ล้ออัครรรย์	นักวิจัย
๒๑. นางสาวอาภรณ์ โพธิ์พงศวิวัฒน์	นักวิจัย
๒๒. นางสาวพรพรรณ จันทร์แจ้ง	นักวิจัย
๒๓. นางสาวโสภิต สร้อยสอดศรี	นักวิจัย

กำหนดการสัมมนา

“๗.๕ ล้ำล้ำนบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”

วันจันทร์ที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๐

ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ

จัดโดย

คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ห้องประชุม ๑-๒

๐๘.๓๐ – ๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียน

๐๙.๐๐ – ๐๙.๑๕ น. กล่าวรายงาน *ความเป็นมาของการสนับสนุนการวิจัยเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์
ผลประโยชน์ชาติทางทะเล*

โดย ศ.ดร.ปิยะวัติ บุญ-หลง

ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

กล่าวรายงาน *ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำ
นโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล*

โดย รศ.ดร.เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์

รองประธานคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับ
ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล๐๙.๑๕ – ๐๙.๔๕ น. กล่าวเปิดสัมมนาและปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “*ผลประโยชน์ชาติทางทะเลกับ
นโยบายและการจัดการของรัฐ*”

โดย นายไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม

ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาลุ่มน้ำ
และความมั่นคงของมนุษย์

๐๙.๔๕ – ๑๐.๐๐ น. พักรับประทานอาหารว่าง

๑๐.๐๐ – ๑๒.๓๐ น. เสวนาหัวข้อ “ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส?”

– **ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส?**

โดย ศ.ดร.สมปอง สุจริตกุล

ศาสตราจารย์อาวุโส มหาวิทยาลัย Golden Gate และมหาวิทยาลัยรังสิต

– **ความมั่นคงในการใช้ทะเล**

โดย พลเรือเอก วีรพล วรรณนท์

เสนาธิการทหารเรือ

และผู้อำนวยการศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

– **ทรัพยากรธรรมชาติ การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางทะเล**

โดย ดร.เทพ เมนะเศวต

อดีตผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายประมง องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ

– **พาณิชย์นาวีไทย: ความสำเร็จหรือความล้มเหลว**

โดย นางสาวสุมาลี สุขตานนท์

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

– **กฎหมายไทย ปัญหาและแนวทางแก้ไข**

โดย นายโกมล จิรัชัยสุทธิกุล

ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ดำเนินรายการโดย รศ. ดร. เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์

ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๑๒.๓๐ – ๑๓.๓๐ น. รับประทานอาหารกลางวัน

***** ภาคบ่ายแบ่งกลุ่มร่วมระดมความคิดเห็นในห้องประชุม ๓-๔ *****

ห้องประชุม ๓

ห้องประชุม ๔

๑๓.๓๐ – ๑๖.๐๐ น. ระดมความคิดเห็นหัวข้อ “นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อ
ผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน”
พักรับประทานอาหารว่างตามอัธยาศัย

๑๖.๑๕ – ๑๖.๓๐ น. สรุปผลการระดมความคิด

ดำเนินรายการและนำเสนอโดย

รศ.ดร.ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ

ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะประมง
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ดร. สมิต ธรรมเชื้อ

กลุ่มบริหารการทำการประมงและ
เศรษฐกิจน่านน้ำ กรมประมง

เลขานุการประจำกลุ่ม

นางสาวอรชา ธนากร

กองพัฒนางานกฎหมายระหว่างประเทศ
กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย
กระทรวงการต่างประเทศ

นายเทวัญ ธนมาลารัตน์

เจ้าหน้าที่บริหารงานประมง
ประมงอำเภอท่าตะโก จังหวัดนครสวรรค์
กรมประมง

คำกล่าวรายงาน

“ความเป็นมาของการสนับสนุนการวิจัยเพื่อพัฒนาศาสตร์ผลประโยชน์ชาติทางทะเล”

โดย

ศาสตราจารย์ ดร. ปิยะวัติ บุญหลง

ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

ในการสัมมนาเรื่อง “๗.๕ ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”

วันจันทร์ที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ น.

ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ

ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี

และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ผู้เข้าร่วมการสัมมนา และผู้มีเกียรติทุกท่าน

ผมในนามของคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นองค์การจัดการสัมมนาในวันนี้ ขอกราบขอบพระคุณ ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ได้ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนาเรื่อง “๗.๕ ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส” และกล่าวปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “ผลประโยชน์ชาติทางทะเลกับนโยบายและการจัดการของภาครัฐ”

อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยมีกว่า ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร กว่าครึ่งหนึ่งของอาณาเขตทางบกที่มีอยู่ประมาณ ๕๑๓,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย พื้นที่ชายฝั่งทะเล น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งผลประโยชน์ของชาติไม่จำกัดอยู่เฉพาะในอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยเท่านั้น หากยังรวมถึงเขตน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน ทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากล หรือเขตทะเลของประเทศอื่นทั่วโลกที่สามารถทำความตกลงกันได้ ซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและการปกครอง

ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งอาหารสำคัญของคนไทย และที่สำคัญยิ่ง คือ กิจกรรมการใช้ประโยชน์ในทะเลที่เกิดขึ้นในหลายมิติ หลายระดับ ซึ่งอาจจัดเป็น ๔ กลุ่มหลัก คือ

กลุ่มที่ ๑ การแสวงหาทรัพยากรทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต

กลุ่มที่ ๒ การคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์นาวี การสื่อสาร การพลังงาน

กลุ่มที่ ๓ การแสวงหาข้อมูลและความรู้เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเล

กลุ่มที่ ๔ การสร้างความมั่นคงของประเทศ ตลอดถึงการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเล

ผลประโยชน์ชาติทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่าโดยรวมกว่า ๗.๕ ล้านล้านบาท เกิดขึ้นจากมูลค่าทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งประมาณ ๐.๗๓ ล้านล้านบาท และมูลค่าจากกิจกรรมการใช้ทะเล (การพาณิชย์นาวี อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การท่องเที่ยว และอื่นๆ) ประมาณ ๖.๘๘ ล้านล้านบาท (ในจำนวนนี้มีเพียง ๑.๙๘ ล้านล้านบาทตกเป็นของคนไทย)

ทะเลและกิจกรรมการใช้ทะเลมีความซับซ้อนมากขึ้นและมีความเกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วนของสังคม ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้ทรัพยากร ที่เป็นปัจเจกบุคคล เป็นกลุ่มคน ในภูมิภาค และในระดับประเทศ รัฐบาล และหน่วยงานดูแลบริหารจัดการทรัพยากร หน่วยงานดูแลความมั่นคง การจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเล จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม ที่สามารถรวมเอาปัจจัยต่างๆ ในด้านคน ทุน องค์ความรู้ เทคโนโลยี วัฒนธรรม ผสานเข้ากับความต้องการที่แท้จริงของสังคมและประเทศในภาพรวม

ประเทศไทยควรมีแนวทางในการกำหนดนโยบายการรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลให้ชัดเจน เป็นนโยบายระดับประเทศ และมีนโยบายการรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลในส่วนหน่วยงานตามภารกิจหลักที่รับผิดชอบ มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายรวมของประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งระดับนโยบาย ระดับปฏิบัติการ และจำเป็นต้องมีข้อมูลและความรู้ในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาแนวนโยบาย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) มีภารกิจหลักในการสร้างคนและความรู้เพื่อตอบคำถามและเสนอแนวทางเลือกให้สังคม ได้สนับสนุนการวิจัยในการตอบคำถามสำคัญของผลประโยชน์ชาติทางทะเลว่า “ประเทศไทยควรมียุทธศาสตร์อย่างไรในการใช้ประโยชน์ทะเลในน่านน้ำไทยและนอกล่านน้ำไทย” ซึ่งมีการศึกษาข้อมูลและความรู้สถานการณ์ปัจจุบันปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเล การวิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสการใช้ประโยชน์ของท่าเรือไทยในอนาคต และการศึกษามุมมองการกำหนดนโยบายทะเลและการใช้ประโยชน์ทะเลของประเทศต่างๆ

สกว. มีความยินดีที่ได้มีส่วนร่วมในการใช้ความรู้ในการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายผลประโยชน์ชาติทางทะเลในการสัมมนาในวันนี้ และในโอกาสต่อไป

คำกล่าวรายงาน

“ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติ
เกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล”

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์

รองประธานคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติ
เกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

ในการสัมมนาเรื่อง ๗.๕ ล้ำล้ำบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤติหรือโอกาส

วันจันทร์ที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๑๕ น.

ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ

ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาศังคมและความมั่นคงของมนุษย์
สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

ผู้เข้าร่วมการสัมมนา และผู้มีเกียรติทุกท่าน

คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทาง
ทะเล โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม ที่มี ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี
นายไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม เป็นประธานคณะกรรมการฯ สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลจัดประชุมเชิง
ปฏิบัติการเรื่อง การขับเคลื่อนสังคม ขึ้นเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๐ ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบ
รัฐบาล

โดยมีวัตถุประสงค์ ๒ ประการ ได้แก่

(๑) เพื่อระดมข้อเสนอแนะจากกลุ่ม/เครือข่ายต่าง ๆ ที่ได้มีทำงานอย่างต่อเนื่อง

(๒) เพื่อให้เกิดการประสานพลังระหว่างกลุ่ม/เครือข่ายต่าง ๆ และเชื่อมโยงกับการกำหนด
นโยบายและการดำเนินงานของรัฐบาลที่จะช่วยผลักดันให้ข้อเสนอแนะของกลุ่ม/เครือข่ายดังกล่าว
เกิดผลเป็นรูปธรรม

การประชุมดังกล่าวได้ข้อเสนอจำนวน ๒๗ ประเด็น โดยมีประเด็นของการจัดการ
ผลประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เป็นหนึ่งในประเด็นที่ได้รับการเสนอและจัดตั้งขึ้นเป็น
คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ซึ่งมี
รองศาสตราจารย์ ดร. พิพัฒน์ ตั้งสีกุล ผู้อำนวยการโครงการกฎหมายทะเลแห่งเอเชียอาคเนย์

(SEAPOL) ร่วมกับผู้แทนหน่วยงาน และผู้เชี่ยวชาญใน สหสาขาและสหสถาบัน ได้รับมอบหมายให้จัดทำข้อเสนอแนะนโยบายการจัดการการใช้ประโยชน์ชาติทางทะเลให้ครอบคลุมในทุกมิติขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อรองรับการใช้อำนาจอธิปไตย สิทธิอธิปไตย อำนาจการใช้สิทธิ และการปฏิบัติหน้าที่ในเขตทางทะเล ตลอดจนศึกษาและเสนอความเห็นในการพัฒนากลไกระดับชาติเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านผลประโยชน์ชาติทางทะเลและการใช้ประโยชน์ทางทะเล

การดำเนินการที่ผ่านมาได้จัดประชุมระดมความคิดร่วมกับคณะทำงานโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืน โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ซึ่งดำเนินงานโดยสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรมประมง กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย

บัดนี้ คณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าว มีผลการดำเนินงานที่ได้ประมวลองค์ความรู้จากรายงานวิจัย รวมทั้งการวิเคราะห์ระดมความคิดจากผู้เกี่ยวข้องเบื้องต้นแล้ว ทำให้มีประเด็นของการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลอย่างครอบคลุมในทุกมิติ สำหรับการขับเคลื่อนให้เห็นความสำคัญของการจัดทำนโยบายระดับชาติเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของไทย และเห็นสมควรจัดการสัมมนาโดยมีเป้าหมายเพื่อสอบถามแนวคิดและทำความเข้าใจในภาพรวมของผลประโยชน์ชาติทางทะเลจากมุมมองที่หลากหลาย และให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการบริหารจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลให้ครอบคลุมทุกมิติ รวมถึงการสร้างเครือข่ายองค์ความรู้ด้านการจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเล และกระตุ้นให้สาธารณชนทั่วไปได้ตระหนักถึงความสำคัญที่จะต้องมีการสร้างนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ชาติทางทะเลของคนไทย

การสัมมนาในครั้งนี้ได้รับความสนใจตอบรับจากทุกภาคส่วน ประกอบด้วยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สมาชิกพรรคการเมือง สถาบันการศึกษา องค์กรพัฒนาเอกชน สมาคม/ภาคธุรกิจ ตัวแทนภาคประชาชน และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ๑๗ หน่วยงาน อาทิ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กรมอุทกศาสตร์ กรมอุทยาน สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมบัญชีกลาง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร สำนักงานประมง สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี รวมทั้งสิ้นประมาณ ๒๓๐ ท่าน

สำหรับการสัมมนาในวันนี้ ได้รับเกียรติจาก ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ได้มากล่าวปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “ผลประโยชน์ชาติทางทะเลกับนโยบายและการจัดการของภาครัฐ” ก่อนที่จะเริ่มการเสวนาภาคเช้าในหัวข้อ **ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤตหรือโอกาส** ซึ่งมีผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ยาวนานในวงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมให้ข้อมูล ส่วนภาคบ่ายเป็นการระดมความคิดเห็นในหัวข้อ **นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน** ซึ่งเปิดโอกาสให้ทุกท่านที่เข้าร่วมได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันอย่างกว้างขวาง เนื่องจากการจัดจะแบ่งเป็น ๒ กลุ่มย่อยที่ร่วมกันคิดเห็นในหัวข้อเดียวกัน ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ จะได้รวบรวมข้อมูลที่ได้นำเสนอต่อคณะกรรมการร่วมพลังขับเคลื่อนสังคม และผลักดันให้เกิดการพัฒนากลไกระดับชาติต่อไป

โอกาสนี้ ขอเรียนเชิญ ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม ซึ่งได้ให้เกียรติมาเป็นประธานการประชุมในวันนี้ ขึ้นกล่าวเปิดการประชุม และกล่าวปาฐกถาพิเศษ ในหัวข้อเรื่อง **ผลประโยชน์ชาติทางทะเลกับนโยบายและการจัดการของภาครัฐ**

ขอกราบเรียนเชิญครับ

หัวข้อบรรยาย

เรื่อง 7.5 ล้วนล้วนบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส

โดย ศ. ดร. สมปอง สุจริตกุล

- I. คำนำ: คำตอบน่าจะใช่และไม่ใช่ในเวลาเดียวกัน คือทั้งวิกฤติ และโอกาส
- II. ข้อควรคำนึง ในทัศนะของกฎหมายระหว่างประเทศ
 1. กฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับทะเลในรอบครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา อนุสัญญา 1982
 - 1.1 ปัญหาความกว้างของทะเลอาณาเขต 3 หรือ 4 หรือ 6+6 หรือ 12+12
 - 1.2 ปัญหาเรื่องเขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)
 - 1.3 ปัญหาปัญหาเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ)
 - 1.4 ปัญหาเรื่องการปักปันเขตแดนทางทะเล
 - 1.4.1 กับประเทศเพื่อนบ้าน
 - 1.4.2 กับทะเลอันเป็นของกลาง หรือเดิมที่เรียกว่า ทะเลหลวง
 2. ความสูญเสีย และผลประโยชน์ในทรัพยากรทางทะเลของแต่ละประเทศ
 - 2.1 ทรัพยากรบนผิวพื้นทะเลและมหาสมุทร และใต้ดิน
 - 2.1.1 สิ่งมีชีวิตที่สืบคลานไปกับพื้นทะเล เช่น หอย ปู ปลา
 - 2.1.2 สิ่งไม่มีชีวิตอันเป็นแหล่งพลังงาน เช่น ก๊าซธรรมชาติและปิโตรเลียม หรือแร่ธาตุซึ่งมีคุณค่ามหาศาลในการพัฒนาเศรษฐกิจ
 - 2.1.3 ซากเรือจมและสมบัติโบราณที่ตกค้างอยู่ที่ก้นทะเล
 - 2.2 ทรัพยากรในท้องน้ำทะเล
 - 2.2.1 การประมง และเขตสงวนพันธุ์ปลาและสัตว์น้ำ
 - 2.2.2 การรักษาสีงแวดล้อม รวมทั้งการอนุรักษ์พันธุ์สัตว์น้ำ
 - 2.2.3 การทำความตกลงส่วนภูมิภาค หรือ เฉพาะประเภทพันธุ์สัตว์น้ำ
 - 2.3 การใช้พลังงานเป็นพลังงานอุตสาหกรรมจากกระแสไฟฟ้าทะเล
 3. ความสูญเสีย และผลประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลนอกเหนืออำนาจแห่งรัฐ
 - 3.1 การบริหารจัดการทรัพยากรสินในท้องทะเลอันเป็นมรดกของมวลมนุษยชาติ
 - 3.2 การปฏิบัตินอกเหนือสหประชาชาติที่ชอบและไม่ชอบ
 4. ผลประโยชน์ของประเทศไทยในการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ค.ศ. 1982
 5. สรุป

นอกเหนือจากนั้น ข้อกฎหมายที่ควรคำนึงถึง เช่น

1. กฎหมายการเดินเรือทะเล
2. กฎหมายการขนส่งหรือขนของทางทะเล
3. การสร้างเครือข่ายการอำนวยความสะดวก เพื่อเกื้อกูลสมรรถภาพการขนส่งทางทะเลภายใน

ภูมิภาคอาเซียน

ซึ่งควรได้รับการพิจารณาด้วย

ความมั่นคงในการใช้ทะเล (Maritime Security)

พลเรือเอกวีรพล วรานนท์
เสนาธิการทหารเรือ

แนวความคิดด้านสมุทธานุภาพ

“กำลังอำนาจของชาติเป็นปัจจัยที่ถูกต้องตามกฎหมายในการเจรจาระหว่างประเทศและเป็นผลของประสิทธิภาพของชาติ ประสิทธิภาพนี้สามารถใช้ได้อย่างยุติธรรมในบทบาทระหว่างชาติ ความยิ่งใหญ่ของกำลังอำนาจนี้ไม่สามารถวัดด้วยมาตราใดได้ แต่เครื่องบ่งชี้ถึงคุณภาพของมัน คือ การที่จะทำให้ประเทศชาติอยู่ในระดับเดียวกันหรือเหนือกว่าเมื่อสัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ”

นาวาเอก เอ. ที. มาซาน
กองทัพบเรือสหรัฐอเมริกา

นับตั้งแต่อดีต ทะเลได้ถูกใช้ประโยชน์เป็น ๓ ลักษณะ คือ ๑) เป็นเส้นทางคมนาคม ๒) เป็นแหล่งสำหรับการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต และ ๓) สำหรับกิจการทางทหาร จากความสำคัญของทะเลดังกล่าว จึงถือได้ว่าทะเลเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดอำนาจและความมั่งคั่งแก่ชาติ “Wealth and Power” ซึ่งการที่ชาติจะสามารถแสวงหาประโยชน์จากสำคัญของทะเลเหล่านั้น จำเป็นต้องมีกำลังอำนาจของชาติที่เข้มแข็งที่เรียกว่า **สมุทธานุภาพ** หรือ **Maritime Power** เป็นเครื่องมือในการดำเนินการ เพื่อให้สามารถควบคุมและใช้ประโยชน์จากทะเลได้อย่างแท้จริง

แนวคิดเกี่ยวกับสมุทธานุภาพนั้น เป็นการดำเนินการในการที่จะทำให้ชาติสามารถแสวงหาประโยชน์จากทะเลให้ได้มากที่สุด การเสริมสร้างสมุทธานุภาพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการเสริมสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลทั้งหลาย ดังที่ นาวาเอก อัลเฟรด เทเยอร์ มาซาน แห่งวิทยาลัยการทัพบเรือสหรัฐฯ ได้กล่าวถึงทฤษฎีสมุทธานุภาพไว้ว่า สมุทธานุภาพ คือ การใช้ประโยชน์จากทะเลให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อความมั่งคั่งและเจริญรุ่งเรืองของชาติ โดยมีกำลังทหาร (กำลังทางเรือ) เป็นเครื่องมือสำคัญในการปกป้องผลประโยชน์ที่เกิดจากทะเล ซึ่งแนวความคิดตามทฤษฎีดังกล่าวได้แสดงผลให้เห็นในการการแผ่ขยายอาณานิคมของมหาอำนาจต่างๆ ตั้งแต่ในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญของสมุทธานุภาพอยู่ ๒ ส่วน คือ **กำลังอำนาจทางทะเล** หรือ **Sea Power** ซึ่งเป็นส่วนของเสริมสร้างความมั่งคั่ง ประกอบด้วย การขนส่ง (Shipping) ฐานทัพ (Bases) และ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ กับ **กำลังรบ** หรือ **Armed Forces** ซึ่งหมายถึง **กำลังทางเรือ** (Sea Force) ที่ใช้ในการคุ้มครองกำลังอำนาจทางทะเลต่าง ๆ ข้างต้นให้ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการคุ้มครองเส้นทางคมนาคมทางทะเล เนื่องจากการค้าทางทะเลมีความเกี่ยวข้องกับแหล่งผลิตหรือแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งวัตถุดิบ แหล่งตลาด แหล่งเงินทุน แหล่งแรงงานและพลังงานต่าง ๆ โดยใช้เส้นทางการลำเลียงขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ดังนั้น **เส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลจึงเป็นสิ่งสำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องได้รับการคุ้มครองให้สามารถใช้ได้ทั้งในยามสงบและยามสงคราม**

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าชาติที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลจะมีองค์ประกอบทั้งหมดข้างต้น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าทุกชาติจะสามารถบรรลุถึงการมีสมุทหนาทภาพที่แท้จริงได้เสมอไป เนื่องจากยังมีความแตกต่างกันใน**ปัจจัยหรือคุณลักษณะ (Element)** ของสมุทหนาทภาพ คือ **ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะของขอบฝั่ง ความยาวของเขตแดน จำนวนและลักษณะของประชากร และ คุณลักษณะของรัฐบาล** ซึ่งบางปัจจัยจะเปลี่ยนแปลงไปตามห้วงเวลาและสิ่งแวดล้อม โดยสมุทหนาทภาพจะเกิดขึ้นได้เมื่อ **มีความสมดุลระหว่าง เวลา สิ่งแวดล้อม และ นโยบาย** และ **การพัฒนากำลังอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างความมั่งคั่งกับกำลังรบซึ่งเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างความมั่นคงในการใช้ทะเล** ดังนั้น ชาติที่ต้องการจะมีสมุทหนาทภาพที่เข้มแข็ง จึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายในเรื่องที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม เพื่อให้สามารถแสวงประโยชน์จากทะเลได้อย่างแท้จริงและยั่งยืน

โลกในยุคโลกาภิวัตน์

ในการแสวงหาทรัพยากรเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้แก่ชาติในยุคโลกาภิวัตน์นั้น พบว่าไม่ได้มีความแตกต่างจากการดำเนินการในอดีต เนื่องจากยังคงเป็นการแสวงหาและแย่งชิงทรัพยากรของกลุ่มคนหรือชาติที่มีความเจริญและมีการบริหารจัดการที่ดีกว่าเช่นเดียวกับการล่าอาณานิคมในอดีต จะมีก็เพียงความเปลี่ยนแปลงของกรรมวิธีในการดำเนินการและเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มาตรการทางด้านการทหารก็ยังคงมีการใช้อยู่ควบคู่ไปกับการเจรจา

ในยุคปัจจุบัน นอกจากการใช้ทะเลในการเป็นเส้นทางคมนาคมเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ แล้ว ทะเลยังถูกใช้ประโยชน์ในการการแสวงหาทรัพยากรในทะเลทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตอย่างเต็มที่อีกด้วย มีการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในการสำรวจ ค้นคว้า และแสวงประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลทั้งใต้ดิน ใต้ น้ำ บนผิวน้ำ และ ในอากาศ นอกเหนือจากการแสวงหาทรัพยากรจากภายนอกประเทศ ดังนั้น **นโยบายเกี่ยวกับการดำเนินกิจการทางทะเลของประเทศ จึงต้องครอบคลุมกับประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังกล่าว และจะต้องไม่ละเลยในการเสริมสร้างกำลังรบที่จะทำหน้าที่ป้องกันหรือการสนับสนุนการแสวงประโยชน์เหล่านั้นด้วย** เพราะกิจกรรมทางทะเลนั้น ต้องการรัฐบาลที่พร้อมดำเนินการ เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งบางครั้งอาจทำให้เกิดความขัดแย้งกับประเทศอื่น ๆ เกี่ยวกับผลประโยชน์ในทรัพยากรนั้น ๆ การใช้กำลังทหารในการควบคุมและสร้างความปลอดภัย เส้นทางเดินเรือ ท่าเรือ ตลอดจนพื้นที่แสวงประโยชน์ต่าง ๆ จึงยังคงมีความจำเป็นอยู่เช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา กำลังส่วนนี้จึงต้องได้รับการพัฒนาควบคู่กันไปในระดับที่เหมาะสม เพื่อเป็นหลักประกันว่า การแสวงประโยชน์จากทะเลของชาติจะไม่ถูกขัดขวางจากฝ่ายตรงข้ามหรือผู้ที่เป็นคู่แข่ง

ภัยคุกคามทางทะเล

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลและมีการดำเนินกิจกรรมทางทะเลมาเป็นเวลานาน นับวันผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของประเทศไทยยิ่งมีมูลค่ามหาศาลมากขึ้น **และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความมั่นคงและมั่งคั่งของชาติ** โดยผลประโยชน์และรายได้หลักของประเทศที่มาจากกิจกรรมทางทะเล มีมูลค่ากว่า ๕.๕ ล้านล้านบาทต่อปี และมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี

จากสภาวะแวดล้อมในระดับโลกและระดับภูมิภาคที่เปลี่ยนแปลงไป ในห้วงเวลา ๑๐ ปีข้างหน้ามีปัจจัยต่าง ๆ ที่จะมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของประเทศไทยอยู่หลายประการ คือ ๑) **การแข่งขันระหว่างมหาอำนาจและ**

ความขัดแย้งระหว่างบางประเทศในภูมิภาค อาจส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางคมนาคมทางทะเลของประเทศไทย

๒) การเสริมสร้างกำลังรบของประเทศในภูมิภาค ที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ประเทศไทยกระทำได้อย่างจำกัด จะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเจรจาเพื่อผลประโยชน์ของชาติ **๓) การก่อการร้ายในทะเล** จะปฏิบัติการต่อเป้าหมายในทะเลมากขึ้น **๔) การกระทำอันเป็นโจรสลัด** ยังคงเป็นภัยที่มีผลต่อการใช้ทะเลอย่างเสรีของเรือต่าง ๆ อยู่ **๕) การขยายตัวของการค้าทางทะเล** จะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง **๖) ความต้องการทรัพยากรทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเลและใต้ทะเลที่มีมากขึ้น** จะทำให้ความขัดแย้งจากการแสวงหาทรัพยากรดังกล่าวขยายตัวมากขึ้น **๗) การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทะเล** กระทบต่อการแสวงประโยชน์และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเฉพาะการประกาศขยายเขตแดนทางทะเล ทำให้เกิดการเหลื่อมทับกับประเทศอื่น ๆ **๘) การเพิ่มบทบาทขององค์กรต่าง ๆ ที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ ทั้งถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย** จะมีผลกระทบต่อใช้อำนาจอธิปไตยในการดำเนินกิจการต่าง ๆ และทำให้การดำเนินการต่อผู้ที่กระทำผิดกฎหมายในทะเลมีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้น **๙) การอพยพหลบหนีเข้าเมือง** ทั้งจากสภาพเศรษฐกิจและสงครามยังคงมีอยู่ **๑๐) ภัยธรรมชาติต่าง ๆ** ยังคงมีโอกาสเกิดขึ้นและสร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่ใช้หรืออาศัยอยู่ในบริเวณชายฝั่งทะเลได้อย่างใหญ่หลวง **๑๑) การเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมทางทะเล** โดยมีสิ่งทำลายที่สำคัญซึ่งจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงทางทะเลคือ **เทคโนโลยีต่าง ๆ ซึ่งมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว** ซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อฝ่ายผู้รักษาความมั่นคงในทะเล และฝ่ายตรงข้าม

เมื่อพิจารณาภาวะแวดล้อมต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่า ภัยคุกคามหรืออันตรายที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สำคัญของไทย มี ๒ ลักษณะใหญ่ ๆ คือ **๑) ภัยคุกคามทางทหาร (Military Threat)** ที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของความขัดแย้งต่าง ๆ จนถึงขั้นการใช้กำลังทหารเข้าแก้ไขปัญหานั้น ทั้งที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่ขัดแย้ง หรือระหว่างประเทศคู่ขัดแย้งอื่น ๆ ในภูมิภาค ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้ว จะทำให้เส้นทางคมนาคมของประเทศไทย และการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลในลักษณะอื่น ๆ ถูกขัดขวางด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การใช้ทุ่นระเบิดปิดกั้นเส้นทางคมนาคมทางทะเล การใช้กำลังโจมตีต่อที่ตั้งสำคัญทั้งทหารและเศรษฐกิจรวมทั้งเรือต่าง ๆ ทั้งในทะเลและบริเวณชายฝั่ง ซึ่งจะทำให้ลดเสถียรภาพและความมั่นคงของการใช้ทะเลของประเทศไทย ทั้งในอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ และทะเลอันดามัน รวมทั้งช่องแคบมะละกา และ **๒) ภัยคุกคามทั่วไป (Non-Military Threat)** ที่กระทบต่อเสถียรภาพในการใช้ทะเลของเรือไทย เช่น การออกกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งรอบประเทศไทย ทำให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ทะเลในการเดินทางผ่านน่านน้ำของประเทศนั้น ๆ และกระทบต่อการแสวงหาทรัพยากรทางทะเลของไทย นอกจากนี้ยังมีภัยคุกคามจากการกระทำเยี่ยงโจรสลัด การก่อการร้ายในทะเล และ ภัยธรรมชาติต่าง ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อ

สวัสดิภาพและเสรีภาพของประชาชนผู้ใช้ทะเลทั่วไปเป็นอย่างมาก

การรับมือกับภัยคุกคามต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเหล่านั้น จำเป็นจะต้องมีการบริหารจัดการกิจการทางทะเลของประเทศไทยอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การกำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลที่สอดคล้องกับผลประโยชน์และวัตถุประสงค์ของชาติและภาวะแวดล้อมในห้วงเวลานั้น นอกจากนั้นนโยบายที่กำหนดขึ้นจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความเป็นไปได้ซึ่งหน่วยที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในด้านการแสวงหาความมั่นคงและเสริมสร้างความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความสำคัญและสนับสนุนแก่หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงในทะเลให้สามารถปฏิบัติหน้าที่คุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของประเทศไทยได้อย่างครอบคลุมต่อ

ภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้การแสวงประโยชน์จากทะเลของประเทศมีมูลค่าสูงขึ้น และสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งทางทะเลอื่น ๆ ในภูมิภาคได้อย่างแท้จริง

สรุป

ทะเลเป็นแหล่งก่อเกิดถึงรายได้และความเจริญรุ่งเรืองของประเทศอย่างมหาศาล การที่จะทำให้สามารถแสวงประโยชน์จากทะเลให้ได้อย่างเต็มทีนั้น จำเป็นจะต้องมีการเสริมสร้างกำลังอำนาจของชาติที่เรียกว่า **สมุทธานุภาพ** ให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยจะต้องมีการพัฒนาทั้งในส่วนขององค์ประกอบที่เสริมสร้างความมั่งคั่ง คือ **กำลังอำนาจทางทะเล** และ องค์ประกอบที่เป็นส่วนป้องกันกำลังอำนาจทางทะเลดังกล่าว คือ **กำลังทางเรือ** ทั้งนี้ รัฐบาลหรือผู้มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายด้านกิจกรรมทางทะเลของชาติ จะต้องดำเนินการอย่างสมดุลย์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ละเลยด้านใดด้านหนึ่ง

ในห้วงเวลา ๑๐ ปีข้างหน้า ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยจะยิ่งมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อเสรีภาพในการใช้ทะเลของประเทศไทยอยู่หลายประการ ทั้งจากภัยทางทหารและภัยอื่น ๆ โดยเฉพาะการก่อการร้ายในทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด และ ภัยธรรมชาติต่าง ๆ ที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถให้กับหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบด้านการรักษาความมั่นคงทางทะเล เพื่อให้สามารถคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องดำเนินการให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม อันจะทำให้สมุทธานุภาพของประเทศไทยสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้อย่างแท้จริง ซึ่งจะต้องได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย **ทั้งรัฐบาลและหน่วยงานระดับสูง หน่วยปฏิบัติที่มีภารกิจเกี่ยวข้องโดยตรงกับการแสวงประโยชน์และรักษาความมั่นคงในทะเล หน่วยงานสนับสนุน และ ประชาชนทั่วไป**

การเสวนา “ผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤติหรือโอกาส”

วันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๐ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ทรัพยากรทางธรรมชาติ การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางทะเล

โดย ดร. เทพ เมนะเศวต

กราบเรียนท่านประธาน ท่านผู้ทรงคุณวุฒิ และท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน

ผมรู้สึกเป็นเกียรติที่ได้รับเชิญจากท่านรองประธานคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดทำนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ให้มาร่วมเสวนาอันมีคุณค่าครั้งนี้ ผมขอขอบคุณท่านรองศาสตราจารย์เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์ ท่านรองประธานฯ และคณะที่ได้เชิญผม และมีความยินดีที่จะให้ข้อสังเกตบางประการและคำแนะนำในเรื่องเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในการประชุมเช่นนี้

ก่อนอื่นผมใคร่ขอออกตัวว่าผมเป็นนักวิชาการธรรมดาคนหนึ่งเท่านั้นที่ได้มีประสบการณ์จากการทำงาน ณ กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และในองค์การระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ข้อคิดเห็นและข้อสังเกตของผมอาจจะลำสมัยไม่ทันกับความรู้หรือความเห็นจากท่านนักวิชาการในปัจจุบัน ผมก็ต้องขออภัย แต่หวังว่า ข้อคิดเห็นและข้อสังเกตดังกล่าวคงจะมีประโยชน์บ้างในการพิจารณาเรื่องเกี่ยวกับการวางนโยบายระดับชาติในการดักตรวจผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเลของประเทศ

เนื่องจากผมไม่มีประสบการณ์ทางด้านทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต การบรรยายของผมจึงมุ่งไปในเรื่องทรัพยากรของสิ่งที่มีชีวิต และความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นอยู่ของทรัพยากรเหล่านี้กับสภาพแวดล้อมซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวซึ่งทำรายได้อย่างมหาศาลแก่ประเทศของเรา

ผมได้รับทราบจากทางคณะผู้จัดการประชุมว่าผมควรจะใช้เวลาประมาณ ๒๐ นาทีในการแสดงข้อคิดเห็นในหัวข้อย่อยนี้ ผมจึงจะกล่าวแต่นัยสำคัญโดยสรุปทั้งสถานภาพในปัจจุบันและปัญหาต่างๆ ที่ยังมีอยู่ในการอนุรักษ์ทรัพยากรทะเล สภาพแวดล้อม เพื่อให้ประเทศของเราได้รับผลประโยชน์สูงสุดเรื่อยไป และปัจจัยสำคัญบางประการซึ่งควรได้รับการพิจารณาในการวางนโยบายระดับชาติ และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการขับเคลื่อนการดำเนินการเพื่อให้บรรลุนโยบายที่จะวางไว้

ท่านผู้มีเกียรติ.... หลายท่านได้ทราบดีแล้วว่า ทรัพยากรธรรมชาติอาจแบ่งได้เป็น ๒ ประเภทใหญ่ คือ ทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต ได้แก่ กุ้ง หอย ปู ปลา และพืชบางชนิดที่เกิดขึ้นในทะเล ซึ่งสามารถ

สืบพันธุ์ออกลูกหลานได้ ซึ่งในภาษาอังกฤษเรียกว่า Renewable Resources และทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต เช่น ก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุ น้ำมัน หิน ททราย กรวด ซึ่งเราเอามาใช้ได้ แต่ไม่มีการชดเชยแทนที่ เมื่อใช้แล้วก็หมดไป ซึ่งภาษาอังกฤษเรียกว่า Non-renewable Resources

สำหรับ Renewable Resources หากเรานำเอามาใช้ให้เป็นผลประโยชน์แก่เศรษฐกิจ ก็สามารถจะกระทำได้ นี่ก็เป็นหลักของการอนุรักษ์ฯ คือ การดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อใช้ทรัพยากรให้เป็นประโยชน์แก่มนุษย์ แต่ต้องไม่เกิดผลเสียแก่ประชากรของสิ่งมีชีวิตเหล่านั้น ซึ่งหลักการดังกล่าว ผิดกับการห้ามไม่ให้แตะต้อง คือ การสงวนพันธุ์ (Preservation) ซึ่งเป็นหลักการดำเนินการให้กลุ่มที่ได้รับผลกระทบกลับเข้าสู่สภาพเดิม หรือใกล้เคียงกับสภาพเดิม

ทรัพยากรทางทะเลกับสภาพแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงของขนาด ชนิด และปริมาณของทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลขึ้นอยู่กับอย่างมากต่อความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อมในทะเลซึ่งได้แก่ กระแสน้ำ และทิศทางกระแสน้ำและความรุนแรง อุณหภูมิของอากาศ และของน้ำทะเล ปริมาณฝน ปริมาณความเค็มของน้ำทะเล เป็นต้น นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวยังได้รับอิทธิพลจากมนุษย์ ทั้งทางตรงและทางอ้อม อิทธิพลของมนุษย์ทางตรง คือ การทำการประมงหรือการตัดดวงเอาทรัพยากรมาใช้ และทางอ้อมคือ การกระทำที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่างๆ เช่น การก่อให้เกิดมลพิษ การตัดไม้ทำลายป่า ทำให้เกิดน้ำท่วมฉับพลัน และน้ำไหลหลากนำสิ่งปฏิกูลลงสู่ทะเลเป็นจำนวนมาก ทำให้ทะเลเป็นป่าช้าของความเน่าเสีย

เมื่อมีความแปรปรวนของสภาพแวดล้อมในทะเลโดยอิทธิพลของธรรมชาติและของมนุษย์ ทรัพยากรมีชีวิตก็จะพยายามปรับตัวให้เข้ากับสภาวะที่สมดุลย์ (Equilibrium or steady State) จึงทำให้เกิดการกระเพื่อมในขนาดความชุกชุมของประชากรของสิ่งมีชีวิตนั้นๆ ซึ่งเราเรียกว่า Oscillation ทำให้เกิดมีปรากฏการณ์ เช่น Cyclic หรือ Seasonal Fluctuation ซึ่งจะปรากฏให้เห็นในฝูงปลาหากินเป็นฝูงในระดับผิวน้ำบางชนิด

สภาวะการใช้ทรัพยากรมีชีวิตในทะเล

ประเทศไทยได้ใช้ผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลจากอ่าวไทยและทะเลอันดามันมากขึ้นเป็นลำดับ สภาพแวดล้อมทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีผลให้กระแสน้ำในระดับผิวน้ำเคลื่อนที่ตามเข็มนาฬิกาในฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และทวนเข็มนาฬิกาในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

นอกจากนี้ อ่าวไทยยังได้รับอิทธิพลต่อความแปรปรวนของสภาพแวดล้อมจากการเคลื่อนที่ของมวลน้ำจากทะเลจีนตอนใต้เข้าสู่อ่าวไทย ทะเลอันดามันซึ่งมีความลึกมากกว่าอ่าวไทย มีเนื้อที่ประมาณ ๑๒๖,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร และน้ำมีคุณลักษณะเป็นมวลน้ำมหาสมุทร (oceanic water) ในทะเลอันดามันจากภูเก็ตไปทางทิศเหนือ ไหลทวิปะจะค่อนข้างแคบนั้นทะเลเป็นโคลนและมี ซากของปะการังมีป่าโกงกางค่อนข้างจะสมบูรณ์มากกว่าทางอ่าวไทย ทางตอนใต้ของภูเก็ตมีป่าโกงกางและพื้นที่ที่มีพรรณไม้ น้ำ (หญ้าทะเล) ค่อนข้างจะสมบูรณ์

ประเทศไทยของเราได้ใช้ทรัพยากรมีชีวิตจากทะเลอันดามันและอ่าวไทยมาตั้งแต่โบราณกาล โดยการประมงตามชายฝั่งทะเลเป็นแบบการประมงพื้นบ้าน ใช้เครื่องมือส่วนใหญ่เป็นเครื่องมือประจำที่และใช้เรือขนาดเล็ก ไม่มีเครื่องยนต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๕ โดยได้รับความสนับสนุนจากรัฐบาล ได้มีโครงการพัฒนาการประมง โดยมีการแนะนำการใช้วนลากเพื่อนำสิ่งมีชีวิตในทะเลขึ้นมาใช้ประโยชน์ทางด้านอาหารและเศรษฐกิจ

ตั้งแต่นั้นมาได้มีการพัฒนาการประมงปลาหน้าดินและปลาผิวน้ำไปพร้อมกัน มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการจับ ปริมาณและขนาดของเรือที่ติดเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น จากจำนวนไม่ถึงร้อยลำในปี ๒๕๐๕ เป็นจำนวนมากกว่า ๓๐,๐๐๐ ลำในปัจจุบัน ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้เพิ่มขึ้นจากต่ำกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ตันในปี ๒๕๐๖ จนในปัจจุบันเป็นประมาณ ๓,๕๐๐,๐๐๐ ตัน

จากจำนวน ๓,๕๐๐,๐๐๐ ตัน เป็นสัตว์น้ำที่นำมาใช้จากอ่าวไทยและทะเลอันดามันประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ ตัน ที่เหลือ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ตันมาจากแหล่งประมงนอกน่านน้ำไทย เป็นที่สังเกตว่า จากจำนวนทั้งหมด ๓,๕๐๐,๐๐๐ ตัน ประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ตัน เป็นปลาราคาต่ำหรือที่เราเรียกกันว่าปลาเป็ด ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการทำการประมงวนลาก ซึ่งทำให้ปลาหน้าดินที่จับได้มีขนาดเล็กลงเรื่อย ๆ รวมทั้งเกิดการเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบชนิดและปริมาณจับ โดยปลาอายุยืนและราคาสูงถูกแทนที่โดยปลาขนาดเล็ก อายุสั้นและมีมูลค่าต่ำ

อย่างไรก็ตาม ประเทศของเรายังมีความต้องการปลาเป็ดเพิ่มขึ้นเพื่อแปรรูปเป็นอาหารสัตว์และเพื่อใช้ผสมเป็นอาหารในการเลี้ยงสัตว์น้ำที่มีคุณค่าเศรษฐกิจสูงเช่น กุ้ง ปลากระพง ปลาเก๋า

การเพิ่มปริมาณประชากรของประเทศของเราและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ มีผลทำให้มีการใช้ทรัพยากรทางทะเลเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นอาหารและเพิ่มรายได้แก่ประเทศ การขยายตัวดังกล่าว ทำให้เกิดมีการลงทุนในการประมงเพิ่มขึ้น เช่น ในการต่อเรือ ในการผลิตเครื่องมือทำการประมง อุตสาหกรรมแปรรูปสัตว์น้ำ เป็นต้น ปริมาณคนที่มิอาชีพในการประมงและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ปัจจุบันไม่ต่ำกว่า ๕๐๐,๐๐๐ ครัวเรือน

การพัฒนาอย่างรวดเร็วของการประมงทะเลของไทยก่อให้เกิดทั้งผลดีและผลเสียคือ มีปริมาณอาหารมาเลี้ยงประชากรเพิ่มขึ้น มีการจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมประมงและได้รายได้จากการส่งออกผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น ผลเสียที่ตามมาคือการก่อให้เกิดความไม่สมดุลในประชากรสัตว์น้ำที่นำมาใช้ เราได้ใช้สัตว์น้ำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของเราจนใกล้ระดับเต็มกำลังผลิต หรือเกินศักยภาพการผลิตของปลาชนิดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปลาฝูงบริเวณผิวน้ำหรือปลาหน้าดินที่หากินใกล้พื้นท้องทะเล

ศักยภาพการผลิตของทรัพยากรสัตว์ทะเล

กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ทำการศึกษาติดตามสถานะทรัพยากรสัตว์น้ำในทะเลเป็นระยะๆ จากหลักฐานการเสวนาเรื่อง การฟื้นฟูการประมงของประเทศประมาณปี ๒๕๔๑ ปรากฏว่า การใช้ทรัพยากรปลาหน้าดินได้ถึงระดับการจับเกินศักยภาพการผลิตคือประมาณ ๗๕๐,๐๐๐ ตัน (ที่ fishing effort = 8.6 ล้านชั่วโมงของการลากอวน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๖

สำหรับ ทรัพยากรปลาผิวน้ำที่สำคัญ เช่น ปลาทูอินอ่าวไทย เราได้จับถึงระดับเต็มกำลังการผลิตประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ตันแล้ว ตั้งแต่ปี ๒๕๒๗ (optimal fishing intensity ๑๔๕,๐๐๐ วันที่ทำการจับ)

ปลากอแล (*Sardinella* spp.) ก็ถูกจับจนถึงระดับการผลิตเต็มกำลังแล้วเมื่อ พ.ศ. ๒๕๓๒ ที่ลงแรงทำการประมง ๑๙๐,๐๐๐ วันทำการประมง)

ปลากะตัก (*Stolephorus* spp.) ถูกจับได้ถึงจุดเต็มกำลังการผลิตตั้งแต่ปี ๒๕๓๓ ที่มีประมาณ ๑๐๔,๐๐๐ ตัน ที่ลงแรงทำการประมง ๕๓,๐๐๐ วันทำการประมง)

ปลาขนาดเล็ก ปลาทูแซก ก็มีการจับถึงระดับเต็มศักยภาพการผลิต เมื่อประมาณ ๒๐ ปีมาแล้ว

ทรัพยากรกุ้งทะเล (กุลกุล กุ้งแชบ๊วย) ได้มีการจับเต็มศักยภาพเมื่อ ๑๐ ปีมาแล้ว และเวลานี้ปริมาณที่จับได้ลดลง (MSY 20,000 ตันที่การลงแรงทำการประมง ๒๕ ล้านชั่วโมง กุ้งเล็ก ๑๐๐,๐๐๐ ตันที่ ๔๔ ล้านชั่วโมงการจับ)

การจับหมึกชนิดต่างๆ เช่น หมึกกล้วย หมึกกระดอง และหมึกยักษ์ (octopus) ในอ่าวไทยขณะนี้ถึงระดับเต็มกำลังผลิต (MSY 67,000 tons สำหรับหมึกกล้วย 32,000 ตัน หมึกกระดองและ 7000 ตันสำหรับหมึกยักษ์)

การประมงในน่านน้ำอันดามันก็ได้บรรลุสถานะการใช้ทรัพยากรเต็มกำลังผลิตดังที่เกิดขึ้นในอ่าวไทย ถึงแม้จะมีรายงานว่าหลังจากที่ได้มีคลื่นवादภัยสึนามิ ผลผลิตของสัตว์น้ำทะเลที่จับได้เพิ่มขึ้น และมีการพบปลาวัยอ่อน หรือลูกปลาของปลาทุ่นขนาดเล็ก เช่น skipjack ในบริเวณทะเลชายฝั่งก็ตาม

การที่ทรัพยากรสัตว์ทะเลที่ถูกจับได้เสื่อมโทรมลงเป็นลำดับ การประมงทะเลของเราจึงได้ขยายกิจการไปทำการประมงนอกทะเลไทย ไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือเขตประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ ในอ่าวเบงกอล และประสบอุปสรรคในการขอเข้าไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ทำให้เกิดมีข้อพิพาทอยู่เนื่อง ๆ

เนื่องจากทะเลในอ่าวไทย เป็นทะเลแบบกึ่งปิด (semi-enclosed sea) ตามคำนิยามของกฎหมายทะเล ปี ค.ศ. ๑๙๘๒ เราไม่มีทางออกไปสู่ทะเลหลวง และหมู่เรือประมงจำต้องผ่านทะเลอาณาเขตของประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้แหล่งการประมงที่เราเคยใช้อยู่ก็กลับเป็นส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาเหล่านี้มีส่วนทำให้เกิดกรณีพิพาทอยู่เนื่อง ๆ ระหว่างประเทศเรากับประเทศเพื่อนบ้าน เรือประมงพาณิชย์บางลำไม่สามารถทำการประมงนอกน่านน้ำได้ ก็กลับเข้ามาหาปลาในบริเวณทะเลชายฝั่งก่อให้เกิดปัญหาการทะเลาะวิวาทกับชาวประมงพื้นบ้านในประเทศของเราเอง

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

เพื่อเป็นการเสริมผลผลิตจากทะเลที่ได้จากการประมงทะเลรัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำประมงในแหล่งน้ำจืด และการพัฒนาการแปรรูปสัตว์น้ำ กระผมจะกล่าวเฉพาะการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และข้อสังเกตในการแปรรูปสัตว์น้ำ

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำก็ได้มีการทำมาแต่โบราณกาลโดยใช้ระบบดั้งเดิมซึ่งขึ้นอยู่กับแหล่งเพาะเลี้ยง (เป็นระบบผสมผสานเข้ากับกิจกรรมรอบด้าน ภาษาอังกฤษ เรียกว่า integrated farming) ในสมัยประมาณช่วง ๓๐ ปีที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำอย่างเร่งรัด (intensive culture) ทั้งนี้เนื่องจากผู้เลี้ยงมีความรู้เกี่ยวกับชนิดของสัตว์น้ำดีขึ้น มีวิธีการเพาะพันธุ์และการให้อาหารดีขึ้น และมีการสนองความต้องการของอาหารสัตว์น้ำของประชากรที่เพิ่มขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็วทั่วโลก สำหรับประมงไทยผลผลิตที่ได้รับจากการเพาะเลี้ยงชายฝั่งตกประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ตัน ส่วนใหญ่เป็นผลผลิตที่ได้จากการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล การเลี้ยงกุ้งแบบพัฒนาและเร่งรัดนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติในทะเล เช่น การตัดฟันป่าชายเลนเพื่อขยายพื้นที่การทากุ้งอาจมีผลกระทบต่อแหล่งวางไข่และการเลี้ยงตัวอ่อนของกุ้ง ปู ปลา และหอย ซึ่งอาจมีผลกระทบระยะยาวต่อทรัพยากรสัตว์น้ำในทะเล การทำลายป่าชายเลนยังก่อให้เกิดผลเสียต่อนากุ้งเอง เพราะความสำเร็จในการทำนากุ้งขึ้นอยู่กับ

ปริมาณลูกกุ้งในธรรมชาติ (หากใช้วิธีการดั้งเดิม) และมีปริมาณของพ่อแม่พันธุ์กุ้งซึ่งต้องใช้ในการเพาะพันธุ์แบบพัฒนา ซึ่งจนถึงปัจจุบันเรายังมีสามารที่จะเก็บพ่อแม่พันธุ์แม่พันธุ์ไว้ผสมพันธุ์ได้ (complete domestication)

ในการเพาะเลี้ยงชายฝั่งยังมีปัญหาหลายประการที่ต้องการแก้ไขให้เป็นรูปธรรม เช่น ภาวะมลพิษที่เกิดจากนาุ้ง ตะกอนของเสียในน้ำ การปิดกั้นทางเดินของน้ำชายฝั่ง โรคระบาด และพาหะนำโรค ปัญหาจากการใช้สารเคมีและยาปฏิชีวนะ เพื่อป้องกันและควบคุมโรค ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสุขภาพของผู้บริโภค

การพัฒนาการแปรรูปสัตว์น้ำ

ในรอบสี่สิบปีที่ผ่านมา เนื่องจากผลผลิตทางทะเลได้เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล ประเทศของเราจึงมีการปฏิรูปและปรับปรุงโรงงาน โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสัตว์น้ำ การพัฒนาผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ การกระจายผลผลิต การตลาดและมาตรการในการควบคุมคุณภาพสัตว์น้ำภายหลังการจับและผลิตภัณฑ์เพื่อให้ได้ระดับมาตรฐานในการส่งสินค้าแปรรูปสัตว์น้ำออกไปจำหน่ายในตลาดต่างประเทศ ผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกได้แก่ ปลาและกุ้งแช่เยือกแข็ง เนื้อปลาที่แล่เป็นชิ้นแช่แข็ง แช่เย็นหรือบรรจุกระป๋อง ในประเทศไทยได้มีโรงงานผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่ทันสมัย และมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วจนวัตถุดิบไม่เพียงพอต้องนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีโรงงานแปรรูปปลาเปิด เป็นปลาปนเพื่อใช้เป็นอาหารเลี้ยงสัตว์ และใช้ในการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เวลานี้เรามีกฎเกณฑ์ในเรื่องมาตรฐานสำหรับสินค้าส่งออก เพราะเราต้องแข่งขันกับต่างประเทศสำหรับสินค้าผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำแปรรูป เช่น กุ้ง และเนื้อปลา (fillets) แต่เรายังไม่มีนโยบายควบคุมมาตรฐานสินค้าสัตว์น้ำที่ใช้บริโภคภายในประเทศที่เป็นรูปธรรม

ในการพิจารณานโยบายเกี่ยวกับการแปรรูปสัตว์ทะเลในอนาคตควรมีการพิจารณาเรื่องวิธีการ ทำให้เกิดผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำด้วยราคา เพื่อให้เป็นอาหารแก่มนุษย์โดยตรง และควรมีมาตรฐานในการควบคุมคุณภาพสัตว์น้ำที่ใช้เป็นอาหารของประชาชนภายในประเทศด้วย

การท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นแหล่งที่หารายได้ให้แก่ประเทศอย่างมหาศาล เช่นในระยะ ๔-๕ ปีที่ผ่านมา มีรายได้สูงเป็นอันดับหนึ่งของการส่งออกของประเทศไทย คือรายได้มากกว่าสามแสนล้านบาทต่อปี การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น การลงทุนในเรื่องสถานที่พักโรงแรม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้เกิดขึ้นในสองทศวรรษที่ผ่านมาในบริเวณชายทะเลทั้งในอ่าวไทยและทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น นักท่องเที่ยวเหล่านี้ต้องการเยี่ยมชมทะเล

และชายฝั่งทะเลที่รุ่มร่าม ปราศจากการแปรปรวนของลมฟ้าอากาศ มีน้ำทะเลที่ใสสะอาด อากาศบริสุทธิ์ และภูมิลักษณะของสถานที่ท่องเที่ยว อยู่ในภาวะดั้งเดิม ปราศจากมลพิษทั้งทางน้ำและทางอากาศ (pristine condition) นอกจากนี้ประเทศของเรายังได้มีอุทยานแห่งชาติทางทะเลหลายแห่งซึ่งอยู่ในความสนใจของนักท่องเที่ยวทั้งหลาย

การพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้ทำให้เกิดการแข่งขันระหว่าง Sector นี้ กับอุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ ที่ต้องใช้บริเวณพื้นที่ชายทะเล นอกจากนี้ก็มีชุมชนเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียง กับที่พักหรือโรงแรม ซึ่งถ้ามีผู้มาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ก็จะมีผู้ที่ใคร่ทำมาหากินกับนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เกิดเป็นชุมชนแออัดมีการถ่ายปฏิกูลและขยะลงไปในทะเล หากไม่มีการควบคุมอย่างเคร่งครัด ซึ่งก็ให้เกิดผลกระทบ มิเพียงแต่สภาพแวดล้อมในทะเล แต่อาจมีผลกระทบโดยตรงและทางอ้อมแก่ทรัพยากรสัตว์และ พืชในทะเลด้วย ปัจจัยสำคัญที่จะต้องพิจารณาเรื่องนี้ คือ carrying capacity ของชายฝั่งทะเลที่ใดที่หนึ่งที่สามารถจะรองรับผู้คนได้ในบริเวณชายฝั่งทะเล ความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมทั้งชายฝั่งทะเลและใน ทะเลและของทรัพยากรธรรมชาติ ก็จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นแน่หากไม่มีการ ดำเนินการตามนโยบายที่เหมาะสมในอนาคต

นโยบายการใช้ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในทะเลและนโยบายเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

ท่านผู้มีเกียรติ ตามที่กระผมได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อสังเกตอย่างคร่าว ๆ ก็เพื่อที่จะสรุปให้ท่านทั้งหลายได้ทราบความสัมพันธ์อย่างต่อเนืองระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อมในอากาศและในทะเล ผมต้องขอโทษที่ได้พูดเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในเชิงลบมากกว่าเชิงบวก ทั้งนี้ผมเข้าใจว่าเราได้ประสบปัญหา เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรดังกล่าวในรอบยี่สิบปีที่ผ่านมา และกำลังประสบปัญหาดังกล่าวซึ่งจะมีผลกระทบ ต่อประเทศในเรื่องความมั่นคงและเศรษฐกิจในอนาคตถ้าปล่อยให้มีการแปรปรวนเปลี่ยนแปลงของ ทรัพยากรธรรมชาติในทะเลไปตามยถากรรม และไม่มีการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ

อันที่จริงแล้วทางรัฐบาลท่านมิได้นิ่งนอนใจ และพยายามหาวิธีการเพิ่มผลผลิตทางทะเลเพื่อป้อน เป็นอาหารแก่ประชากรของประเทศและเพื่อให้เกิดผลในการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ ดังที่ได้มีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เริ่มต้นเมื่อปี ๒๕๐๕ จนถึงปัจจุบันนี้ เป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ แล้ว ตามแผนพัฒนาฯ ในระยะเริ่มแรกได้มุ่งเน้นในการเพิ่มผลผลิตเพื่อเป็นอาหารและให้เกิด รายได้แก่ประเทศ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๖-๗ (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๔๐) ได้เน้นนโยบายฟื้นฟู ทรัพยากรในทะเลอาณาเขตที่ได้เสื่อมโทรมลงโดยวางมาตรการในการบริหารและจัดการการประมง และ เพิ่มผลผลิตโดยส่งเสริมให้มีการร่วมลงทุนในการทำประมงกับประเทศชายฝั่งที่การประมงของเรา

ใครจะเข้าไปทำกิจการ มีการพัฒนาการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง และมีนโยบายปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ซึ่งเราส่งออกไปขายในตลาดต่างประเทศ

เท่าที่ผมสังเกตดู นโยบายที่กำหนดเอาไว้เพื่อดำเนินการตามกรมกองที่เกี่ยวข้อง ออกจะเป็นไปในรูปแบบ Sectoral policies เช่น เป็นนโยบายเพื่อให้กรมประมงตอบสนอง ส่วนในเรื่องสภาพแวดล้อมก็มีนโยบายอีกชุดหนึ่งเพื่อกรมกองที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมเป็นผู้ดำเนินการโดยทั้งฝ่ายที่ดำเนินการตอบสนองนโยบายเรื่องการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ค่อยจะมีการติดต่อประสานงานกับฝ่ายที่ดำเนินการทางด้านสภาพแวดล้อม คือต่างคนต่างทำ นาน ๆ จึงจะมาพบกันสักที ในสมัยก่อนการดำเนินงานตามโครงการเพื่อตอบสนองนโยบายเหล่านี้คงไม่มีปัญหาซับซ้อน เพราะประชากรในประเทศยังมีขนาดเล็ก ทรัพยากรในทะเลยังไม่เสื่อมโทรม สภาพแวดล้อมยังไม่ถูกรบกวนมากจากภัยธรรมชาติและการทำงานของมนุษย์

ในปัจจุบันนี้ การขยายตัวของประชากรจะมีผลกระทบต่อความมั่นคงของอาหาร (food security) เช่น หากประชากรมีอัตราการเจริญเติบโตปีละ ๑.๙% ตามอัตราในปัจจุบัน เราจะมีพลเมืองเพิ่มขึ้นอีกประมาณ ๑๑ ล้านคน คืออาจจะเป็น ๗๒ ล้านคนใน ๑๐ ปีข้างหน้า ความต้องการอาหารก็จะเพิ่มขึ้น หากคนไทยรับประทานปลาเป็นอาหาร (per caput consumption) ประมาณ ๒๕ กิโลกรัมต่อคนต่อปี เราต้องหาอาหารปลาเพิ่มขึ้นอีกประมาณ ๑ ล้านตัน เราจะเอามาจากไหนในทะเลของเรา เราจำเป็นต้องหาปริมาณปลามาเสริมจากการประมงนอกอาณาเขตของเรา ดังนั้นความมั่นคงของอาหารจึงมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความมั่นคงของมนุษย์ ซึ่งเป็นนโยบายหลักของรัฐบาลในปัจจุบัน

ความมั่นคงของอาหารก็มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของอาหาร (food safety) จะเห็นได้ว่าในประเทศที่ไม่มีความมั่นคงของอาหาร ส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่มีความยากจน พลเมืองไม่สามารถซื้ออาหารได้ในราคาที่เขาจะซื้อได้ ในประเทศเหล่านี้ผู้คนจึงต้องมีความเห็นแก่ตัวมากกว่าส่วนรวมเพื่อความอยู่รอด เมื่อมีอาหารไม่เพียงพอประชากรส่วนใหญ่จะมีอนามัยไม่สมบูรณ์ productivity ของประชากรเหล่านี้ ก็จะลดลง บังเกิดผลเสียหายต่อความมั่นคงของพลเมืองในประเทศ

โดยนัยดังกล่าวมาแล้ว กระผมจึงขอเรียนสนับสนุนให้ประเทศของเรามีนโยบายรวมที่มีประสิทธิภาพซึ่งครอบคลุมนโยบายย่อย ซึ่งจะต้องมีส่วนสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับนโยบายรวม โดยที่รัฐบาลที่จะเข้ามาบริหารประเทศชุดต่อไปในอนาคตพึงถือเป็นแนวปฏิบัติเพื่อความมั่นคงของประเทศในทางยุทธศาสตร์การประกันความมั่นคงทางอาหาร ความปลอดภัยในการบริโภค การใช้ทรัพยากรทะเลในเขตน่านน้ำอย่างถูกต้อง (rational use) การร่วมมือระหว่างประเทศในการที่จะให้นโยบายของเราสอดคล้อง

กับนโยบายของประชาคมโลกโดยเฉพาะในการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีความหลากหลาย (Biodiversity Conservation)

ผมเห็นว่าในทศวรรษที่ผ่านมา ได้มีท่านผู้ทรงคุณวุฒิหลากหลายในสาขาวิชาการได้ร่วมมือกันจัดวางรากฐานเบื้องต้นไว้แล้วในการพิจารณานโยบายทางทะเล เช่น ผลงานที่ดีของโครงการกฎหมายทะเลแห่งเอเชียอาคเนย์ โดยการนำของท่านอาจารย์ พิพัฒน์ ตั้งสืบทกุล ซึ่งน่าจะเป็นข้อมูลที่มีค่าในการวางนโยบายระดับชาติ และในการใช้กลไกที่มีประสิทธิภาพในการวางรากฐานการจัดยุทธศาสตร์ และดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล และการลดผลกระทบจากความแปรปรวนในสภาพแวดล้อม เกิดเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผมขอสรุปคำกล่าวเปิดประชุมหัวข้อย่อยนี้ด้วยความเห็นและความปรารถนาดีของผมว่า น่าจะถึงเวลาแล้วที่ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรเอกชน ฯลฯ จะต้องร่วมมือและมีความมุ่งมั่น (political will) ในการที่จะเผชิญวิกฤตร่วมกันและเพื่อใช้วิกฤตนี้เป็นโอกาสที่เราจะมี ใต้นโยบายที่แน่นอนระดับชาติ เพื่อเป็นหลักในการสร้างความมั่นคงให้แก่สังคมและเศรษฐกิจของชาติในอนาคต

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่อง
“7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล : วิกฤตหรือโอกาส”

ในการเสวนา ผลประโยชน์ทางทะเล : วิกฤตหรือโอกาส
 หัวข้อ พาณิชยนาวีไทย : ความสำเร็จหรือความล้มเหลว
 วันจันทร์ที่ 10 กันยายน 2550
 ณ ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ ฯ
 โดย สุมาลี สุขदानนท์ และสุนันทา เจริญปัญญาธิง *

1. พาณิชยนาวี คืออะไร

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายว่า

“การพาณิชยนาวี” หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“การขนส่งทางทะเล” หมายความว่า การขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเรือจากประเทศ ไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอก ราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งใน ราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไปด้วย

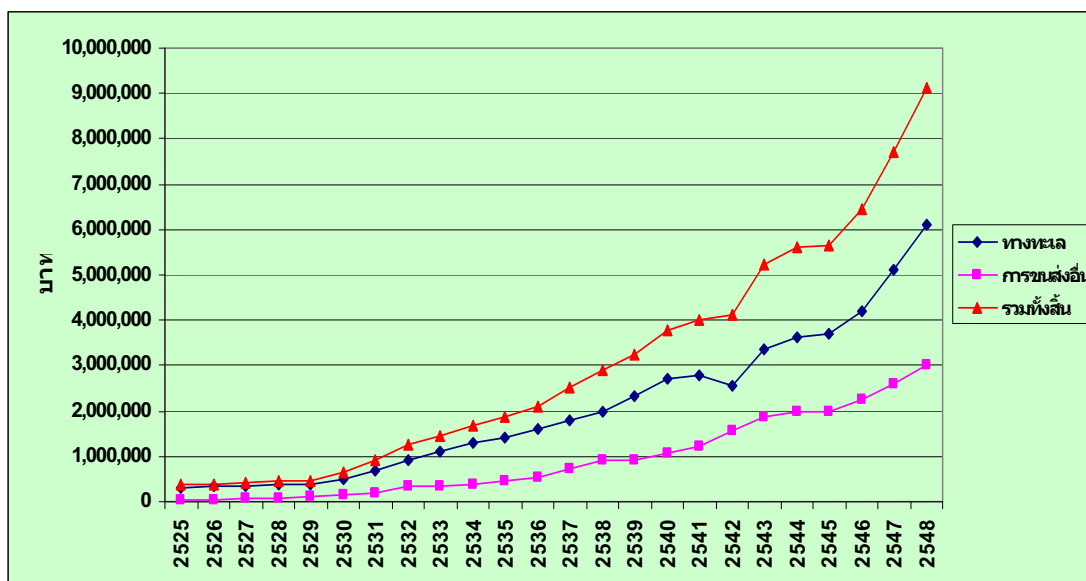
จากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากิจการพาณิชยนาวีเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับ กิจกรรมมากมายทั้งที่เกิดขึ้นในทะเลและบนฝั่ง นอกจากนี้ยังเป็นกิจการระหว่างประเทศที่เก่าแก่ ที่สุดของโลกซึ่งมีประวัติยาวนานนับพันปี ดังนั้นจึงมีหลักปฏิบัติไม่น้อยที่เป็นจารีตประเพณีซึ่ง เป็นที่ยอมรับกันในประเทศต่าง ๆ

2. ผลประโยชน์ชาติทางการค้าทางทะเล

ดังที่ได้กล่าวข้างต้นการพาณิชยนาวีประกอบด้วยกิจกรรมมากมาย อย่างไรก็ตามในการ พิจารณาผลประโยชน์ทางทะเลซึ่งเกิดจากกิจกรรมพาณิชยนาวีจะวิเคราะห์จากมูลค่าการค้าทาง ทะเลซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมพาณิชยนาวีหลายกิจกรรม เช่น ค่าขนส่งทาง ทะเล ค่าระวางเรือ ค่าภาระท่าเรือ ค่าประกันภัยทางทะเล เป็นต้น ซึ่งในปี 2548 การค้าทางทะเลมี

* นักวิจัย 8 และนักวิจัย 7 ประจำสถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มูลค่าถึง 6.1 ล้านล้านบาท¹ เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางทะเลของชาติซึ่งมีมูลค่า 7.5 ล้านล้านบาท มูลค่าการค้าทางทะเลมีส่วนสูงถึงร้อยละ 81 ของมูลค่าทั้งหมด



แผนภูมิที่ 1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปี 2525 – 2548

ที่มา : Transport Statistics 1991, 1997.

การค้าระหว่างประเทศของไทยมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 30 ปีที่ผ่านมา เป็นผลมาจากนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐที่มุ่งเน้นในการพัฒนาอุตสาหกรรมและการส่งออก แม้ว่าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 และ 2 การพัฒนาประเทศมุ่งเน้นที่การเกษตรกรรม และการพัฒนาการพัฒนาดูแลอุตสาหกรรมให้ความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอุปโภคบริโภค แต่ตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 เป็นต้นมาได้มีการเปลี่ยนแปลงความสำคัญมาสู่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก มีผลทำให้การขยายตัวของรายได้ อันเกิดจากการผลิตภาคอุตสาหกรรมอยู่ในอัตราที่สูงกว่าในภาคเศรษฐกิจอื่นๆ² และแนวทางในการพัฒนาดังกล่าวยังคงต่อเนื่องมาจนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 ซึ่งตลอดระยะเวลา 20 ปี มูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการของประเทศเพิ่มขึ้นกว่า 16 เท่าตัว คือ จากมูลค่าการส่งออกเพียง 9,900 ล้านบาทในปี 2504 เพิ่มขึ้นเป็น 163,000 ล้านบาทในปี 2524³ ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อการส่งออกทั้งภาคเกษตร

¹ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [สายตรง]. กระทรวงคมนาคม. แหล่งที่มา : <http://portal.mot.go.th> [4 กันยายน 2550].

² สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524) หน้า 208.

³ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) หน้า 1.

และอุตสาหกรรม และได้ตั้งเป้าหมายว่าในระยะสุดท้ายของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 มูลค่าผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกับภาคเกษตร และเศรษฐกิจของไทยจะก้าวไปสู่ “ประเทศกึ่งอุตสาหกรรม”⁴ ผลจากนโยบายการพัฒนาของประเทศตลอดแผนพัฒนา ฯ ทั้ง 5 ฉบับ ส่งผลให้ในปี 2525 ซึ่งเป็นปีแรกของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 มูลค่าการส่งออกของไทยได้เพิ่มขึ้นเป็น 364,315⁵ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 124 และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

สำหรับมูลค่าการค้าทางทะเล ซึ่งเป็นการค้าที่มีสัดส่วนสูงกว่าการนำเข้า – ส่งออกด้วยการขนส่งในรูปแบบอื่น ก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2525 การค้าทางทะเลมีมูลค่าเพียง 321,722⁶ ล้านบาท ในปี 2548 ซึ่งเป็นปีเกือบสุดท้ายของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 9 การค้าทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่าสูงถึง 6,120,901 ล้านบาท ซึ่งเมื่อพิจารณาจากมูลค่าดังกล่าวแล้วพบว่าประเทศไทยประสบความสำเร็จอย่างมากในการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและการค้าทางทะเล

3. ท่าเรือไทย – ท่าเรือโลก

กิจการท่าเรือระหว่างประเทศของไทยเริ่มต้นหลังจากที่ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยเพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ โดยรัฐบาลไทยตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญสันนิบาตชาติในขณะนั้นได้ตัดสินใจก่อสร้างท่าเรือเดินสมุทร (International Port) แห่งแรกขึ้นที่ตำบลคลองเตย การออกแบบก่อสร้างท่าเรือในปี 2479 และลงมือก่อสร้างในปี 2481 จนถึงปี 2483 ต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อสงครามสิ้นสุดลง ในปี 2490 ได้ทำการซ่อมแซมท่าเรือในส่วนที่ได้รับเสียหาย และในปี 2494 ได้พระราชบัญญัติจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นหน่วยงานดำเนินกิจการของท่าเรือคลองเตย หรือท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน และท่าเรือกรุงเทพก็ได้ทำหน้าที่เป็นท่าเรือหลักของประเทศมาตั้งแต่บัดนั้น⁷

ในปี 2520 ท่าเรือกรุงเทพได้ประสบกับปัญหาท่าเรือคับคั่งเนื่องจาก การขนส่งทางทะเลได้เปลี่ยนรูปจากการขนส่งสินค้ามาเป็นการบรรจุตู้ ประกอบกับเรือที่ใช้ในการขนส่งมีแนวโน้มที่จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำจึงมีข้อจำกัดในเรื่องร่องน้ำไม่สามารถ

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 66.

⁵ กระทรวงคมนาคม . <http://portal.mot.go.th/> ข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร/การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [4 กันยายน 2550].

⁶ เรื่องเดียวกัน.

⁷ ประวัติความเป็นมาการทำเรือแห่งประเทศไทย.[สายตรง]. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. แหล่งที่มา : <http://www.port.co.th/pat/ประวัติความเป็นมา.> [6 กันยายน 2550].

รองรับเรือขนาดใหญ่ได้ รัฐบาลจึงได้ตัดสินใจที่จะก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศแห่งใหม่ ที่ตำบลทุ่งศุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยท่าเรือแห่งใหม่มีชื่อว่า ท่าเรือแหลมฉบัง การก่อสร้างท่าเรือเริ่มในปี 2530 และแล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการในปี 2534 โดยท่าเรือแหลมฉบังอยู่ในความดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพ⁸

การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังเติบโตอย่างต่อเนื่อง และในตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา ท่าเรือแหลมฉบังเป็น 1 ใน 20 ท่าเรือของโลกที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสูงที่สุด

ตารางที่ 1 ท่าเรือที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงที่สุด 20 อันดับของโลก

หน่วย : ล้าน TEUs

ชื่อท่าเรือ	2548			2547			2546	
	อันดับ	TEUs	เปลี่ยนแปลง	อันดับ	TEUs	เปลี่ยนแปลง	อันดับ	TEUs
สิงคโปร์	1	23.19	8.72%	2	21.33	15.86%	2	18.41
ฮ่องกง	2	22.43	2.28%	1	21.93	5.33%	1	20.82
เซี่ยงไฮ้	3	18.04	23.82%	3	14.57	28.14%	3	11.37
เชินเจิ้น	4	16.20	18.68%	4	13.65	27.57%	4	10.70
ปูซาน	5	11.84	3.59%	5	11.43	10.22%	5	10.37
เกาสง	6	9.47	-2.47%	6	9.71	10.22%	6	8.81
รอตเตอร์ดัม	7	9.30	12.05%	7	8.30	16.90%	7	7.10
แฮมบวร์ก	8	8.05	14.51%	9	7.03	14.50%	10	6.14
ดูไบ	9	7.62	18.51%	10	6.43	24.85%	9	5.15
ลอนดอนแจลิส	10	7.48	2.19%	8	7.32	10.74%	8	6.61
ลองบีช	11	6.71	16.09%	12	5.78	24.03%	13	4.66
แอนเวิร์ป	12	6.48	6.93%	11	6.06	11.40%	11	5.44
ชิงเต่า	13	6.31	22.76%	14	5.14	21.23%	14	4.24
พอร์ตแคลง	14	5.54	5.73%	13	5.24	9.17%	12	4.80
หนิงโป	15	5.19	29.75%	17	4.00	44.40%	19	2.77
เทียนจิน	16	4.81	26.25%	18	3.81	26.58%	18	3.01
นิวยอร์ก	17	4.80	7.87%	15	4.45	10.15%	15	4.04
กวางเจา	18	4.68	41.39%	20	3.31	19.93%	20	2.76
ตันจงเปเลปัส	19	4.17	3.73%	16	4.02	14.86%	16	3.50
แหลมฉบัง	20	3.81	5.25%	19	3.62	13.84%	17	3.18
รวม		186.12	11.36%		167.13	16.16%		143.88

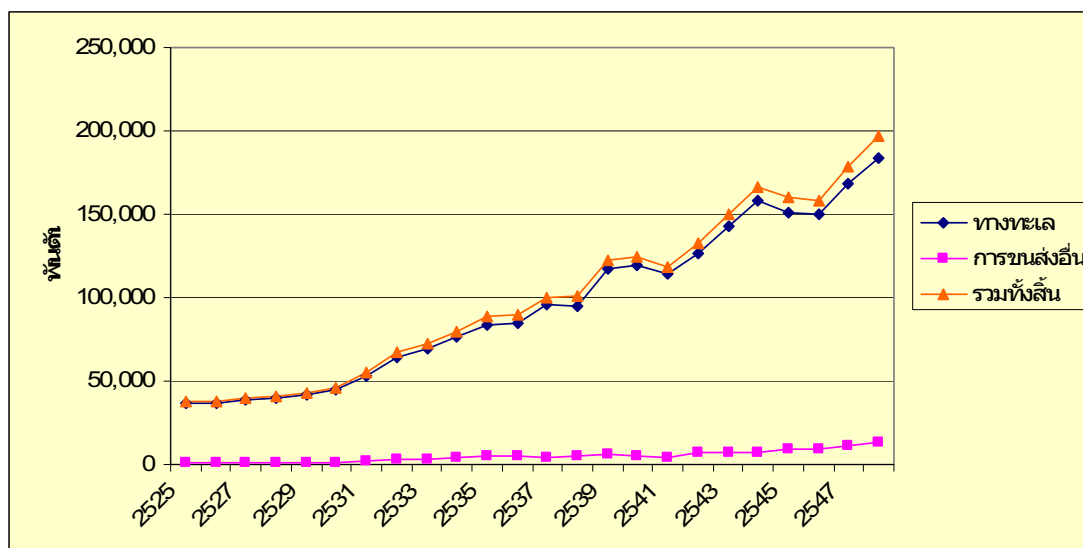
หมายเหตุ : TEU ย่อมาจาก Twenty Foot Equivalent Unit หมายถึง ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 1 ตู้ สำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต จะเท่ากับ 2 TEUs

ที่มา : Review of Maritime Transport, 2004.

⁸ ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง. <http://www.iamchabangport.com/ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง>. [6 กันยายน 2550].

4. นโยบายของรัฐกับการส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย

การค้าทางทะเลของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องเป็นผลมาจากการส่งเสริมของรัฐที่ต่อเนื่อง หากพิจารณาปริมาณการขนส่งทางทะเลซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 95 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด ก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับมูลค่าการค้าทางทะเล ซึ่งนอกจากรัฐจะมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมและส่งเสริมการส่งออกแล้ว รัฐยังมีนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งอาจแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้



แผนภูมิที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปี 2525 – 2548

ที่มา : Transport Statistics 1991, 1997

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หากวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะพบว่ารัฐได้มีนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีมาตั้งแต่แผนพัฒนาฉบับที่ 1 โดยมุ่งเน้นที่การส่งเสริมกองเรือและท่าเรือซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในการขนส่งทางทะเล สำคัญในแผนพัฒนา ฯ ในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของไทย มีดังนี้

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 – 2509)

ในช่วง 6 ปีแรกของการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย มุ่งเน้นที่การพัฒนาการขนส่งภายในประเทศ ทั้งนี้เพราะการก่อสร้างถนนและทางหลวงยังมีจำนวนไม่มากนัก สำคัญมีดังนี้

1. การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ทั้งนี้เพราะกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าข้าวซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศในขณะนั้นต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก

⁹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2506 – 2509). หน้า 118.

2. การขนส่งชายฝั่ง ทั้งนี้เพราะร้อยละ 75 ของสินค้าที่ส่งไปยังภาคใต้อาศัยการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง

3. การขนส่งทางทะเลมุงที่ท่าเรือกรุงเทพ ฯ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งเดียวขณะนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้สะดวก

4. แนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศแห่งใหม่เพื่อรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510 – 2514)

ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ ได้เริ่มการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดเพิ่มขึ้น และได้มีการวางแผนที่จะก่อสร้างทางหลวงสายหลักของประเทศเพิ่มขึ้นทั่วทุกภาคของประเทศ¹⁰ จึงทำให้การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศอ่อนด้อยลง คงเหลือแต่การขนส่งชายฝั่งที่ยังคงส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกันในด้านเศรษฐกิจมุ่งเน้นการส่งออกสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น จากนโยบายดังกล่าวส่งผลให้การพัฒนาพาณิชยนาวีมุ่งเน้นที่การขนส่งระหว่างประเทศเป็นหลัก สารสำคัญของพัฒนามีดังนี้¹¹

1. การแก้ปัญหาการคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งส่อเค้ามาตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 และทวีความรุนแรงขึ้นในปี 2509 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผน ฯ ซึ่งนอกจากจะจัดหาอุปกรณ์ขนสินค้าเพิ่มขึ้น ยังมีการขยายท่าเทียบเรือและสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำเพิ่มขึ้น

2. การสำรวจสถานที่ก่อสร้างท่าเรือหลักแห่งใหม่

3. ริเริ่มจัดตั้งพาณิชยนาวีของประเทศ โดยบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด¹² เพิ่มเรือสินค้า 2 ลำเพื่อใช้ในการเดินในเส้นทางไทย - ญี่ปุ่น

4. การขนส่งชายฝั่ง มุ่งเน้นที่การขุดลอกร่องน้ำของท่าเรือค้าชายฝั่งและท่าเรือประมงในภาคใต้

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515 – 2519)

การพัฒนาพาณิชยนาวีในแผนนี้เกือบทั้งหมดเป็นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 กล่าวคือ การขุดลอกร่องน้ำท่าเรือในภาคใต้ การขยายท่าเทียบเรือและสร้างทุนผูกเรือ

¹⁰ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 – 2514). หน้า 9.

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 163.

¹² บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งในเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน

กลางน้ำของท่าเรือกรุงเทพ การสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งที่ 2 ในบริเวณแหลมฉบัง และ สัตหีบ จังหวัดชลบุรี¹³

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524)

การพัฒนาที่ดำเนินต่อจากแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 และ 3 คือ กำหนดขนาดและสถานที่ตั้ง ในการขยายบริการท่าเรือชายฝั่งแต่ละแห่งตามความต้องการทางเศรษฐกิจ และจัดหาอุปกรณ์ชุด ลอกร่องน้ำให้เพียงพอกับแผนการขุดและบำรุงรักษา วางระบบอัตราค่าบริการใช้ท่า ค่านำร่องและ ค่าธรรมเนียมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงและขยายบริการ¹⁴ สำหรับนโยบายในการพัฒนากิจการ พาณิชยนาวีที่เกิดขึ้นในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ มีดังนี้¹⁵

1. การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศในภาคใต้ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการพัฒนา เศรษฐกิจตามแผนพัฒนา ฯ ทั้ง 3 ฉบับที่ผ่านมา ก่อให้เกิดปัญหาความแออัดขึ้นใน กรุงเทพมหานคร ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับ 4 จึงมีนโยบายในกระจายการพัฒนาเมืองในภาคต่างๆ เพื่อช่วยยับยั้งการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดให้เมืองในภาคต่างๆ ดังต่อไปนี้อยู่ใน ลำดับความสำคัญที่จะเร่งรัดให้เป็นเมืองหลัก นอกจากนี้จะมีแผนก่อสร้างท่าเรือหลักแห่งใหม่ที่ ภาคตะวันออกของประเทศแล้ว ยังมีแนวความคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ สงขลาและภูเก็ต
2. การศึกษาความเหมาะสม ตลอดจนการฝึกอบรมและผลิตบุคลากรในการเดินเรือพาณิชย์
3. ดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการแบ่งความรับผิดชอบเพื่อการ ลงทุนขยายบริการและการบริหารกิจการท่าเรือชายฝั่งระหว่างองค์การบริหารส่วนจังหวัด/ท้องถิ่น เอกชน และหน่วยงานของรัฐในส่วนกลางให้สอดคล้องกับนโยบายการกระจายอำนาจการบริหาร ของประเทศ

ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ ได้มีการออกพระราชบัญญัติการส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 และจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ให้เป็นหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีอีกทางหนึ่งด้วย

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529)

¹³ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 – 2519). หน้า 281 - 282.

¹⁴ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524). หน้า 249.

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 259 – 261.

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 ได้สรุปสถานการณ์ปัญหาด้านการขนส่งทางน้ำและทางทะเลที่ส่งสมมายาวนานกว่า 20 ปี สารสำคัญในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีทั้งการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วย¹⁶

1. เป้าหมายในการพัฒนาประกอบด้วย การเพิ่มปริมาณการขนส่ง การพัฒนาท่าเรือหลัก การพัฒนากองเรือ การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ และการพัฒนาบุคลากร

2. มาตรการ ที่สำคัญคือมาตรการด้านพาณิชย์นาวี (ในยุคนั้นการพาณิชย์นาวี หมายถึงเฉพาะการขนส่งทางทะเลเท่านั้น) ซึ่งประกอบด้วย

- มาตรการสนับสนุน ประกอบด้วย การพัฒนากำลังคน การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในกิจการเดินเรือของไทย การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ และการจัดซื้อเรือใหม่เพื่อทดแทนเรือเก่า (ทั้งนี้เพราะเรือไทยส่วนใหญ่เป็นเรือเก่ามีอายุการใช้งานกว่า 20 ปี)

- มาตรการสงวนสินค้านำเข้าเรือไทย สำหรับสินค้าส่งออกที่ราชการไทยเป็นผู้ขาย และสินค้านำเข้าของราชการและรัฐวิสาหกิจที่กักเก็บเงินจากสถาบันการเงินของรัฐ

- มาตรการด้านภาษี โดยการให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทเดินเรือไทย กิจการอยู่เรือ และผู้ใช้บริการเรือไทย

- มาตรการด้านการเงิน การจัดตั้งกองทุนพัฒนาการพาณิชย์นาวี

นอกจากนี้ยังมีมาตรการให้มีการก่อสร้างอยู่เรือขนาดใหญ่ที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก และอยู่ซ่อมเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยรัฐเป็นผู้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกรวมทั้งที่ดินตลอดจนกำลังคนให้ และการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือเดินทะเล

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534)

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534) นับเป็นช่วงแห่งการเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รูปแบบการขนส่งทางทะเลของโลกได้เปลี่ยนแปลงจากสินค้าทั่วไป (General Cargo) หรือสินค้าหีบห่อ (Break Bulk) มาเป็นระบบตู้สินค้า ท่าเรือกรุงเทพแม้จะสร้างขึ้นเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป ได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นที่ท่าเรือตู้สินค้า แต่ด้วยข้อจำกัดด้านกายภาพของท่าเรือกรุงเทพทั้งบนฝั่งและในท้องน้ำ จนก่อให้เกิดปัญหาความแออัดทั้งกับท่าเรือและตัวนครหลวง จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นรัฐบาลได้จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Sea Board) และตัดสินใจที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นท่าเรือหลักสำหรับการขนถ่ายสินค้าตู้ และอีกแห่งหนึ่งที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง สำหรับขนถ่ายสินค้าเทกอง (Bulk) โดยท่าเรือทั้งสองแห่งตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลัง¹⁷ หลักที่ส่งสินค้าผ่านท่าเรือ ซึ่งมีผลทำให้ท่าเรือเพิ่มบทบาทจากการเป็นจุดเชื่อมระหว่างการขนส่งทาง

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 103 – 105.

¹⁷ พื้นที่แนวหลัง (Hinterland) คือ ภาคพื้นดินที่นำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

ทะเลและการขนส่งในประเทศเพียงอย่างเดียวเป็นศูนย์กลางของแหล่งอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างท่าเรืออีก 2 แห่งที่ภาคใต้ที่สงขลาและภูเก็ต ซึ่งเริ่มก่อสร้างในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 และแล้วเสร็จในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 เช่นกัน

ดังนั้นในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 การพัฒนากิจการพาณิชย์จึงมุ่งเน้นที่การพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ยังคงพัฒนาทางเรืออย่างต่อเนื่อง สาระสำคัญในการพัฒนาทั้ง 2 ส่วนมีดังนี้¹⁸

1. การพัฒนาท่าเรือ ที่สำคัญ คือ การเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน และการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว และที่สำคัญที่สุด คือ ให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแล และพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน

2. การพัฒนาด้านทางเรือ โดยมุ่งเน้นที่การตลาดและการจัดการเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือไทย

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – 2539)

การพัฒนากิจการพาณิชย์ยังคงมุ่งเน้นที่การพัฒนากองเรือ การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ ในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมทั้งท่าเรืออีก 2 แห่งในภาคใต้ คือ ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ตเพิ่งเริ่มดำเนินการ ดังนั้นการพัฒนาจึงมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทะเล การประสานโครงข่ายในระบบขนส่งและบริการที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง เช่น ถนน รถไฟ สถานีบรรจุและแยกตู้สินค้าเพื่อช่วยให้ท่าเรือสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่¹⁹

สิ่งที่เพิ่มเติมมาในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ คือ ส่งเสริมเอกชนในการลงทุนก่อสร้าง และประกอบกิจการเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวโดยรัฐจะอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544)

¹⁸ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 25305– 2539). หน้า 273 – 275.

¹⁹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535– 2539). หน้า 274 – 275.

ในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 เศรษฐกิจของโลกได้เข้าสู่ยุคเปิดเสรีพร้อมๆ กับการแข่งขันในทุกด้าน ในปี 2540 ซึ่งเป็นปีแรกของแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ ประเทศไทยและประเทศที่ประสบความสำเร็จในทวีปเอเชียได้ถูกท้าทายด้วยการถูกโจมตีค่าเงิน ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งพื้นตัวจากยุคสงครามเย็นได้มีความร่วมมือที่จะพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-region/GMS) การพัฒนาพาณิชยกรรมยังต้องดำเนินนโยบายที่มีมากกว่า 3 ทศวรรษ คือ การพัฒนาทางเรือไทย การพัฒนาท่าเรือทั้งท่าเรือเดินสมุทร และท่าเรือชายฝั่ง อยู่เรือ และบุคลากร ที่เพิ่มเติมให้สอดคล้องกับกระแสการเติบโตของอนุภูมิภาคนี้ คือ การเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน²⁰ ซึ่งรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงข่ายถนนซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้กับอินโดจีน

ในปลายแผน ฯ นี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ได้ประกาศใช้ ซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งใหม่ของโลกซึ่งผสมผสานจุดแข็งของการขนส่งด้วยพาหนะต่างๆ เพื่อลดเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และการเปิดมิติใหม่ด้านการค้าการขนส่งในอนุภูมิภาค

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549)

ในช่วงแผนนี้ ประเทศไทยเพิ่งเริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2545 การพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 9 จึงอยู่ในรูปของการกำหนดยุทธศาสตร์ในด้านต่าง ๆ เพื่อรับมือกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์และเศรษฐกิจเสรี ควบคู่ไปกับแนวพระราชดำริ “เศรษฐกิจพอเพียง”

เหตุการณ์ที่มีผลต่อการพาณิชยกรรมของไทย คือ การยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยกรรมกับกรมเจ้าท่า โดยใช้ชื่อใหม่ว่า กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยกรรม และการโอนกิจการต่อเรือและซ่อมเรือให้อยู่ในความดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้เป็นผลมาจากการปฏิรูประบบราชการครั้งใหญ่ในปี 2545 ในขณะที่กิจการพาณิชยกรรมกลายเป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ²¹

²⁰ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2545) . หน้า 95 – 96.

²¹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) . หน้า 91.

● แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 – 2554)

ตลอด 45 ปีของการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศไทยได้เติบโตพร้อม ๆ กับความเสื่อมโทรมของทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรธรรมชาติ ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะสร้างคนและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมกับการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของโลกที่ดำเนินไปอย่างรวดเร็วและรุนแรง

การพาณิชย์ และการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ได้กลืนเข้าไปกับระบบการจัดการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จที่เรียกว่า “การจัดการโลจิสติกส์” (Logistics Management) ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิต สาระสำคัญในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ คือ การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ซึ่งการขนส่งทางน้ำนับเป็นการขนส่งที่มีจุดเด่นในเรื่องนี้

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์มีทั้งสิ้น 13 ฉบับ จำแนกออกเป็นกฎหมายที่มุ่งเน้นในการทำกับ ดูแล และควบคุม และกฎหมายที่ส่งเสริมและสนับสนุน

- กฎหมายควบคุม ดูแล และกำกับ ประกอบด้วย
 - พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
 - พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521
 - พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522
 - ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58
- กฎหมายส่งเสริมและสนับสนุน ประกอบด้วย
 - พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481
 - พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494
 - พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521
 - พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534
 - พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534
 - พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537
 - พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 25372
 - พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2542
 - พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548
 - พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

ตารางที่ 2 สรุปสาระสำคัญกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีไทย

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
1. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	- การจัดระเบียบในการสัญจรไปมาทางน้ำและเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ - การควบคุมการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปในลำแม่น้ำต้องขออนุญาต - การออกไปอนุญาตใช้เรือ - การตรวจเรือตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ - การกำหนดคุณสมบัติ เงื่อนไขของใบอนุญาตคนประจำเรือ
2. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521	- การสร้างมาตรการคุ้มครอง ควบคุม และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีอื่นได้แก่ การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการเรือ และท่าเรือ เป็นต้น - กำหนดหลักเกณฑ์และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี - การควบคุมดูแล ได้แก่ การกำหนดคุณสมบัติและจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการที่ต้องจดทะเบียนประกอบการ
3. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58	- การกำหนดให้ท่าเรือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผลของประชาชน - การประกอบการทำเรือขนาด 500 ตันกรอส จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี - การประกอบจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์สากล คือ ISPS Code
4. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522	- เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เรือโดนกัน อันเป็นการจัดระเบียบการสัญจรไปมาทางน้ำ

ตารางที่ 2 (ต่อ)

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
การส่งเสริมและสนับสนุน 1.พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481	- การกำหนดคุณสมบัติและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย - การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว - การจำนองและบุริมสิทธิเรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว - สิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทย
2. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494	การจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย ประกอบและส่งเสริมกิจการทำเรือ และดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ ในเขตซึ่งอยู่ในความควบคุมและการบำรุงรักษาของการทำเรือฯ ทั้งทางบกและทางน้ำ
3. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521	- เพื่อส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี - การส่งเสริมมุ่งเน้นที่กองเรือพาณิชย์ไทย
4. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534	การคุ้มครองเจ้าหนี้ในราชอาณาจักรเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต่อเรือของลูกหนี้หรือผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอต่อการชำระหนี้
5. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534	กฎหมายเฉพาะของการรับขนของทางทะเล ที่ครอบคลุมเรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ใบตรา ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง รวมทั้งการคิดค่าเสียหายต่าง ๆ

ตารางที่ 2 (ต่อ)

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
6. พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537	กิจการเดินเรือทะเลมีลักษณะเฉพาะที่จำเป็นต้องการเคลื่อนที่ไปมาในนานาของต่างประเทศตลอดเวลา จึงต้องมีกฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลนั้นๆ
7. พระราชบัญญัติสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537	องค์กรที่มีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือ
8. พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.2542	กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการเสียชีวิตหรือค่าใช้จ่าย เพื่อให้เรือและทรัพย์สินพ้นภัย
9. พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน พ.ศ.2548	กรณีเรือโดกันและก่อให้เกิดความเสียหาย อาจเป็นค่าเสียหายที่พึงเรียกได้
10. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548	กำหนดความรับผิดชอบทางแพ่ง ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กฎหมายที่ส่งเสริมและสนับสนุนส่วนใหญ่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความรับผิด (Liability) ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ยกเว้น พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ซึ่งมีเนื้อหาสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีโดยตรง (อย่างไรก็ตามเนื้อหาในพระราชบัญญัติฉบับนี้มีส่วนหนึ่งที่มีลักษณะเป็นการกำกับ ดูแล และควบคุมผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี) สาระโดยสังเขปของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีทั้ง 13 ฉบับ ดังตารางที่ 2

4.3 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ ในหมวดที่ 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ ส่วนที่ 7 แนวนโยบายด้านเศรษฐกิจ มาตรา 84 (12) ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีให้เป็นส่วนหนึ่งของแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ²² ด้านเศรษฐกิจที่รัฐจะต้องดำเนินการคือ การส่งเสริมและสนับสนุน กิจการการพาณิชย์นาวี การขนส่งทางราง รวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

นับเป็นรัฐธรรมนูญฉบับแรกของไทยที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี

5. ความล้มเหลวในความสำเร็จของพาณิชย์นาวีไทย

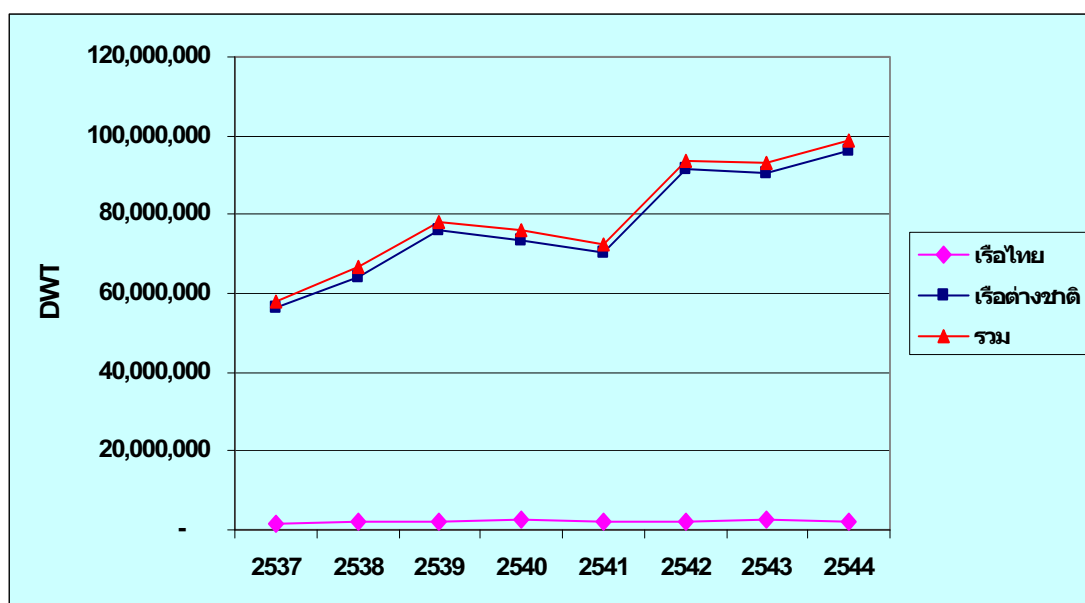
หากพิจารณาจากมูลค่าการค้าทางทะเลซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 364,315 ล้านบาท ในปี 2525 มาเป็น 6,120,901 ล้านบาทในปี 2548 อาจกล่าวได้ว่าพาณิชย์นาวีไทยประสบความสำเร็จอย่างงดงาม แต่เมื่อพิจารณาให้ลึกกลงไปถึงผลประโยชน์ที่คนไทยพึงได้นับว่าน้อยมาก กล่าวคือ

1. เมื่อพิจารณาจากระวางบรรทุกของกองเรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้าทางทะเลของ ไทย พบว่าตั้งแต่ปี 2357 – 2544²³ กองเรือไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดย

²² แนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ คือ กรอบหรือแนวทางที่กำหนดในรัฐธรรมนูญในฐานะที่เป็นภารกิจของรัฐที่ต้องดำเนินการแก่ประชาชน เป็นกรอบหรือแนวทางในการตรากฎหมายและกำหนดนโยบาย ซึ่งมีสภาพบังคับให้รัฐต้องดำเนินการตาม ในรัฐธรรมนูญฉบับปี 2550 ได้กำหนดสาระสำคัญของแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐเป็นหัวข้อของแนวนโยบายแต่ละด้านชัดเจน เช่น ด้านความมั่นคงของรัฐ ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ด้านศาสนา สังคม การสาธารณสุข การศึกษา และวัฒนธรรม เป็นต้น เพื่อให้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐของคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาได้ง่ายขึ้น ใน สรุปสาระสำคัญของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงประชามติแบบเรียงหมวด แหล่งที่มา : [http://www5.nesac.go.th/document/0-20070706131338_main_point\(f\).pdf](http://www5.nesac.go.th/document/0-20070706131338_main_point(f).pdf).

²³ ข้อมูลนี้อ้างอิงจาก สารสนเทศพาณิชย์นาวี ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ข้อมูลรวบรวมถึง ปี 2544 ทั้งนี้เพราะสำนักงาน ฯ ถูกยุบรวมกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีในปี 2546

เฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.8 ในขณะที่กองเรือต่างประเทศมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 97.2 ซึ่งหมายความว่ายิ่งปริมาณการค้าทางทะเลของไทยเพิ่มสูงขึ้น กองเรือไทยกลับมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าน้อยลง ทั้งนี้เพราะในรอบ 20 ปีที่ผ่านมากองเรือไทยไม่ได้มีขนาดและจำนวนเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 5 ได้ระบุว่า ในปี 2525 กองเรือพาณิชย์ของประเทศรวมระวางทั้งหมดอยู่เพียง 300,000 เดทเวทตัน และส่วนใหญ่เป็นเรือแบบดั้งเดิมมีอายุการใช้งานมาก ทำให้ต้องอาศัยเรือต่างประเทศในการขนส่งสินค้าเข้า – ออก ถึงร้อยละ 95²⁴ ทั้งที่เรื่องการพัฒนากองเรือเป็นนโยบายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาฯ เกือบทุกแผน



แผนภูมิที่ 3 กองเรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้านระหว่างประเทศของไทย จำแนกตามประเภทกองเรือ

ที่มา : สารสนเทศพาณิชย์นาวิ ปี 2537 – 2544

2. เมื่อพิจารณาจากค่าขนส่ง ผู้ประกอบการไทยมีส่วนแบ่งในค่าขนส่งน้อยมาก ทั้งนี้เพราะข้อตกลง INCOTERM²⁵ ที่ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกของไทยนิยมใช้มีดังนี้

²⁴ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529). หน้า 99.

²⁵ ในปี 1936 สมาคมการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce/ICC) ได้จัดทำ “หลักปฏิบัติสำหรับตีความข้อตกลงทางการค้า” หรือ INCOTERM ขึ้น เพื่อเป็นข้อตกลงมาตรฐานเพื่อใช้ในการซื้อขายระหว่างประเทศ INCOTERM แต่ละข้อจะระบุหน้าที่ การรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเสียหาย/สูญหายของผู้ซื้อและผู้ขายไว้อย่างชัดเจน ในครั้งแรก INCOTERM มีเพียง 9 ข้อ ต่อมาได้มีการเพิ่มเติมปรับปรุงให้เหมาะสมกับรูปแบบการค้าและการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป INCOTERM ล่าสุดปรับปรุงในปี 2000 ประกอบด้วยข้อตกลง 13 ข้อ

FOB และ CIF นับเป็น INCOTERM ที่มีผู้นิยมใช้กันมากที่สุดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศโลกที่ 3

- FOB (Free on Board) เป็นข้อตกลงที่ผู้ส่งออกนิยมใช้ขายสินค้า สารสำคัญมีดังนี้ “ภายใต้ข้อตกลงนี้ผู้ขายจะส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย และภาระความเสี่ยงในการที่สินค้าสูญหาย/เสียหายจะโอนจากผู้ขายไปเป็นผู้ซื้อ เมื่อสินค้าได้ผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ”

จากเงื่อนไขดังกล่าวซึ่งหมายความว่าผู้ขายไม่มีหน้าที่ในการจัดหาเรือที่ขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง รวมถึงไม่ต้องรับผิดชอบค่าระวางเรือ นอกจากนี้ยังไม่ต้องทำประกันภัยสินค้าทางทะเล ในทางตรงกันข้ามภาระดังกล่าวเป็นของผู้ซื้อ

- CIF (Cost Insurance and Freight) เป็นข้อตกลงที่ผู้นำเข้านิยมใช้ซื้อสินค้า สารสำคัญในข้อตกลงนี้มีดังนี้ “ผู้ขายจะต้องจัดหาพาหนะ ค่าระวางในการขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง ทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงในกรณีที่สินค้าสูญหาย/สูญหายระหว่างการขนส่งให้แก่ผู้ซื้อ โดยผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญากับบริษัทประกันภัย และเป็นผู้ชำระค่าเบี้ยประกันภัย ขยาย และภาระความเสี่ยงในการที่สินค้าสูญหาย/เสียหายจะโอนจากผู้ขายไปเป็นผู้ซื้อ เมื่อสินค้าได้ผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ”

ข้อตกลงทั้งสองเงื่อนไขมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลของไทยและประกันภัย ทั้งนี้เพราะไม่ว่าผู้ซื้อตามข้อตกลง FOB หรือผู้ขายตามข้อตกลง CIF ซึ่งอยู่ในต่างประเทศเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในการเลือกผู้ขนส่งและบริษัทประกันภัย โดยส่วนใหญ่ก็จะเลือกผู้ประกอบการในประเทศของตน ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบการขนส่งของไทยและประกันภัยมีโอกาสได้รับผลประโยชน์จากการค้าทางทะเลของไทยน้อยมาก อาจกล่าวได้ว่าปัญหาดังกล่าวมีผลต่อสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทย ในขณะเดียวกัน เพราะกองเรือไทยมีขนาดเล็กไม่เพียงพอกับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว จึงทำให้การขนส่งและการประกันภัยทางทะเลอยู่ในมือผู้ประกอบการชาวต่างประเทศ

3. ท่าเรือซึ่งเป็นจุดที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางทะเล และตลอดชายฝั่งของไทยมีท่าเรือน้อยใหญ่ตั้งเรียงรายตลอดแนวชายฝั่ง มีจำนวนถึง 443 ท่า (รายละเอียดดังตารางที่ 3) แต่กลับไม่มีหน่วยงานกลางถาวรที่ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย วางแผน ควบคุม และดูแลท่าเรือทั้งหมด หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าเรือที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นมีเพียงการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งดูแลรับผิดชอบเฉพาะท่าเรือของรัฐเพียงไม่กี่แห่ง ปัญหาที่เกิดขึ้นมีดังนี้

- ท่าเรืออยู่ในความดูแลของหน่วยงานต่าง ๆ กันไป ซึ่งส่วนใหญ่ขาดความรู้ความชำนาญเรื่องท่าเรือ เช่น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าท่าเรือตั้งอยู่ในพื้นที่ที่หน่วยงานใด

- ท่าเรือเอกชนขาดหน่วยงานให้การดูแล และสนับสนุน รวมถึงบางพื้นที่ที่ขาดผู้ประกอบการและดูแลโดยสิ้นเชิง ที่สำคัญ คือ บริเวณดังกล่าว มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้ามากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ คือ บริเวณอ่าวจอดเรือเกาะสีชัง

ตารางที่ 3 ท่าเรือไทย -จำแนกตามชายฝั่งทะเล จังหวัด และประเภทท่าเรือ

หน่วย : ท่า

ลำดับ	ชายฝั่งทะเล	จังหวัด	สินค้า	ประมง	โดยสาร	รวม
1	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ตราด	1	11	5	17
2	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	จันทบุรี	0	7	0	7
3	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	12	22	9	43
4	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	17	12	2	31
5	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฉะเชิงเทรา	9	5	0	14
รวมอ่าวไทยฝั่งตะวันออก			39	57	16	112
6	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	11	1	0	12
7	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	47	1	2	50
8	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรสงคราม	3	0	5	8
9	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรสาคร	2	10	4	16
รวมอ่าวไทยตอนใน			63	12	11	86
10	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	เพชรบุรี	2	7	0	9
11	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	1	19	0	20
12	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ชุมพร	2	14	2	18
13	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	16	8	4	28
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	5	24	1	30
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	8	2	3	13
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ปัตตานี	0	1	0	1
17	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นราธิวาส	0	1	0	1
รวมอ่าวไทยฝั่งตะวันตก			34	76	10	120
18	อันดามัน	ระนอง	2	13	1	16
19	อันดามัน	พังงา	0	20	7	27
20	อันดามัน	ภูเก็ต	3	6	13	22
21	อันดามัน	กระบี่	5	8	7	20
22	อันดามัน	ตรัง	1	14	6	21
23	อันดามัน	สตูล	0	16	3	19
รวมอันดามัน			11	77	37	125
รวมทั้งสิ้น			147	222	74	443

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี.

- ขาดนโยบาย การวางแผน และกฎหมายในการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการ
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อพื้นที่แนวหลังกับท่าเรือเอกชน
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทางน้ำซึ่งมีความสำคัญต่อการเดินเรือได้แก่²⁶
 - การกำหนดเส้นทางเดินเรือหลักจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เข้าท่าเรือที่สำคัญของไทย
 - ขาดแผนที่เดินเรือเพื่อเข้าท่าเรือ ทำให้เมื่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ เรือไม่สามารถเข้าท่าเรือได้
 - ขาดสถานีอ้างอิง DGPS ตามชายฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้เรือที่เข้า – ออกน่านน้ำไทย
 - ขาดสถานีวิทยุที่ออกอากาศข้อมูลความปลอดภัยด้านการเดินเรือ (Maritime Safety Information : MSI) แก่เรือเดินทะเลทั่วทั้งน่านน้ำไทย ในปัจจุบันมีสถานีวิทยุเรือเดินทะเล (Bangkok Radio) หรือ สถานี NAVTEX²⁷ ครอบคลุมได้ถึงบริเวณจังหวัดชุมพรเท่านั้น ซึ่งหมายความว่าใต้จังหวัดชุมพรและชายฝั่งอันดามันยังไม่มี การส่งสัญญาณไปถึง
 - ขาดแผนที่เดินเรือหรือประกาศชาวเรือที่มีข้อมูลตรงกับสภาพความเป็นจริง เนื่องจากเมื่อท่าเรือปรับเปลี่ยน หรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ท่าเรือ ร่อง ท่าเรือร่นร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ ไม่มีการแจ้งหรือส่งข้อมูลให้กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนที่เดินเรือในทะเลไทย
 - ขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องค่าพิกัดและมูลฐานทางราบ (Geodetic datum of Horizontal datum) ที่ใช้กำกับค่าพิกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ค่าพิกัดของสิ่งอำนวยความสะดวกในท้องน้ำ ที่ปรากฏในแผนที่เดินเรือหรือประกาศชาวเรือ มีความคลาดเคลื่อนสูง

4. กิจการอู่เรือ ซึ่งเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งซึ่งรายได้เกิดจากผลประโยชน์ทางทะเล เมื่อพิจารณาจากมูลค่าในแต่ละปี อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรืออาจจะไม่มีนัยสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย กล่าวคือ คิดเป็นร้อยละ 0.048 ของ GDP²⁸ ภาคอุตสาหกรรม แต่เป็นกิจการที่สนับสนุนกองเรือไทย และเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องมากมายมหาศาล เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ลงทุนสูง ผลตอบแทนต่ำ และระยะคืนทุนนาน ประกอบกับมีการแข่งขันสูงในตลาดแข่งขันสมบูรณ์ (World Single Market) ซึ่งมีแนวต้านสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่สูง (Barrier to Entry) จึงเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการการสนับสนุนทั้งด้านเงินทุนและ

²⁶ ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

²⁷ สถานีวิทยุแห่งนี้ขึ้นอยู่กับ บริษัท กสท. จำกัด

²⁸ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมการผลิต พ.ศ. 2546 ทัวระชาอาณาจักร

การตลาดจากรัฐสูง แต่อุตสาหกรรมต่อเรือของไทยได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลน้อยมาก ทำให้มีขีดความสามารถที่จำกัด กล่าวคือ มีขีดความสามารถต่อเรือได้ขนาดเล็กกว่า 500 ตันกรอสเท่านั้น และไม่สามารถแข่งกับตลาดโลกได้

ตารางที่ 4 รายได้อุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าทางทะเล
ปี 2545 - 2549

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าการค้าทางทะเล (1)	รายได้อุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือ (2)	สัดส่วน
2545	3,686,461	2,935	0.080%
2546	4,192,588	4,024	0.096%
2547	5,117,800	4,533	0.089%
2548	6,120,901	5,767	0.094%

ที่มา : (1) Transport Statistics 1991,1997. และ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [สายตรง].กระทรวงคมนาคม.

แหล่งที่มา : <http://porta.mot.go.th> [4 กันยายน 2550].

(2) ข้อมูลโรงงานแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรม. [สายตรง]. กรมโรงงานอุตสาหกรรม แหล่งที่มา : www.diw.go.th.

ตรวจค้นข้อมูลงบการเงิน. [สายตรง]. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า แหล่งที่มา : <http://www.dbd.go.th>. [19 - 26

กันยายน 2550].และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

เมื่อพิจารณารายได้ของอุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าทางทะเลจะเห็นว่ามีส่วนน้อยมากกล่าวคือ ต่ำกว่าร้อยละ 0.1 เมื่อพิจารณาเฉพาะกิจกรรมซ่อมเรือพบว่า ในระหว่างปี 2546 – 2548 เรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้าในน่านน้ำไทยมีจำนวน 3,406 3,548 3,703 และ 4,001 ลำ ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนเรือที่อู่เรือไทยในช่วงปีดังกล่าวมีจำนวน 412 494 461 และ 408 ลำ หรือประมาณร้อยละ 10 ของจำนวนเรือเดินสมุทรทั้งหมด

ตารางที่ 5 ปริมาณการซ่อมเรือและรายได้จากการซ่อมเรือ ปี 2546 – 2549 จำแนกตามสถานภาพกองเรือ

ประเทศ	ข้อมูล	2546	2547	2548	2549	รายได้เฉลี่ยต่อลำ
ไม่ระบุ	จำนวน (ลำ)	1	2	0	0	0
	รายได้ (บาท)	0	15,000,000.00	0	0	15,000,000.00
เรือไทย	จำนวน (ลำ)	284	336	289	247	
	รายได้ (บาท)	549,841,526.00	722,655,381.11	760,127,446.79	606,923,361.33	2,457,179.60
เรือต่างชาติ	จำนวน (ลำ)	127	156	172	161	
	รายได้ (บาท)	607,638,311.32	1,053,049,804.58	1,449,686,705.88	1,406,710,215.67	8,737,330.53
รวม จำนวน (ลำ)		412	494	461	408	
รวมรายได้ (บาท)		1,157,479,837.32	1,790,705,185.70	2,209,814,152.67	2,013,633,577.00	4,935,376.41

ที่มา: จากการสำรวจสมาชิกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย จำนวน 15 ราย ระหว่างเดือน มกราคม – เมษายน 2550

7. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าตลอด 45 ปีแห่งการพัฒนาประเทศได้มีการกำหนดนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งมาตรการส่วนใหญ่เน้นไปที่การพัฒนากองเรือ และท่าเรือ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในกิจการพาณิชย์นาวี อย่างไรก็ตามดูเหมือนว่าการพาณิชย์นาวีไทยไม่ได้เจริญรุดหน้าไปได้มากกว่านี้

ปัญหาที่เกิดขึ้นในกิจการพาณิชย์นาวี มีลักษณะเหมือนงูกินหาง หรือวัวฟันหลัก สะท้อนให้เห็นว่ากิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ประกอบด้วยกิจกรรมที่หลากหลายและซับซ้อน และเปลี่ยนแปลงเร็ว และไม่หยุดยั้ง อีกทั้งยังเป็นกิจการที่มีการแข่งขันสูง ตลาดการขนส่งทางทะเล ท่าเรือ หรืออยู่เรือ เป็นตลาดที่แข่งขันโดยสมบูรณ์ ดังนั้นบทบาทของรัฐในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีจึงไม่ใช่การควบคุม หรือผูกขาด หรือโอ้อุ้ม แต่เป็นนโยบายที่ชัดเจน มาตรการสนับสนุนที่มากพอ ต่อเนื่อง และยาวนานเพียงพอ ที่จะสนับสนุนผู้ประกอบการ แข็งแกร่งสามารถต่อสู้และแข่งขันในโลกยุคเปิดเสรีได้

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าปัญหาในกิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ซับซ้อน ในการจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการจากหลายฝ่าย จึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางที่มีความเข้าใจในธรรมชาติของธุรกิจพาณิชย์นาวี เพื่อทำหน้าที่ประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายการพัฒนา

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สำนักงาน. สารสนเทศพาณิชย์นาวี ปี 2537. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2538.

-----, สารสนเทศพาณิชย์นาวี ปี 2540. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2541.

-----, สารสนเทศพาณิชย์นาวี ปี 2544. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2545.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 – 2529). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

-----, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

- . แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)
- . แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540 – 2544). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)
- . แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)
- . แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550 – 2554). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)
- สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมการผลิต พ.ศ. 2546 ทั่วราชอาณาจักร. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการสถิติแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

ภาษาอังกฤษ

Ministry of Transport. Transports Statistics 1991. Bangkok : Ministry of Transport.

----- . Transports Statistics 1997. Bangkok : Ministry of Transport.

Website

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [สายตรง]. กระทรวงคมนาคม. แหล่งที่มา : <http://portal.mot.go.th> [4 กันยายน 2550].

ประวัติความเป็นมาการทำเรือแห่งประเทศไทย.[สายตรง]. การทำเรือแห่งประเทศไทย. แหล่งที่มา : <http://www.port.co.th/pat/ประวัติความเป็นมา>. [6 กันยายน 2550].

ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง] ท่าเรือแหลมฉบัง. แหล่งที่มา : <http://www.leanchabangport.com/ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง>. [6 กันยายน 2550].

สรุปสาระสำคัญของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงประชามติแบบเรียงหมวด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www5.nesac.go.th>.

ข้อมูลโรงงานแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรม. [สายตรง]. กรมโรงงานอุตสาหกรรม แหล่งที่มา : www.diw.go.th.

ตรวจค้นข้อมูลงบการเงิน. [สายตรง]. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า แหล่งที่มา : <http://www.dbd.go.th>. [19 - 26 กันยายน 2550]

กฎหมายภายใน : ปัญหาและแนวทางแก้ไข (กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับทะเล)

โดย โกมล จิรัชย์สุทธิกุล*

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ในระดับพระราชบัญญัติอยู่ประมาณ ๖๗๕ ฉบับ ซึ่งไม่รวมฉบับแก้ไขเพิ่มเติมและกฎหมายลำดับรองลงมา เช่น พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศซึ่งมีเป็นจำนวนมาก ในจำนวนนี้เคยมีผู้ศึกษาว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทะเล แม้เพียงเล็กน้อยก็ตามอยู่ประมาณ ๑๐๐ ฉบับ (บางฉบับเกี่ยวข้องเล็กน้อยมาก เช่น กฎหมายว่าด้วยการควบคุมเครื่องอุปโภคบริโภคและของอื่น ๆ ในภาวะคับขัน ซึ่งห้ามการกักตุนสินค้าหรือส่งสินค้าต้องห้ามออกไปนอกราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตและอาจมีกรณีลักลอบส่งทางเรือ และกฎหมายนี้ใช้เฉพาะในภาวะคับขันเท่านั้น) แต่ถ้าจะพิจารณาเฉพาะที่เกี่ยวข้องจริง ๆ จะมีประมาณ ๕๐ ฉบับ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law ซึ่งหลายประเทศในแถบภาคพื้นยุโรปและประเทศที่ได้รับอิทธิพลจากประเทศดังกล่าวก็ใช้อยู่เช่นเดียวกันโดยระบบกฎหมายนี้จะไม่ถือว่าคำพิพากษาของศาลเป็นกฎหมายดังเช่นในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law ซึ่งประเทศอังกฤษและประเทศที่ได้รับอิทธิพลจากอังกฤษใช้อยู่ และระบบกฎหมายไทยไม่ถือว่ากฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายภายในที่มีผลบังคับใช้ในประเทศอีกด้วย ดังนั้น จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเป็นจำนวนมาก (ประเทศในแถบภาคพื้นยุโรป เช่น ฝรั่งเศส จึงมักนิยมนำกฎหมายที่มีลักษณะเดียวกันมารวมเป็นประมวลกฎหมาย อาทิ ประมวลกฎหมายการเงิน)

การที่ประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law เป็นสาเหตุที่ทำให้รัฐธรรมนูญบัญญัติให้การเข้าเป็นภาคีสันติสัญญาใดไม่ว่าจะเป็นแบบทวิภาคี (bilateral) หรือพหุภาคี (multilateral) หากต้องตรากฎหมายภายในเพื่อรองรับตามสนธิสัญญานั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน ทั้งนี้ เพื่อให้มีผลผูกพันต่อรัฐสภาที่ต้องให้ความเห็นชอบเมื่อรัฐบาลเสนอกฎหมายต่อรัฐสภา และตราเป็นกฎหมายใช้บังคับต่อไปอันทำให้รัฐบาลมีเครื่องมือในการปกครองประเทศตอบสนองต่อพันธกรณีที่ทำได้ตามสนธิสัญญาไว้ได้ (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่เพิ่งผ่านประชามติก็บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙๐)

สำหรับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ๑๙๘๒ นั้น เมื่อได้ศึกษาแล้ว พบว่าบรรดากฎหมายภายในของไทยที่เกี่ยวข้องกับทะเลทั้งหมดมีกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวเพียงไม่กี่ฉบับ และในจำนวนไม่กี่ฉบับนั้นก็มิได้สอดคล้องไปเสียทั้งหมด ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ (ratification) ประเทศไทยจะต้องแก้ไขกฎหมายภายในจำนวนมาก รวมทั้งต้องตรากฎหมายขึ้นใหม่หลายฉบับ อาทิ กฎหมายรองรับสถานะขององค์กรตามอนุสัญญา (องค์กรแสวงประโยชน์จากมรดกร่วมกันของมนุษยชาติที่อยู่ในใต้พื้นดินท้องทะเลหรือพื้นดินท้องทะเล หรือองค์กรระงับข้อพิพาทใด ๆ

* ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะทำงานโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนโดยการสนับสนุนของ สกว.)

เกี่ยวกับการใช้และตีความอนุสัญญา) หรือกฎหมายรองรับการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล หรือกฎหมายรองรับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยเฉพาะที่อยู่นอกทะเลอาณาเขต จากปัญหาทางด้านกฎหมายนี้เองที่ส่งผลให้รัฐบาลใดที่ประสงค์จะให้สัตยาบันอนุสัญญานี้จะต้องสามารถอธิบายต่อรัฐสภาได้ว่าต้องตรากฎหมายภายในใดบ้าง ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงแก้ไขหรือตราขึ้นใหม่ รวมทั้งต้องอธิบายได้ว่า ไทยจะได้ประโยชน์จากอนุสัญญานี้อย่างไรบ้าง และต้องเสียประโยชน์หรือไม่ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้นับว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ๑๙๘๒ ซึ่งประเทศไทยอยู่ในสถานะผู้ลงนามเท่านั้นมาเป็นเวลาหลายปีแล้ว

อย่างไรก็ดี การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ หรือไม่นั้น ยังไม่ใช่ปัญหาที่สำคัญ เพราะปัญหาที่สำคัญยิ่งกว่านั้นก็คือผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ซึ่งในบางเรื่องของอนุสัญญาฯ ได้กลายเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีผลบังคับใช้ต่อทุกรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone : EEZ) ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายภายในเป็นเครื่องมือในการรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ดังกล่าวและขจัดปัญหาที่เกี่ยวกับกฎหมายให้หมดไป

ปัญหา แบ่งออกได้เป็น ๒ กรณี คือ

๑. กรณีแรก ปัญหาของผู้ใช้กฎหมายหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือปัญหาในทางปฏิบัติของการบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ ความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานแต่ขาดการประสานกันระหว่างเจ้าหน้าที่

กิจกรรมทางทะเลบางประเภทนั้นอยู่ในความควบคุมดูแลของกฎหมายหลายฉบับ ส่งผลให้มีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมกิจกรรมนั้นจากหลายหน่วยงาน ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่เรือต่างชาติทิ้งสิ่งปฏิกูลที่ชายฝั่งหรือน่านน้ำภายใน ซึ่งจะเป็นความผิดตามมาตรา ๒๐(๑) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ในกรณีที่ได้มีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นตามมาตรา ๒๐(๑) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับนี้มีเจ้าพนักงานท้องถิ่นเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย และนอกจากความผิดตามกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวแล้วยังเป็นความผิดตามมาตรา ๑๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งเจ้าท่าของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้มีอำนาจดำเนินคดี และอาจมีความผิดตามมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช ๒๔๙๐ อีกด้วย ซึ่งการดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้เป็นอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่สังกัดกรมประมง นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจของกองบังคับการตำรวจน้ำและเจ้าหน้าที่ทหารเรือก็มีอำนาจดำเนินคดีสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวอีกเช่นเดียวกัน จึงเห็นได้ว่าเป็นกรณีที่เกิดการกระทำความผิดกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทและมีเจ้าหน้าที่ของหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องการที่มีเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบดูแลในเรื่องนี้อาจเป็นผลดีหากมีการเชื่อมโยงประสานข้อมูลระหว่างเจ้าหน้าที่เข้าด้วยกัน ซึ่งจะส่งผลให้การนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษมีประสิทธิภาพ แต่ถ้าไม่มีการเชื่อมโยงประสานระหว่างเจ้าหน้าที่แต่ละฝ่ายแล้วย่อมส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายตามมา ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของบทลงโทษตามกฎหมายที่ควรนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดหรือช่องทางในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบของเจ้าหน้าที่

จากตัวอย่างจะเห็นได้ว่า การใช้อำนาจตามกฎหมายเพื่อควบคุมกิจกรรมในการใช้ทะเลมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เพื่อให้การควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๒ ความชัดเจนของหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

สถานการณ์ในปัจจุบันของประเทศไทยนั้น หน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับให้เป็นไปตามกฎหมายสำหรับบางกรณียังคงขาดความชัดเจนอยู่ ยกตัวอย่างเช่น กรณีเรือต่างชาติทิ้งสิ่งปฏิกูลในน่านน้ำภายในหรือชายฝั่งทะเลและก่อให้เกิดความเสียหายต่อน้ำทะเลโดยอาจทำให้เน่าเสียหรือเกิดภาวะมลพิษต่อทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตในบริเวณนั้น ก็ยังไม่แน่ชัดว่าหน่วยงานใดที่จะถือเป็นผู้เสียหายที่มีสิทธิฟ้องร้องให้เรือต่างชาติทำการกำจัดมลพิษที่เกิดขึ้นหรือฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติให้กลับมาเป็นเช่นเดิมหรือเรียกค่าใช้จ่ายกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้ทำการจัดหรือแก้ไขภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นไปแล้วหรือในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่ง ก็ยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาเป็นบรรทัดฐานว่ารัฐบาลไทยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมผ่านทางศาลในกรณีนี้ได้ ซึ่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ ก็ได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจทางแพ่งบนเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตด้วย

ปัญหาในส่วนนี้มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากความไม่ชัดเจนในหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐในการควบคุมกิจกรรมทางทะเลจะส่งผลให้การควบคุมกิจกรรมทางทะเลเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องย่อมไม่กล้าที่จะดำเนินการตามกฎหมายของตนได้อย่างเต็มที่ เพราะไม่แน่ใจว่าแท้จริงแล้วตนมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะเข้าไปควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลในกรณีนั้น ๆ หรือไม่

๑.๓ การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบกฎหมายนั้น ๆ ยังไม่มีประสิทธิภาพ

ในบางกรณีปัญหาในการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลของเจ้าหน้าที่ที่เกิดขึ้นมาจากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่เอง กล่าวคือ เป็นกรณีที่มีกฎหมายควบคุมการกระทำนั้น ๆ แล้ว แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดขึ้นอยู่ เช่น ปัญหาของการบุกรุกที่ดินชายฝั่งทะเลอันเป็นที่ของป่าสงวนหรืออุทยานแห่งชาติทางทะเลหรือที่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน อันก่อให้เกิดปัญหาป่าชายเลนหรืออุทยานแห่งชาติทางทะเลเสื่อมโทรมหรือลดน้อยลง และส่งผลให้เกิดปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ชายฝั่งทะเล และระบบนิเวศของชายฝั่งทะเลต้องสูญเสียไป ไม่ว่าหาดทราย ปะการัง หรือพืชชายฝั่งหรือพืชทะเลบางชนิด เช่น ป่าไม้โกงกางหรือหญ้าทะเล เป็นต้น ปัญหาตามกรณีที่ยกมานี้มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องและมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อที่จะดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายว่าด้วยป่าสงวนแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นต้น ซึ่งการแก้ไขปัญหานี้สามารถทำได้ยาก เนื่องจากเป็นปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ที่บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งหากปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากข้อบกพร่องในบทบัญญัติของกฎหมายยังสามารถปรับปรุงกฎหมายนั้น ๆ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นได้ แต่ปัญหาในเชิงพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่นั้นอาศัยเพียงแต่การแก้ไขกฎหมายไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ซึ่งในส่วนนี้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เพื่อไม่ให้เจ้าหน้าที่ละเลยหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องปฏิบัติ หรืออาศัยอำนาจหน้าที่ของตนแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ รวมทั้งการแนะแนวทางที่จะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ลุล่วงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

๑.๔ ข้อจำกัดเชิงพื้นที่ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

บางครั้งการดำเนินการตามกฎหมายบางประการ เช่น การดำเนินคดีตามกฎหมายที่มี การกระทำความผิดในกิจกรรมการใช้ทะเล ยังมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่อยู่ ยกตัวอย่างเช่น กรณีการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมายกับผู้กระทำความผิดในท้องทะเล ซึ่งหากความผิด นั้นไม่ใช่ความผิดอาญาแผ่นดินก็ต้องทำการร้องทุกข์กล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนเสียก่อนจึงจะ ดำเนินคดีต่อไปได้ หรือในกรณีที่ทำการลงโทษ ผู้เตรียมการหรือพยายามกระทำความผิดในกรณีที่ กฎหมายบัญญัติให้การเตรียมการหรือการพยายามกระทำความผิดนั้นเป็นความผิดแม้ว่าจะกระทำลง ไป นอกราชอาณาจักร หากกระทำการนั้นไปจนความผิดสำเร็จแล้วผลจะเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ก็มีปัญหาว่าจะ มีเจ้าหน้าที่ใดที่ทำการจับกุมผู้กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรในกรณีนี้ (เช่น อาจออยู่ในเขต EEZ) และ ในกรณีที่การกระทำดังกล่าวไม่ใช่ความผิดอาญาแผ่นดิน ก็จะต้องมีการร้องทุกข์กล่าวโทษเพื่อดำเนิน คดีอาญาตามที่ได้กล่าวไปแล้ว และเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาจะจำกัดอยู่เฉพาะพนักงานฝ่าย ปกครองหรือตำรวจที่มีอำนาจสืบสวน ส่วนอำนาจสอบสวนเป็นของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ซึ่งโดยปกติประจำการอยู่บนฝั่ง อันจะเห็นได้ว่าเป็นข้อจำกัดเชิงพื้นที่สำหรับการดำเนินการตามกฎหมาย ของเจ้าหน้าที่ อีกตัวอย่างหนึ่งของข้อจำกัดเชิงพื้นที่ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้แก่ กรณีที่สามารถ จับผู้กระทำความผิดบนเรือในทะเลอาณาเขตได้ ในกรณีที่ไม่มี การแบ่งเขตความรับผิดชอบระหว่างพนักงาน สอบสวนภายในทะเลอาณาเขตไว้ดังเช่นที่มีการกำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทยตอนในซึ่งถือเป็นน่านน้ำ ภายในของประเทศไทย จะต้องนำส่งอัยการสูงสุดหรือพนักงานสอบสวนที่อัยการสูงสุดมอบหมาย ซึ่งเป็น ขั้นตอนที่มีความยุ่งยากในทางปฏิบัติ

๒. กรณีที่สอง ปัญหาของตัวบทกฎหมายหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ปัญหาทางกฎหมายของ บทบัญญัติของกฎหมายของประเทศไทย

นอกจากปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลของเจ้าหน้าที่แล้ว บทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในเองก็มีข้อบกพร่องด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้ว่าในทุกเขตของทะเลนั้น กฎหมายของประเทศไทยยังมีข้อบกพร่องที่ไม่สามารถทำการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลในแต่ละเขตนั้น ๆ ตามอนุสัญญาฯ ได้ ยกตัวอย่างเช่น ในเรื่องของการผ่านทะเลอาณาเขตโดยสุจริตนั้น ตามอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดให้กรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ โดยเรือต่างชาติที่เข้ามาในทะเลอาณาเขตจะไม่ถือว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต ซึ่งในส่วนนี้กฎหมายภายในของ ประเทศไทยที่กล่าวถึงเรื่อง การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลไว้มีเพียงพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ เท่านั้น ซึ่งก็ไม่เกี่ยวข้องกับการแล่นผ่านทะเลอาณาเขตของเรือต่างชาติแต่ประการใด หรือบทบัญญัติ กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับเขตต่อเนื่อง เช่น พระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. ๒๕๒๓ หรือ พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๔๙ ก็ไม่ครอบคลุมไปถึงเขตต่อเนื่องด้วย ๆ ทั้ง ๆ ที่อนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กำหนดให้รัฐชายฝั่งสามารถดำเนินมาตรการในเขต ต่อเนื่องเพื่อป้องกันการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการสุขภาพอันจะเกิดขึ้นภายในราชอาณาจักรได้ ก็ตาม นอกจากเขตทางทะเลตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นไม่ว่าจะเป็นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในเขตไหล่ทวีป ในทะเลหลวงหรือในเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสัตว์แวดล้อมทางทะเล บทบัญญัติของกฎหมายภายในยัง ไม่เข้าไปครอบคลุมทุกกรณีซึ่งอาจสรุปได้ดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายภายในบัญญัติไว้ในเรื่องนั้น ๆ

หมายความว่าถึงกรณีที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเอาไว้ แต่ไม่มีกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องหรือบัญญัติถึงเรื่องนั้นเลย ยกตัวอย่างเช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดเรื่องเกี่ยวกับการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลเอาไว้ แต่หากพิจารณาตามกฎหมายภายในของประเทศไทยแล้วจะเห็นได้ว่าไม่มีกฎหมายฉบับใดที่กำหนดไว้โดยตรงครอบคลุมการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลในทุกเรื่อง นอกจากนี้ ในเขต EEZ หลายกิจกรรมที่ไทยไม่มีกฎหมายบังคับใช้ เช่น หลักเกณฑ์การวางสายหรือท่อใต้ทะเล หรือการสร้างเกาะเทียมหรือสิ่งติดตั้ง หรือการรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(ข) กรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายภายในกำหนดไว้แตกต่างจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒

หมายความว่าถึงกรณีที่กฎหมายภายในได้บัญญัติเรื่องตามทีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กำหนดไว้ แต่บทบัญญัติของกฎหมายภายในแตกต่างจากอนุสัญญาฯ ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดโทษจำคุกไว้สำหรับการกระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งต้องห้ามตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ แต่พระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช ๒๕๕๐ ได้กำหนดกรณีการทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยโดยลักษณะที่เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดของรัฐมนตรีที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำประมงในพื้นที่จับสัตว์น้ำตามมาตรา ๓๒ ก็จะต้องรับโทษตามมาตรา ๖๕ ซึ่งกำหนดโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

(ค) กรณีที่มีบทบัญญัติของกฎหมายภายในแต่ไม่ครอบคลุมถึงขอบเขตตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒

หมายความว่าถึงกรณีที่มีกฎหมายภายในบัญญัติในเรื่องนั้น ๆ ตามทีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดเอาไว้ แต่ทว่าในบทบัญญัติของกฎหมายภายในยังไม่ครอบคลุมขอบเขตตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ยกตัวอย่างเช่น ในเขตทะเลหลวง รัฐมีหน้าที่ในการออกกฎหมายเพื่อกำหนดโทษสำหรับกรณีเรือซึ่งชักธงของตนหรือโดยบุคคลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตนทำให้สายเคเบิลใต้ทะเลหลวง ทางท่อหรือสายไฟแรงสูงใต้ทะเลแตกหักหรือเสียหายไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือประมาทอันเป็นความผิด ซึ่งในเรื่องนี้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ ก็ได้กำหนดควบคุมในเรื่องนี้เอาไว้ ซึ่งกำหนดไว้ในหมวดที่สามข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาสมอข้ามสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดใต้น้ำ แต่พระราชบัญญัตินี้ก็ถูกจำกัดขอบเขตไว้เพียงทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น

แนวทางแก้ไข

๑. ประเทศไทยต้องให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (ลงนามไว้ตั้งแต่ ค.ศ. ๑๙๘๒ (๒๕๒๕)) เพราะการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ จะมีผลดีต่อประเทศไทย เช่น

๑) จะช่วยให้สามารถปกป้องรักษาสภาพประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถอ้างสิทธิและเสรีภาพในทะเลตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งสามารถปกป้องสิทธิของคนในชาติที่ออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำได้อย่างเต็มที่ กล่าวคือสามารถนำข้อพิพาทในระหว่างรัฐภาคีอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ด้วยการขึ้นสู่การพิจารณาของศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (International Tribunal on the Law of the Sea) เพื่อให้พิจารณาตัดสินระงับข้อพิพาทระหว่างกันได้ ทำให้ประเทศไทยสามารถเรียกร้องความเป็นธรรมในฐานะภาคีได้อย่างเต็มที่ เช่น ใช้สิทธิเรียกร้องความเป็นธรรมจากศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ในกรณีทางการมาเลเซียใช้อาวุธปืนยิงเรือประมงไทย ซึ่งถือว่าเป็นการขัดต่อบทบัญญัติมาตรา ๗๓ ของอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ดังกล่าวอย่างยิ่ง แต่ในทางปฏิบัติประเทศไทยไม่สามารถฟ้องร้องรัฐบาลมาเลเซียต่อศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศได้ เพราะประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ในขณะที่ประเทศมาเลเซียมีสถานะเป็น “ภาคี” แล้วตั้งแต่ปี ๑๙๙๖ จึงส่งผลให้ประเทศไทยอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบประเทศมาเลเซียเป็นอย่างยิ่ง

๒) หลังจากที่เข้าเป็นภาคีแล้วทำให้ประเทศไทยต้องนำหลักปฏิบัติระหว่างประเทศตลอดจนสิทธิหน้าที่ เขตอำนาจ และบทบาทของรัฐตามบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ มาใช้ประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติว่าด้วยการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล เพื่อเป็นกรอบนโยบายแห่งรัฐในการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลให้มีประสิทธิภาพ และมีแผนการดำเนินการที่ชัดเจน เพื่อเร่งฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางทะเลและความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำและความหลากหลายทางชีวภาพในทะเลของไทยทั้งด้านอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน

๒. ประเทศไทยจะถูกบังคับโดยอัตโนมัติให้จัดทำกรอบนโยบายทางทะเลเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติให้เป็นรูปธรรม เมื่อกรอบนโยบายได้รับการจัดทำเสร็จแล้วก็จะต้องเริ่มจัดทำกรอบด้านกฎหมายทางทะเลเพื่อให้ครอบคลุมกิจกรรมทางทะเลทั้งหมดที่เกิดขึ้นทางทะเล ซึ่งประกอบด้วยชายฝั่งและน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง ไหล่ทวีป เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และทะเลหลวง

๓. ในการจัดทำกรอบนโยบายและกรอบด้านกฎหมายทางทะเลของไทย ควรมีการจัดตั้งสำนักงานอิสระขึ้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง โดยให้ทำหน้าที่หลักในการประสานแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อช่วยทำให้นโยบายที่กำหนดไว้สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนทำหน้าที่กำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าวให้บรรลุ ทำหน้าที่วิเคราะห์ผลกระทบทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย และสิ่งแวดล้อม อันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ สำนักงานอิสระดังกล่าวควรขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรีและไม่อยู่ภายใต้กระทรวงใดโดยเฉพาะเพื่อหลีกเลี่ยงการมองภาพทะเลเป็นส่วน ๆ อย่างไรก็ตามอาจประกอบด้วยผู้แทนส่วนราชการต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อกิจกรรมทางทะเลหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สำนักงานอิสระดังกล่าวจะทำหน้าที่ผลักดันให้เกิดการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติทางทะเลในองคร่วม คือมองทะเลเป็นหนึ่งเดียว เมื่อมียุทธศาสตร์แล้วก็จะผลักดันให้เกิดแผนปฏิบัติการแห่งชาติว่าด้วยกิจกรรมทางทะเล โดยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการกำหนดหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ (อาจมากกว่าหนึ่งแห่งก็ได้) เพื่อปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการแห่งชาติ ซึ่งจะได้รับการจัดทำร่วมกันของผู้แทนส่วนราชการเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นอยู่ในปัจจุบันแบบบูรณาการ อันจะช่วยลดการซ้ำซ้อนของการดำเนินการและลดการซ้ำซ้อนของการใช้อำนาจหน้าที่เพื่อการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย (law enforcement)

๔. การพัฒนารอบด้านกฎหมายทางทะเล เห็นว่านอกจากการเร่งเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ โดยเร็วแล้ว รัฐบาลควรเร่งจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อศึกษาถึงความไม่ชัดเจนของอำนาจหน้าที่และกฎหมายที่ให้อำนาจดังกล่าว ความซับซ้อนของการใช้อำนาจ ความไม่ครอบคลุมของบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันกับกิจกรรมทางทะเลและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนากฎหมายทางทะเลทั้งหมดโดยเร็ว และเร่งหาแนวทางแก้ไขปัญหาโดยด่วน หรือกล่าวโดยย่อคือ เร่งสังคยานากฎหมายทางทะเลโดยเร็ว และอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ เพื่อให้กฎหมายสามารถเป็นเครื่องมือในการใช้คุ้มครอง และรักษาผลประโยชน์ทางทะเลให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

๕. โดยที่การสังคยานากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับทะเลมีจำนวนมาก อาจทำให้เกิดความล่าช้าได้ ภายใต้ระบบการตรากฎหมายของไทย ดังนั้น ในระหว่างการสังคยานาควรเร่งจัดทำกฎหมายกลางเพื่อคุ้มครองสิทธิและหน้าที่ที่ประเทศไทยพึงมีและทำให้ไทยมีเขตอำนาจของรัฐในทะเลต่าง ๆ ที่อยู่นอกทะเลอาณาเขตอันเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไปพลางก่อน และเมื่อการสังคยานากฎหมายในแต่ละฉบับเสร็จสิ้นลงก็อาจยกเลิกกฎหมายกลาง คงไว้แต่เพียงกฎหมายจัดตั้งสำนักงานอิสระตามข้อ ๓ เพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติดังที่กล่าวไว้ข้างต้น

อนึ่ง แม้ประเทศไทยจะไม่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ก็ตาม (เนื่องจากอุปสรรคดังที่กล่าวไว้ข้างต้น) แต่ก็ควรเร่งดำเนินการตามข้อ ๒ ถึงข้อ ๕ โดยเร็ว ทั้งนี้ อาจตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่งศึกษาในการจัดทำกรอบด้านนโยบายฯ และกรอบด้านกฎหมายฯ เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งสำนักงานอิสระและการสังคยานากฎหมายต่อไป ซึ่งจะเกิดประโยชน์ที่ทำให้มีเครื่องมือรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลทั้งหมดและเป็นเครื่องมือที่ลดอุปสรรคทำให้การให้สัตยาบันนั้นเป็นไปได้โดยง่ายยิ่งขึ้นอีกด้วย

ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล “สมดุล พอเพียง และยั่งยืน”

**ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของไทยต้องถูกใช้อย่างถูกหลักสมุทรภิบาล¹
เพื่อให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีให้คนไทยใช้ได้อย่างพอเพียงและยั่งยืน**

สถานการณ์

- ประเทศไทยมีพื้นที่ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลประมาณ 320,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นกว่า 60 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทางบกที่มีอยู่ประมาณ 513,000 ตารางกิโลเมตร มีแนวชายฝั่งรวมทั้งด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันประมาณ 2,800 กิโลเมตร คนไทยอย่างน้อย 19 ล้านคนใน 23 จังหวัดที่ติดทะเลได้รับประโยชน์โดยตรง และคนไทยทุกคนในทุกพื้นที่ของประเทศล้วนแล้วแต่ได้รับประโยชน์จากทะเลทั้งสิ้น
- นอกจากนี้ ทะเลยังให้ประโยชน์ในทางอ้อม เช่น ป่าชายเลนช่วยป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ช่วยลดความรุนแรงของคลื่นลมและพายุที่จะพัดเข้าทำลายชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ความเสียหายที่เกิดจากภัยธรรมชาติลดลงได้
- แม้ว่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของไทยจะมีอยู่มาก แต่ในความเป็นจริงประเทศไทยสูญเสียผลประโยชน์อันพึงจะได้รับไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลมาจาก 1) ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด มีการใช้ประโยชน์อย่างไม่ยั่งยืน ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรม และหมดไปของทรัพยากรธรรมชาติ ผู้เชี่ยวชาญคาดว่ามูลค่าการสูญเสียผลประโยชน์ทางทะเลในปัจจุบัน เช่น การสูญเสียพันธุ์ของสัตว์และพืชทะเล เป็นต้น มีมากกว่ามูลค่าการใช้หลายเท่า 2) ขาดองค์ความรู้ที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล เช่น วิทยาศาสตร์ทางทะเล การบริหารจัดการทรัพยากรประมงในน่านน้ำไทย การประมงนอกน่านน้ำไทย กิจกรรมทางทะเล การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นต้น 3) กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคหรือระดับโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงไป โดยที่ประเทศไทยยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนให้เท่าทัน 4) ประชาชนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลยังขาดโอกาสในการเข้าถึงการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลแบบบูรณาการ และที่สำคัญ คือ 5) **ภาครัฐขาดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ในการจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลในภาพรวม** ซึ่งทำให้การบริหารจัดการทะเลที่ผ่านมาไม่ประสบความสำเร็จ
- ประเมินการณ์มูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทยจากการใช้ไม่ต่ำกว่า 7.5 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้ตกอยู่ในมือคนไทยไม่ถึง 30 เปอร์เซ็นต์

¹ สมุทรภิบาล มาจากคำว่า สมุทฺร ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 แปลว่า ทะเลเล็ก (ส.; ป. สมุทฺท) รวมกับคำว่า อภิบาล ซึ่งแปลว่า บำรุงรักษา, ปกครอง รวมแล้วหมายถึง การบำรุงทะเลให้มีผลผลิตเพิ่มขึ้น แทนการมุ่งเพื่อใช้ทรัพยากรทางทะเลแต่เพียงด้านเดียว เสนอโดย ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์ ที่ปรึกษาสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย

ในห้วงเวลา 10 ปีข้างหน้า ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยจะยังมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพในการใช้ทะเลของประเทศไทยอยู่หลายประการ ทั้งจากภัยทางทหาร และภัยอื่นๆ โดยเฉพาะการก่อการร้ายในทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด และ ภัยธรรมชาติต่างๆ ที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องสร้างนโยบายแห่งชาติขึ้นเพื่อเกื้อหนุนการดำเนินงานต่างๆ ในการปกป้องรักษาผลประโยชน์แห่งชาติที่เกิดจากการใช้ทะเลน่านน้ำไทยอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งนี้จะต้องได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งจากภาคประชาชนทั่วไปและภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน่วยงานระดับสูงอย่างรัฐบาลที่มีหน้าที่สำคัญในการบริหารนำพาประเทศให้เจริญก้าวหน้าและดำรงอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างภาคภูมิ

รัฐบาลควรทำอะไร?

1. ประกาศนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเลในทุกมิติอย่างเป็นระบบที่สอดคล้องกัน ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย
2. รณรงค์สร้างจิตสำนึกสาธารณะเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเลในทุกมิติให้กับกลุ่มคนทุกระดับอย่างเป็นรูปธรรม
3. ส่งเสริมและสนับสนุนการศึกษาวิจัยอย่างบูรณาการที่ครอบคลุมทุกมิติ เช่น วิทยาศาสตร์ทางทะเล การบริหารจัดการประมงอย่างรับผิดชอบในน่านน้ำไทย การประมงนอกน่านน้ำไทย กิจการทางทะเล การขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กฎหมายระหว่างประเทศ
4. ให้นำหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ลงนามรับรองไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1982 (2525)) เพื่อสร้างโอกาสที่จะสงวนรักษา และปกป้องสิทธิที่พึงมีพึงได้จากการใช้ทะเลของคนในชาติ
5. จัดตั้งคณะทำงานในลักษณะคณะกรรมการระดับชาติ หรือ คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Board) หรือ ในชื่ออื่นๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยประมวลความรู้ (Think Tank) และกำหนดนโยบายผลประโยชน์ชาติทางทะเล รวมทั้งผลักดันให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ โดยคณะกรรมการหรือคณะทำงานดังกล่าวต้องมีความคล่องตัวในการดำเนินการเพื่อให้คำปรึกษาแก่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจได้

รายงานการระดมความคิดเห็นหัวข้อ

“นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน”

ห้อง Meeting Room 3

ในการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”

วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ประธาน ศร. ดร. ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ

เลขานุการ นางสาวอรชา ธนากร

เลขานุการ นายศักดิ์อนันต์ ปลาทอง

ศ.ดร. ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์

มีความเห็นว่าการที่จะดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องทางทะเลต่อไปนั้น ความเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกระดับเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็น ซึ่งในอดีตเราละเลย ในการประชุมครั้งนี้ อยากจะให้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน ทั้งผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลและผู้ปฏิบัติให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จากที่ดร. ศรัณย์ได้กล่าวไว้

ในปัจจุบัน เขตทางทะเลของไทยเช่น อ่าวไทย ก็ได้ถูกเพื่อนบ้านแบ่งส่วน ทำให้มีพื้นที่น้อยลง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่าควรทำอย่างไร เพื่อจะแก้ไขปัญหาหรือหาทางออก ที่ผ่านมาเราใช้ประโยชน์จากทะเลแต่เพียงอย่างเดียว ทำให้ทะเลและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม เมื่อราวๆปี 2504 ไทยเคยจับสัตว์น้ำได้ 300 กิโลกรัมต่อชั่วโมง แต่สถิติในปี 2542 พบว่าไทยจับสัตว์น้ำได้เพียง 30 กิโลกรัมต่อชั่วโมง

ควรที่จะมีความคิดใหม่ๆ ว่าจะทำอย่างไร เพื่อที่จะฟื้นฟูทะเล ทำให้น่านน้ำไทย โดยเฉพาะอ่าวไทยสมบูรณ์ ควรที่จะกระตุ้นหรือทำให้เกิดแนวความคิดในการทะนุบำรุงทะเล ซึ่งนำมาสู่แนวความคิดเรื่อง สมุทราชูบาล โดยสร้างความรู้เกี่ยวกับการทำนุบำรุงรักษาทะเลให้แก่เยาวชน

ดร.พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล

ในปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยถูกล้อมโดยประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า อินโดนีเซีย อินเดีย ทำให้เราต้องเผชิญปัญหาในการเดินเรือ สำหรับเรื่องกฎหมายทะเลนั้น นอกจาก อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งเราต้องการที่จะให้มีการสัตยาบันแล้ว ก็ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทะเลออกมาอีกหลายฉบับที่ไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีซึ่งต้องติดตาม นอกจากนั้น อยากจะให้ไทยมีองค์กรที่ดูแลเกี่ยวกับทะเลครบวงจรเช่นสถาบัน MIMA ของมาเลเซีย

พลเรือเอก ถนอม เจริญลาภ ในการประชุมครั้งนี้ มีการกล่าวถึงไม้ทะเลอยู่เสมอ จึงอยากจะให้ข้อมูลว่า 1 ไม้ทะเลมีความเก่าแก่กับ 1853 เมตร สำหรับประเด็นเรื่องทำไมไทยยังไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 นั้น มีผู้แสดงความคิดเห็นกันมาก และมีคำตอบที่แตกต่างกันไป แต่ในโอกาสนี้ ตนจะขบอเหตุผลการแท้จริงว่า ไทยยังไม่จำเป็นต้องรีบร้อนที่จะต้องรีบให้สัตยาบัน หากรอได้ ก็อยากจะให้รอ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีในตอนนี้ อาจมีผลกระทบต่อทำให้ในการเจรจาแบ่งเขตทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในอดีตและอนาคต โดยได้ยกตัวอย่างการเจรจาแบ่งเขตทางทะเลกับมาเลเซีย ซึ่งใช้เกาะ โลซิน ซึ่งอิงระบอบเกาะตามอนุสัญญาฯ กรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ซึ่งกำหนดว่าเกาะได้แก่พื้นดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ล้อมรอบด้วยน้ำและอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำขึ้น ซึ่งตามนิยามนี้ โขดหินก็เป็นเกาะได้ ส่วนตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 กำหนดว่าเกาะนั้น คือบริเวณแผ่นดินที่ก่อตัวขึ้นตามธรรมชาติ โดยมีน้ำล้อมรอบซึ่งอยู่เหนือน้ำในขณะน้ำขึ้นสูงสุด ส่วนโขดหินโดยสภาพแล้วมนุษย์ไม่สามารถอยู่อาศัยหรือยังชีพทางเศรษฐกิจได้ ดังนั้น เกาะตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 จะต้องยังชีพทางเศรษฐกิจได้

ศ.ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์ การให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 หรือไม่ ไม่สำคัญแล้วในตอนนี้ เห็นว่า เราน่าจะ pick and choose สิ่งที่เราได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาฯ เห็นว่า อนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 ก่อนข้างจะเก่าแล้ว และในขณะนี้ มีกฎหมายเกี่ยวกับการประมงและสิ่งแวดล้อมใหม่ๆ เกิดขึ้นหลายฉบับ ไทยไม่เคยทบทวนกฎหมายภายในให้ทันสมัยกับเวทีโลก กฎหมายภายในของเราที่ออกมาไม่ค่อยได้ผล เพราะเรายังแต่กฎหมายสารบัญญัติ แต่ไม่ได้ integration policy ควรจะมีนโยบายรวมเพื่อบูรณาการนโยบายของหน่วยงานต่างๆ กฎหมายสารบัญญัติของไทยกระจัดกระจาย วิธีการบังคับใช้และติดตามไม่มี

ขอเสนอแนะให้มีพระราชบัญญัติกลาง 1 ฉบับ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นกฎหมายกลางเพื่อบูรณาการตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 แต่เป็นกฎหมายกลางเพื่อปรับกฎหมายสารบัญญัติให้ไปในทิศทางเดียวกัน

น.อ. ปรีชา สมสุขเจริญ เสนอแนะให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบูรณาการในแต่ละด้าน ทางด้านพาณิชย์นาวี เรายังขาดโครงสร้างหลักๆหลายประการ แต่เรายังไม่มีเจ้าภาพที่ชัดเจน ทำให้โครงสร้างหลักๆเราไม่มี ทางด้านกฎหมายทะเล หน่วยที่ทำงานขาดข้อมูล เช่น ข้อมูลความชัดเจนของแผนที่ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน อาทิ กรมประมง ตำรวจน้ำ ยังขาดเครื่องมือที่ชัดเจน

- คุณยุทธนา วานิชอังกูร สนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากขึ้นในเรื่องทางทะเล โดยสอดคล้องกับหลักการตามรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารประเทศ
- คุณธีรยุทธ ควรจะมีหน่วยงานกลางที่ดูแลด้านทะเลโดยเร็ว นอกจากคำนึงถึงเรื่องทางทะเลแล้ว ควรดูเรื่องที่มีสาเหตุมาจากบนบกด้วย เช่นมลภาวะต่างๆที่เกิดจากบนฝั่งไปสู่ทะเล
- ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประเด็นปัญหาที่คุณสุมาลี วิทยากรในช่วงเช้ากล่าวถึง ปัญหาเรื่องพาณิชยนาวีนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทราบแล้ว และหาทางแก้ไขปัญหา โดยในขณะนี้มีการผลักดันให้มีกองเรือแห่งชาติอย่างเป็นรูปธรรม
- ผศ.ดร.เตือนใจ สมบูรณ์วิวัฒน์ องค์ประกอบของคณะทำงานด้านนโยบาย มีแต่ฝ่ายรัฐ อยากให้มีตัวแทนของเอกชนอย่างน้อย 1 ใน 5
- นาวาเอกสมเดช ในการร่างกฎหมายเกี่ยวกับทะเลเรื่องใด ควรจะคำนึงถึงส่วนอากาศเหนือทะเลด้วย เพราะมีทรัพยากร และ location ของดาวเทียม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์
- ดร.สิตานนท์ เกษญาพิพัฒน์ ไม่ได้กังวลเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 แต่เห็นว่สิ่งสำคัญคือการที่เราจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และขอวิจารณ์ตาราง เช่นวิธีการคำนวณ ผลลัพธ์ที่ได้ วิธีการคำนวณ ได้มาอย่างไร คิดมูลค่าต่อปี หรือ ณ ปีที่คำนวณ มูลค่า ราคา มีฐานจากอะไร ในส่วนของค่าที่คำนวณ อยากให้ทบทวน ไม่อยากให้อาศัยวิธีการคำนวณที่เอาข้อมูลมาจากแหล่งต่างๆ เห็นด้วยกับบทสรุปของดร.ศรัณย์
- ควรดู GATS ภายใต้ ความตกลง WTO ภายใต้ GATS เป็นการเปิดเสรีด้านบริการซึ่งรวมถึงบริการทางด้านทะเล รวมถึงการแข่งขัน ไม่อยากให้อภิปรายทะเลแต่ในมุมของการดูอาณาเขตแห่งชาติ เพราะจะเป็นการจำกัดความคิด คือคิดแต่ปกป้อง ไม่มีการรุก ทำให้ได้ประโยชน์ไม่เต็มที่
- ควรกำหนดนโยบายรักษาผลประโยชน์แห่งชาติให้ชัดเจน ทำอย่างไรให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้รับการปกป้องรักษา ควรยกย่องให้ถึงระดับ national agenda
- ควรมีองค์กรที่ทำหน้าที่ดูแลทางด้านทะเล ซึ่งขึ้นตรงต่อฝ่ายการเมือง สามารถผลักดันกฎหมาย และนโยบายให้สามารถไปถึงขั้นปฏิบัติได้
- ที่สำคัญประการหนึ่งและขาดไม่ได้คือการกระจายอำนาจ

รายงานการระดมความคิดเห็นหัวข้อ

“นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน”

ห้อง Meeting Room 4

ในการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิฤติหรือโอกาส”

วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ประธาน ดร.สมิทธ ธรรมเชื้อ

เลขานุการ นายเทวัญ ธนมลารัตน์

เลขานุการ นางสาวนันทา เจริญปัญญาธิง

เริ่มการประชุม เวลา 14.00 น.

ประธานกล่าวแนะนำตัวเองและแนะนำเลขานุการ พร้อมกับบรรยายเนื้อหาที่มาของการประชุม และสรุปผลงานวิจัยสถานการณ์และแนวโน้มของผลประโยชน์ชาติทางทะเลโดยย่อ เพื่อเป็นแนวทางในการระดมความคิดเห็นจากสมาชิกในที่ประชุม ก่อนเปิดให้สมาชิกในที่ประชุม มีส่วนร่วมในการอภิปรายให้ความคิดเห็น ได้แนะนำบุคคลสำคัญ ซึ่งเป็นผู้อาวุโสและมีประสบการณ์ด้านทะเลทั้งในทางวิชาการและการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ของประเทศไทย ในเวทีโลกมาตั้งแต่ยุคเริ่มแรก เพื่อให้ความรู้เพิ่มเติม พร้อมทั้งชี้แนะแนวทางที่จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณากำหนดบทบาท นโยบายในอนาคต ของประเทศไทยต่อกฎหมายทะเลที่กำลังมีความพยายามในการผลักดันให้ประเทศไทยให้สัตยาบัน

ผู้อาวุโสท่านแรกได้แก่ ดร.สมปองฯ ได้เล่าถึงในช่วงระยะเวลาในอดีตที่รัฐบาลไทยพยายามที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการประชุมกฎหมายทะเล โดยส่งผู้แทนไทยเข้าไปและได้รับการเลือก ให้เป็นประธานในที่ประชุมอย่างต่อเนื่องหลายสมัย นอกจากนั้นยังได้ให้ความเห็นอีกว่า กฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นกฎหมายจารีตประเพณี มีผลผูกพัน ประเทศไทยอยู่แล้ว บางส่วน ในส่วนที่ยังไม่แน่ชัดจำเป็นต้องมีการให้สัตยาบัน จึงจะมีโอกาส เข้าร่วมในการบริหารจัดการหรือกำหนดนโยบายตามกฎหมายดังกล่าว และที่สำคัญประเทศไทย ควรจะมีการให้สัตยาบันก่อนที่จะเป็นประเทศสุดท้าย

ดร.เทพ เมนะเสวต ซึ่งเป็นผู้อาวุโสท่านที่สอง ที่ได้ให้ข้อคิดและแนวทางที่เกี่ยวข้องหลายประเด็น โดยเฉพาะได้ยืนยันว่ารัฐบาลควรให้สัตยาบันกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) มิฉะนั้นอาจ

เป็น ปัญหาต่อการออกไปทำการประมงในต่างประเทศของเรือประมงไทยมากขึ้น และประเด็นที่สำคัญในปัจจุบันคือ รัฐบาลจำเป็นต้องมีนโยบายที่ชัดเจนทั้งปัจจุบันและอนาคต เพื่อสนับสนุน การพัฒนาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายดังกล่าว ควรเป็นนโยบายรวมเป็นหลักการระยะยาว เว้นแต่ ในด้านการกำหนดยุทธศาสตร์สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ ลดความซ้ำซ้อนเพื่อมิให้เกิดความสับสนเปลืองงบประมาณ ที่สำคัญต้องทำงานใกล้ชิดกับ ระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือกัน ยุทธศาสตร์ต้องมีการ เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ โดยจัดให้มีองค์กรที่ไม่ใช่ราชการ ที่มีภารกิจประจำเป็นกลไกในการขับเคลื่อนผลักดันนโยบายไปสู่ความสำเร็จ ที่สำคัญจำเป็นต้อง มีงบประมาณที่ได้รับสนับสนุนมาจาก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และยังได้ให้ความเห็นเพิ่มเติม ในช่วงท้ายเกี่ยวกับสมุทรภิบาลคือ การใช้ ทะเลอย่างคุ้มค่าและมีความมั่นคง ส่วนกลไกหนึ่งที่ ประเทศไทยได้เคยคิดไว้ในการประชุม SEAPOL คือการตั้งสถาบัน Thailand Institute of Maritime Agency (TIMA) ซึ่งเป็นสถาบันที่เป็นผู้กำหนด นโยบาย มีพลังอำนาจ แต่ไม่ใช่ หน่วยปฏิบัติ ต้องแยกหน่วยปฏิบัติออกและมีการติดตามผล ที่สำคัญ จะต้องมีงบประมาณของ ตนเอง และในการดำเนินการเกี่ยวกับการผลักดันองค์กรที่จะมีขึ้น จะต้องมีการพูดคุยกัน เป็นประจำอย่างน้อยทุกเดือน

ผู้อาวุโสท่านที่สาม คือ ดร.พิพัฒน์ ตั้งสืบทูล ได้ให้ความเห็นสั้นๆว่าควรพิจารณาให้เห็นถึง แนวทาง การรักษาและแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ ต่างประเทศนั้น ตามกฎหมายทะเลแล้ว เรือประมงไทยยังสามารถเจรจาทำข้อตกลง เพื่อเข้าไป ทำการ ประมงได้ทุกประเทศ

จากนั้นประธานได้เปิดเวทีให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมได้เสนอข้อคิดเห็นต่อที่ประชุม โดย น.อ. จักรกฤษฯ จากกรมอุทกศาสตร์ทหารเรือ ได้ให้ความเห็นเป็นท่านแรกเกี่ยวกับปัจจุบัน ไม่มีใครรู้จัก การใช้ทะเลอย่างไร อีกทั้งนโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน ไม่สามารถเป็นตัวชี้ นำ ไปสู่การปฏิบัติ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเห็นว่าหากนโยบายของรัฐบาลมีความชัดเจน การปฏิบัติในลักษณะบนสู่ ล่าง (Top Down) จะทำให้เกิดความชัดเจนและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เนื่องจากมีความมั่นใจจากภาครัฐ พร้อมทั้งน่าจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะในการนำทฤษฎีสมูทธานภาพ มาใช้เป็นหลักปฏิบัติ

พลเรือตรีศิริวัฒน์ฯ กล่าวเน้นการใช้ทะเลอย่างเสมอภาคและยั่งยืน ควรมีแผนระยะสั้น กลาง และระยะยาว และโดยปกติมักมีปัญหาขาดผู้นำแผน/นโยบายไปปฏิบัติ

คุณไพโรจน์ ชัยเกลี้ยง จากกรมประมง ได้ให้ความเห็นเป็นท่านต่อไปว่า ที่ผ่านมามีการประชุม ในลักษณะเช่นเดียวกันนี้มาแล้ว ซึ่งพิจารณาถึงอนาคตการประมงไทยเป็นหลัก และต่อมา ยังได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทยขึ้นมา เพื่อการพัฒนาทะเลไทยโดยเฉพาะอีก คณะหนึ่ง แต่ปัจจุบันก็ยังไม่มียะไรที่จับต้องได้ชัดเจน และหากพิจารณาในระดับประเทศในแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินับตั้งแต่ฉบับแรกมาจนถึงปัจจุบัน ก็มีการกำหนดแนวนโยบายการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในระยะแรกมุ่งเน้นการพัฒนาด้านปัจจัยพื้นฐาน เป็นหลักและมาจนถึงปัจจุบันได้หันมามุ่งการพัฒนาคนเพื่อให้คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาต่อไป แต่ความจำเป็นหนึ่งที่สำคัญคือ การผลักดันให้ไปสู่ความสำเร็จได้ จำเป็นต้องมีองค์กรที่มีบุคลากร

จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามาาร่วมดำเนินงานกันอย่างจริงจัง ลดความซ้ำซ้อน ประสานให้เกิด ประสิทธิภาพสามารถติดตาม กำกับ ดูแลการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆให้อยู่ในกรอบนโยบาย และสามารถนำเสนอหรือชี้แนะแนวทางต่อรัฐบาลได้

คุณวีรพงษ์ฯ จากมหาวิทยาลัยบูรพา เสนอข้อคิดเห็นว่า มีปัญหาส่วนหนึ่งที่น่าเป็นห่วงจากการ ปลอ่ยให้ต่างชาติเข้ามาทำวิจัยทรัพยากรทางทะเลไทย และหากมีการค้นพบสารสกัดที่ได้จากธรรมชาติบางอย่างที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ และหากไม่แจ้ง แต่นำกลับไปจดสิทธิบัตร ในประเทศของตน จะทำให้เกิดความเสียหายต่อประเทศไทยอย่างยิ่ง โดยเฉพาะทะเลไทยซึ่งตั้งอยู่ในเขตร้อน มีความหลากหลายทางชีวภาพมากกว่าทางเขตอบอุ่น จึงควรมีการป้องกันการกระทำ ดังกล่าว และมีการพัฒนา marine technology

คุณสุริยันฯ จากศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ SEAFDEC เสนอข้อมูลเพิ่มเติมในการพิจารณาผลประโยชน์ของชาติเชิงสังคม และการกินดีอยู่ดีของ ชุมชนชายฝั่ง (Livelihood) ซึ่งยังไม่มีกรรวบรวมไว้ ซึ่งผลประโยชน์ดังกล่าวเป็นผลประโยชน์แฝงที่มีอยู่ ในการดำเนินการก่อให้เกิดกลไกการผลักดัน ควรมองในรูปของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ซึ่งรวมเป็นกลุ่ม/องค์กรอาชีพเข้ามาร่วมกันในการกำหนดนโยบาย องค์กรเหล่านี้ จะมีส่วนช่วยในการตรวจสอบการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกประเด็นหนึ่ง ในด้าน นโยบายการค้าควรเน้นระบบ Supply Driven Policy เพื่อให้ฝ่ายผลิตสามารถเป็นผู้กำหนด เงื่อนไขข้อตกลงต่างๆ ได้ ในขณะที่ปัจจุบัน ฝ่ายซื้อหรือผู้นำเข้ากลับเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขต่างๆ ของสินค้าที่ตนนำเข้า นอกจากนี้สนับสนุนแนวคิดการอาศัยโอกาสในการพัฒนาความร่วมมือ ในภูมิภาคในการดำเนินการเช่นกัน

คุณเพราลัยฯ จากศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเล จ.ภูเก็ต เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการขาดแคลน บุคลากรที่มีขีดความสามารถหรือมีความรู้ความชำนาญ ตลอดจนทักษะการปฏิบัติงานทางทะเล ทำให้เกิดปัญหาการออกปฏิบัติงานของเรือประมงต่างๆ ที่จำเป็นต้องรับเอาชาวต่างชาติเข้ามา ทำงาน

แทนจำนวนมาก ดังนั้น จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพลูกเรือและเทคโนโลยีทางทะเล และใน ด้านของตู้
ต่อเรือที่มีบางท่านเห็นว่าขาดการสนับสนุนจากทางภาครัฐนั้น ตนเห็นว่าภาครัฐมี นโยบายให้ เรือ
ราชการเข้าซ่อมที่เรือไทย เว้นแต่ว่าจะเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ หรือมีเทคโนโลยี สูงเกินขีดจำกัดของตู้
ซ่อมเรือในประเทศไทยจะรองรับได้เท่านั้น คณะกรรมการควรมีอำนาจ ในการตัดสินใจ รวมทั้งต้อง
ผลักดันให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

น.อ.สมบัติฯ จากกรมยุทธการทหารเรือ ชี้ให้เห็นถึงปัญหาของช่องแคบมะละกา ข้อเท็จจริง
ประเทศไทยได้ถูกจัดอยู่ในสมาชิกรัฐชายฝั่งของช่องแคบมะละกา ซึ่งได้มีการพิจารณาว่าไทยควร ลง
นามใน SOP หรือไม่ และไทยขอเสนอมีชื่อใน SOP แต่ได้รับการคัดค้านจากประเทศสมาชิก 3
ประเทศ เนื่องจากไทยไม่ได้เข้าร่วมมาตั้งแต่เริ่มแรก และในส่วนขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการดูแล
ผลประโยชน์ชาติทางทะเลปัจจุบันเห็นว่า มีศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของ
ชาติทางทะเล หรือ ศร.ชล.ดำเนินการส่วนหนึ่งอยู่แล้ว แต่ยังขาดการปฏิบัติการเชิงรุกที่
ชัดเจน เห็นด้วยกับการจัดตั้งองค์กรขึ้นเพื่อดำเนินการและควรให้มีบทบาทในการชี้แนะรัฐบาลได้
โดยตรงด้วย ซึ่ง ดร.สมปองฯ ได้เสนอความเห็นเพิ่มเติมว่าไทยควรเข้าร่วมเป็นสมาชิกช่องแคบมะละกา
แม้จะไม่ได้เข้าร่วมตั้งแต่แรก แต่ก็ควรต้องเจรจาต่อไป เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศไทย

ประธาน กล่าวเสริมถึงแนวคิดในการพัฒนานโยบายด้านทะเลของต่างประเทศ เช่นการตั้ง
กระทรวง เพื่อดูแลด้านทะเลโดยเฉพาะ ในเกาหลีใต้และอินโดนีเซีย และการพัฒนาบุคลากร โดยส่งไป
เรียนต่อที่ต่างประเทศ นอกจากนั้นได้กล่าวเน้นถึงกลไกที่สำคัญ ได้แก่ Political Champion และ
Political Agenda ตลอดจนการผลักดันให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมกันในลักษณะบูรณาการ อย่างมี
พลังและต่อเนื่อง

พลเรือตรีศิริวัฒน์ฯ จากกองทัพเรือ ตั้งคำถามว่า จากการที่ท่านประธานในพิธีเปิดการ
ประชุม ฯ (ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม) ได้กล่าวไว้ว่าในการจัดตั้งองค์กร
หรือหน่วยงาน ขึ้นมาขับเคลื่อนไม่จำเป็นต้องจัดงบประมาณ ให้ใช้ความร่วมมือจากหน่วยงาน ต่างๆที่
มีอยู่ จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ อย่างไร ซึ่งได้รับการเสนอแนะจากหลายท่าน โดยเฉพาะ ดร.พิพัฒน์
ฯ ซึ่งเห็นว่า องค์กรจำเป็นต้องมีงบประมาณของตน เพื่อใช้ในการดำเนินงานเฉพาะ เช่น ศร.ชล. เป็น
หน่วยงานที่มีทหารเรือเป็นแกนนำเหมาะสมแล้วแต่ไม่ควรให้ ศร.ชล.ใช้งบประมาณ ของทหารเรือ
ต้องมีการจัดสรรให้ ศร.ชล.ต่างหากจากงบประมาณปกติของทหารเรือ ส่วน ดร.สมปองฯ ให้ข้อมูล
เพิ่มเติมว่า ทางองค์การสหประชาชาติ หรือ UN เมื่อมอบหมายหรือจัดทำ โครงการ จะต้องมีการ
จัดสรรงบประมาณให้เสมอ และ ดร.เทพฯ เห็นด้วยกับการจัดงบประมาณ ให้กับองค์กรที่จัดตั้งเพื่อ
ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ คุณไพโรจน์ฯ จากกรมประมงเสริมว่า หากจำเป็นก็ ควรจัด

งบประมาณเฉพาะในส่วนของการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และ เป้าหมายขององค์กร แต่ค่าใช้จ่ายในส่วน of เงินเดือน ค่าจ้าง บุคลากรที่เข้าร่วมก็สามารถเบิกจ่ายจากหน่วยงานต้นสังกัดได้อยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณได้อีกทางหนึ่ง

ประธาน แจ้งให้ทราบว่า หากผู้เข้าร่วมการประชุมมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถส่งผ่านเว็บไซต์ต่อไปนี้ <http://marinepolicy.trf.or.th>

ประธานสรุปการประชุมกลุ่มย่อยและปิดการประชุม ในเวลาประมาณ 17.30 น.

สรุปรายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา
ในการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”
วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

	คำนำหน้า	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/ หน่วยงาน	หมายเหตุ
1.	นาย	ไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม	รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์	ประธานเปิด
2.	ศ. ดร.	ปิยะวัติ บุญ-หลง	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	กล่าวรายงาน
3.	รศ. ดร.	พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล	โครงการกฎหมายทะเล	ที่ปรึกษา
4.	นาย	โกมล จิรัชสุทธกุล	ผู้อำนวยการสำนักปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2 (เทเวศร์)	วิทยากร
5.	ดร.	เทพ เมนะเสวต	ผู้ทรงคุณวุฒิ	วิทยากรและผู้วิพากษ์
6.	ศ. ดร.	สมปอง สุจริตกุล	ผู้ทรงคุณวุฒิ	วิทยากรและผู้วิพากษ์
7.	พลเรือเอก	วีรพล วรานนท์	เสนาธิการกองทัพเรือ	วิทยากร
8.	นาง	สุมาลี สุขदानนท์	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	วิทยากร
9.	พลเรือเอก	ถนอม เจริญลาภ	ที่ปรึกษารัฐบาลไทย	ผู้วิพากษ์
10.	ศ. ดร.	ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์	ที่ปรึกษาสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย	ผู้วิพากษ์
11.	พลเรือตรี	ศิริวัฒน์ ธนะแพทย์	กองทัพเรือ	ผู้วิพากษ์
12.	รศ. ดร.	ลิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์	ศูนย์เครือข่ายงานวิเคราะห์วิจัยและฝึกอบรมการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศของโลกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ผู้วิพากษ์
13.	พลเรือเอก	นคร อรรถยะนาค	อนุกรรมการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ประธาน) สถาบันนิติบัญญัติแห่งชาติ	
14.	รศ.	สุชาติ ชินะจิตร	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	
15.	นาง	สุปรานี จงดีไพศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายสวัสดิภาพสาธารณะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	
16.	อาจารย์	อังคณา ศิริวิวัฒน์นันท์	โครงการกฎหมายทะเล	
17.	ดร.	อานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา	ศูนย์เครือข่ายงานวิเคราะห์วิจัยและฝึกอบรมการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศของโลกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	
18.	นาย	กฤตย์ สิงห์เหลือง	นิติกร 5 สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
19.	นาย	กฤษฎี ภูศิริมงคล	ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	

20.	นาย	กำธร สันทอง	ท่าเรือกรุงเทพ	
21.	นาย	กิตติ เพ็ญภาคกุล	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 8 ว กรมส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อม	
22.	นาย	กิตติวัฒน์ ทวีเจริญ	นักธรณีวิทยา 8 ว กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	
23.	นาย	กิติ ตันหัน	ผู้อำนวยการกองติดตามและประเมินผล สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
24.	นางสาว	ขวัญชนก อ่ำภา	กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักผังประเทศ และผังภาค	
25.	นาย	คงไพบ สราภักขวนิช	หัวหน้าฝ่ายสารสนเทศ ศูนย์พัฒนาการ ประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
26.	นางสาว	จริยา แสงงาม	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
27.	นาย	จรรยาโรจน์ มัญจนกร	สถานิติบัญญัติแห่งชาติ อนุกรรมการ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
28.	นาย	จักรพันธ์ ปิ่นพุทธศิลป์	นักวิชาการประมง 4 ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
29.	นาย	จาตุร อภิชาตบุตร	รองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีสำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี	
30.	นาย	จิตรพรต พัฒนสิน	ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายทรัพยากรธรรมชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
31.	นาง	จินดา ช้ายเกลี้ยง	นักวิชาการประมง 8 ว สำนักวิจัยและพัฒนา ประมงทะเล กรมประมง	
32.	นางสาว	จินตนา จินดาลิจิต	นักวิชาการประมง 7 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
33.	นาง	จุฑามาศ กวินาสกสรรค์	กรมควบคุมมลพิษ สำนักจัดการคุณภาพน้ำ	
34.	นาย	เฉลิมเกียรติ สลักคำ	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	
35.	นางสาว	ชลธิดา ผลัญชัย	เจ้าหน้าที่วิทยาศาสตร์ 7 สำนักงาน คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
36.	นางสาว	ชลทิพย์ จันทรชมภู	นักวิชาการประมง ส่วนส่งเสริมการอนุรักษ์ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่ง	

37.	ร.ต.	ชัยวัฒน์ เจริญสุข	ผู้อำนวยการสำนักงาน ทพท. ภาคกลางเขต 3 (พัทยา)	
38.	นาง	ชูขวัญ นิลศิริ	นักผังเมือง 7 ว สำนักผังเมือง	
39.	นางสาว	ชูศรี กี่ดำรงกุล	ผู้อำนวยการภารกิจการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
40.	นาย	โชติอนันต์ งามดำรง	สมาชิกคณะทำงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	
41.	นางสาว	ญาณิศา สุทธิผล	Information officer ศูนย์พัฒนาการประมง แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
42.		ดวงพร ณ ป้อมเพ็ชร	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	
43.	นาย	ถาวร กล่อมประเสริฐ	นักวิชาการเกษตร 7 ว สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร	
44.	พลเรือตรี	ถาวร เจริญดี	รองผู้อำนวยการศูนย์ภัยพิบัติแห่งชาติ	
45.	นาย	ทรงเกียรติ ลือสัจจำ	สถานิบัติบัญญัติแห่งชาติ ที่ปรึกษาอนุ กรรมการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
46.	นาย	ทัศนีย์ ไรจน์บุรีเสถียร	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	
47.	นาย	ธงชัย สุปรการ	ฝ่ายแผนงานและการตลาด การทำเรือแห่ง ประเทศไทย	
48.	ดร.	ธนา ยิ่งเจริญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน กรม ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
49.	นาย	ธานินทร์ ณะอม	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ สังคมแห่งชาติ	
50.	นาง	นพวรรณ อริยานนท์	นักวิชาการประมง 7 ว กองประมง ต่างประเทศ กรมประมง	
51.	นาย	นภดล พฤษะวัน	ผู้อำนวยการส่วนจัดการทรัพยากรฯ กรม อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
52.	นาย	นภดล สมจิตต์	ต้นเรือ “ซีฟเดค” ศูนย์พัฒนาการประมงแห่ง เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
53.	นางสาว	นฤมล ทับทิม	นักวิชาการการจัดการระบบการประมงของ รัฐ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
54.	นางสาว	บุญญผล จำปาเทศ	นักวิชาการ 11 ฝ่ายแผนงานและการตลาด การทำเรือแห่งประเทศไทย	
55.	นาย	ปกรณ วราภาสกุล	สถาปนิก 6 ว กรมโยธาธิการและผังเมือง	

			สำนักผังประเทศและผังภาค	
56.	นาย	ประพนธ์ กาใจทราย	สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
57.	นาย	ประสิทธิ์ ส่งสุข	เจ้าหน้าที่บริหารงานประมง 6 สำนักบริหาร จัดการด้านการประมง กรมประมง	
58.	นาย	ประเสริฐ สอนสถาพรกุล	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว สำนักอุทยานแห่งชาติฯ ส่วนนโยบายฯ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
59.	นาย	ปรีชา เล่าชู	สำนักทรัพยากรแร่ กรมทรัพยากรธรณี	
60.	นางสาว	ปานกมล ศรีสุวรรณ	นักวิเคราะห์โครงการ โครงการ BRT	
61.	นาง	ปิยะวรรณ หัสดี	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
62.	นาย	พงศ์พัฒน์ บุญชูวงศ์	ผู้อำนวยการส่วนเศรษฐกิจการประมงส่วน เศรษฐกิจการประมง กรมประมง	
63.	นางสาว	พวงทอง ฤาษูตา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนัก งบประมาณ	
64.	นางสาว	พนัสนิษฐ์ พงษ์ขวัญ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 4 กรมควบคุมมลพิษ	
65.	นางสาว	พิชานนท์ อนุดิษฐ์	ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
66.	นางสาว	พิศมม มิกม	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)	
67.	นาง	เพ็ญจันทร์ ละอองมณี	Fishing Ground & Fishery Oceanography Section Head ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
68.	นาย	ไพโรจน์ ชัยเกลี้ยง	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนกลาง (ชุมพร)	
69.	นาย	เฟื่อง พานิชกิจ	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทาง น้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	
70.	นางสาว	ภัทรจิตร แก้วนุชรัชดาสาร	นักวิชาการการจัดการระบบการประมงของ รัฐ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
71.	พ.ศ. ท.	มงคล อนงค์พรยศกุล	สว.กก.3 บก.ร.น. กองบังคับการตำรวจน้ำ	
72.	นาย	มณเฑียร แก้วสกุล	ต้นกลบก/ต้นกลเรือ ซีพีเดค ศูนย์พัฒนาการ ประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	

			(SEAFDEC)	
73.	นาย	มิกมินทร์ จารุจินดา	ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	
74.	ดร.	ยุทธนา เทพอรุณรัตน์ ชายฝั่ง	หัวหน้ากองจัดการประมง ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
75.	เรือโท	ยุทธนา โมกขาว	ท่าเรือแหลมฉบัง	
76.	นาย	ยุทธนา วานิชอังกูร	ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ รัฐสภาสำนักงานเลขาฯ	
77.	นาย	รักษาดิ สุขสำราญ	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว สำนักอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
78.	นาย	รังสิโรจน์ วงศ์พรหมเมฆ	นักธรรมชาติวิทยา 8 กรมทรัพยากรธรณี	
79.	นางสาว	รัตนาวลี พูลสวัสดิ์	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
80.		ละอองดาว วงเวียน	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	
81.	นางสาว	วนิดา ศักดิ์สงวนมบุญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	
82.	นางสาว	วรมณี มงคลสนธิ์	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
83.	นาย	วรมณศักดิ์ รุ่งโรจน์วิชย์	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
84.	นาย	วรวิทย์ อินทร์ชม	สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
85.	นาย	วิเชียร อินต๊ะเสน	นักธรรมชาติวิทยา 7 กรมทรัพยากรธรณี	
86.	นาย	วิรัตน์ ทำนุราสี	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	
87.	นาง	วิลาวรรณ ศิริงานเพ็ญ	ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	
88.	นางสาว	วีราภรณ์ ไตรวัฒนธงไชย	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
89.	ดร.	ศรีสุดา จารยะพันธุ์	COBSEA	
90.	นาง	ศศกร ลอศรีสกุล	กรมบัญชีกลาง	
91.	นาย	ศศิภัทร์ นันทิคุปต์	เจ้าหน้าที่บริหารงาน 10 ส่วนพัฒนาธุรกิจ และตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทย	
92.	นาง	ศศิภัทร์ นันทิคุปต์	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 10 การท่าเรือแห่งประเทศไทย	

93.	นาง	ศิรินันท์ อ่อนละมูล	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	
94.	นาง	ศิริลักษณ์ พุกขะปิตกุล	รักษาการหัวหน้าฝ่ายสารสนเทศทางทะเล สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิ สารสนเทศ (องค์การมหาชน)	
95.	นาวาเอก	ศิริวัฒน์ พรธณวัลย์	สถานิบัญญัติแห่งชาติ อนุกรรมการ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (เลขา)	
96.	นาย	สุกกร ภัทรวีเชียร ว	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 กลุ่ม พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
97.	นาย	สุวัตร กาญจน์อดิเรกกลาก	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	
98.	พล. ร. ต.	สมหมาย ปราการสมุทร	ผู้อำนวยการสำนักงานวิจัยและพัฒนากา รทางทหาร กองทัพเรือสำนักงานวิจัยและ พัฒนากาทางทหาร กองทัพเรือ	
99.	นาย	สาธร นราวิสุทธิ	ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย	
100.	นาย	สุชาติ ทิมกุล	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม นิเวศวิทยาและพลังงาน สถาบันวิจัย วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย	
101.	นาย	สุชิน รัตนเสถียร	ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการจราจรและความ ปลอดภัยทางทะเล ศูนย์ควบคุมการจราจร และความปลอดภัยทางทะเล ท่าเรือแหลม ฉบัง	
102.	นาย	สุธีร์ ราชจุทอง	หัวหน้ากองเรือ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่ง เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
103.	นางสาว	สุภาภรณ์ วิไลเรืองสุวรรณ	นักวิชาการอุตสาหกรรม 6 ว สำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวง อุตสาหกรรม	
104.	นาง	สุนันทา รุ่งเรือง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ส่วน ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณสุขและพัฒนาเมือง สำนักนโยบายและแผน สำนักงาน ปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย	
105.	นางสาว	สุนลรัตน์ นาคพานิช	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
106.	นาย	สุรัชย์ ศิริจิระพัฒนา	นักธรณีวิทยา 8 ว กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	
107.	นาย	สุรพล กฤษณามะระ	ผู้อำนวยการส่วนจัดการที่ดินชายฝั่ง กรม	

			ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ส่วนจัดการ ที่ดินชายฝั่ง	
108.	นาย	สุรศักดิ์ จิตจงยิ่งเจริญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์และแผน 8 ว สำนักงาน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์	
109.	นาย	สุรศักดิ์ บุญลือ	กองธรณีวิทยาสิ่งแวดล้อม กรมทรัพยากร ธรณี	
110.	นาย	สุรศักดิ์ วานิชกิจ	สมาชิกคณะทำงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	
111.	นาย	สุริยัน วิจิตรเลขการ	Policy & Program Coordinator ศูนย์ พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียง ใต้ (SEAFDEC)	
112.	นาย	สุวิทย์ รัตนมณี	ผู้อำนวยการสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ ป่า และพันธุ์พืช	
113.	นางสาว	เสาวรีย์ คำแฝง	สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย	
114.	นาย	อนุรักษ์ ลูกอ้น ผู้ช่วยคันเรือ “ซีฟเดค”	ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียง ใต้ (SEAFDEC)	
115.	นาย	อนุสรณ์ เกื้อทิพย์วิทยา	กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานยุทธศาสตร์การ พาณิชย์	
116.	นางสาว	อรประพิมพ์ จันทน์นวล	สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนัก วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
117.	นาย	อังคาร วงษ์ดีไทย	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 สำนักงานปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี	
118.	นาง	อังสนีย์ ชุณหปราณ	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
119.	นาย	อัศนี มั่นประสิทธิ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ศูนย์ พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียง ใต้ (SEAFDEC)	
120.	นาย	อุดม มีพุง	นักวิชาการอุตสาหกรรม 8 ว สำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวง อุตสาหกรรม	
121.	นาย	เอิบเปรม วัชรางกูร	หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีไดโนเสาร์ สำนัก	

			โบราณคดี กรมศิลปากร	
122.	นาย	โอภาส ชามะสนธิ์	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนา ประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
123.	นาย	ชัยณรงค์ จันทรธนม	กองเรือทุ่นระเบิด	
124.	นาย	โอภาส เพชรมุณี	คณะกรรมการบริหารกิจการ ชสมก.	
125.	นาวาเอก	คงคา เทพบุญชร	ผู้อำนวยการกองวิชาเสนาธิการกิจ สถาบัน วิชาการทหารเรือชั้นสูง	
126.	น.อ.	คมสัน กลิ่นสุคนธ์	หัวหน้ากองอุปกรณ์การเดินเรือ กรมอุทก ศาสตร์	
127.	น.อ.	คิดควร สดับ	กองนโยบายและแผน กองบัญชาการกองทัพอากาศ กรมยุทธการ ทหารอากาศ	
128.	น.อ.	จักรกฤษ มะลิขาว	ผู้อำนวยการกองอุดมศึกษา	
129.	นาวาโท	เฉลี่ย พรหมอินทร์	อาจารย์กองวิชาเสนาธิการกิจ สถาบัน วิชาการทหารเรือชั้นสูง	
130.	พ.อ.	ชด พรหมเดช	กรมแผนที่ทหาร	
131.	น.อ.	ชัยฤทธิ์ เกิดผล	ผู้บังคับหมวดเรืออุทกศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	
132.	นาวาเอก	ชูฤกษ์ บุญทัศน์	ช่วยปฏิบัติราชการผู้อำนวยการกองวิชา ยุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
133.	น.อ.	ไชยวุฒิ นาวิกัญณะ	ผู้อำนวยการกองสมุทรศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์	
134.	พลตรี	ดำรง อุณหุตต์	ผู้บัญชาการศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด	
135.	นาย	ทวีป บุญวานิช	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีประมงทะเล (สพทท.)	
136.	พล. ร. ต. ศ.	นคร ทนวงศ์	รองเจ้ากรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	
137.	น. อ.	บรรพต เกิดภู	ผู้อำนวยการกองวิทยาการ กรมกิจการพล เรือนทหารเรือ	
138.	นาวาเอก	บุญเรือง หอมขจร ชั้นสูง	ผู้อำนวยการกองศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือ	
139.	น.อ.	ปฐมพจน์ แก่นจันทร์	ผู้อำนวยการกองสร้างแผนที่ กรมอุทกศาสตร์	
140.	น.อ.	ปรีชา สมสุขเจริญ	ผู้อำนวยการกองวิทยาการ กรมอุทกศาสตร์	
141.	นาวาเอก	พินิจ พิพัรัตน์	ประจำกองศึกษายุทธศาสตร์ ศูนย์ศึกษา ยุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการ ทหารเรือชั้นสูง	

142.	นาวาโท	พิสุทธิศักดิ์ ศรีชุมพล	หัวหน้าแผนกแผนผสม กรมยุทธการทหารเรือ กองทัพเรือ	
143.	พันเอก	โยธิน อินทศิริ	ผช.ผอ.กวล.ศรพท. กองบัญชาการทหารสูงสุด	
144.	พันเอก	วีระพล ระวังภัย	รองผู้อำนวยการกองสนับสนุน ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กลาโหม	
145.	น.อ.	สนิท โมธินา	ประจำกรมกำลังพลทหารเรือ ช่วยปฏิบัติราชการ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
146.	นาวาเอก	สมบัติ นาราวีโรจน์	ประจำ ผนผ.ศรชล. ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กองบัญชาการ กองทัพเรือ	
147.	นาวาเอก	สมเดช อุดมศิลป์	ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร	
148.	อ.	กรณ์วิ เอี่ยมสมบูรณ์	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
149.	รศ. ดร.	กังวาลย์ จันทร์โชติ	ภาควิชาการจัดการประมง คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
150.	รศ. ดร.	กัลยา วัฒนากร	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
151.	ดร.	กิตติธรรพรพานิช	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
152.	นาวาเอก	จรินทร์ บุญเหมาะ	ผู้อำนวยการกองวิชาการเรือและเดินเรือ โรงเรียนนายเรือ	
153.	นางสาว	จันทรา ศรีสมวงศ์	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
154.	ดร.	จิตรา ศิริเมธี	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
155.	ดร.	เจริญ นิธิธรรมยง	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
156.	ศ. ดร.	ชุมพร ปิจูสานนท์	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
157.	นางสาว	ทรรดิน ปณิธานะรักษ์	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
158.	ผศ. ดร.	สิทธิพันธ์ ศรีรัตนชัย	มหาวิทยาลัยบูรพา	
159.	ดร.	ธรรมศักดิ์ ยี่มิน	กลุ่มวิจัยความหลากหลายทางชีวภาพในทะเล มหาวิทยาลัยรามคำแหง	
160.	ผศ.	ธิดิพันธุ์ เชื้อบุญชัย	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
161.	รศ. ดร.	ธีรยุทธ ภู่อึ้ง	ภาควิชาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	

162.	นางสาว	นพพร	มหาวิทยาลัยมหิดล คณะสิ่งแวดล้อมและ ทรัพยากรศาสตร์	
163.	นาย	ปลาเดช ณ ป้อมเพชร	โครงการนำร่องอันดามัน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม	
164.	ผศ. ดร.	เพ็ญใจ สมพงษ์ชัยกุล	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ คณะการจัดการ สิ่งแวดล้อม	
165.	ผศ. ดร.	เรวดี โรจนกานนท์	มหาวิทยาลัยมหิดล คณะสิ่งแวดล้อมและ ทรัพยากรศาสตร์	
166.	รศ. ดร.	เรืองไร โตกฤษณะ	ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
167.	ผศ. ดร.	วิญญิต มั่นทะจิตร	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
168.	นาย	วีรพงศ์ วุฒิพันธุ์ชัย	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
169.	ดร.	แววดา ทองระอา	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
170.	นางสาว	ศิริวรรณ ศิริบุญ	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	
171.	นาวาเอก	สมมาตร เนียมนิล	โรงเรียนนายเรือ กองวิชาการเรือและเดินเรือ	
172.	ดร.	สมฤดี มีประเสริฐ	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะ วิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
173.	รศ. ดร.	สุบัณฑิต นิ่มรัตน์	ภาควิชาจุลชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
174.		สุวัชร่า ลีลามณีพงศ์	ฝ่ายวิจัย คณะวิทยาศาสตร์มหาวิทยาลัยมหิดล	
175.	ผศ. ดร.	สุวิทย์ จิตรภักดี	คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตตรัง	
176.	ผศ.	แสงเทียน อัจฉิมางกูร	ภาควิชาการจัดการประมง คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
177.	อาจารย์	อมรศักดิ์ สวัสดิ์	สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์และทรัพยากร มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	
178.	ผศ.	อิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
179.	นาย	กัณตภณ ผกาภาณูจน์	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ระนอง	
180.	นาย	คณิง คมขำ	เจ้าพนักงานประมง 5 สำนักงานประมง	

			จังหวัดฉะเชิงเทรา	
181.	นาย	ทรงศักดิ์ นาคชำนาญ	หัวหน้ากลุ่มงานทรัพยากรน้ำสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ฉะเชิงเทรา	
182.	นาง	พัทธนันท์ สมบูรณ์พงษ์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี	
183.	นาย	วิเชียร ทรัพย์เจริญ	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด	
184.	นาย	วิรัช เบ็ญจพันธุ์ทวี	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ตราด	
185.	นาย	เวทิน พุ่มอินทร์	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สมุทรสาคร	
186.	นาย	วิรัตน์ สาระคง	ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น จังหวัดสุ ราษฎร์ธานี สำนักงานกองทุนสนับสนุนการ วิจัย สำนักงานภาค	
187.	เรือเอก	วิรัตน์ อาจคงหาญ	นักวิชาการประมง 7 สำนักงานประมงจังหวัด ชลบุรี	
188.	นาย	สมบูรณ์ อภาสกิจ	ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคใต้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค	
189.	นาย	สมพงษ์ หลีเคราะห์	หน่วยประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัด สตูล สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค	
190.	นาย	สายันต์ เอี่ยมรอด	ประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี	
191.	นาย	วสันต์ ศรีวัฒนะ	ประมงจังหวัดปัตตานี	
192.	นาง	อารีย์ อินทรสมบัติ	ประมงจังหวัดสมุทรสาครสำนักงาน	
193.	ดร.	กฤตยาภรณ์ เดชดี	อุปนายกสมาคมส่งเสริมการเรียนรู้ท้องถิ่น	
194.	นาย	โกวิท กุวานนท์	ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย	
195.	นาย	คำณวุฒิ คล่องคำนวณการ	เลขานุการสมาคมเจ้าของเรือไทย	
196.	นาง	งามวัลย์ ทัศนียานนท์	มูลนิธิศูนย์กฎหมายสิ่งแวดล้อม-ประเทศไทย	
197.	นาย	ดำรงรักษ์ โทงเจริญพร	สมาคมประมงเรือลากู	
198.	นาย	ทองอยู่ คงจันทร์	นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและ ส่งออก	
199.	นาย	นภคณ แก้วสุพัฒน์	นายกสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่ง ประเทศไทย	
200.	นางสาว	ปฐพร เนียมธรรม	ชมรมผู้ประกอบการทำเรือเอกชน (สมาชิก) บริษัท บีเอ็มพี แปซิฟิก จำกัด	
201.	น. อ.	ประมวญ บุญยะมาน	นายกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	

202.	นางสาว	วรรณา มณีคุณ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	
203.		ศิรินทร สิริยากรนุรักษ์	ชมรมผู้ประกอบการทำเรือเอกชน	
204.	นาย	สิทธิไชย ศรีพิชิต	ชมรมผู้ประกอบการทำเรือเอกชน (สมาชิก) บจก. ยูโนเด็ค สเตนคาร์ด เทอร์มินอล	
205.	นาย	สุทิน ชาวปากน้ำ	รองประธานสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย	
206.	นาย	อิริวัจน์ อัสรางชัย	ชมรมผู้ประกอบการทำเรือเอกชน (สมาชิก) บจก. ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล	
207.	นาย	อาวุธ วัฒนชัยสุภกร	สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย	
208.	นาย	ส่องแสง ปทะวานิช	รองประธานคณะกรรมการธุรกิจและ อุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านการประมงนอก น่านน้ำ	
209.		จิตติวิภา ภูอนันตานนท์	Government Relations supervisor บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)	
210.	พล. ร. ท.	ทนง ศิริรังษี	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์	
211.	นาย	ฉัตรชัย สิริอำพันกุล	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ สำนักงานใหญ่	
212.	นาย	โชคชัย กิจเกษมทวีสิน เจ้าหน้าที่วิจัยธุรกิจ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ	
213.		เบญจมาศ เอื้อพิพัฒน์	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ	
214.	นาย	ธวัชชัย ไกรภักดี	บริษัท เบสท์ อาฟริกา คาร์โก้ จำกัด	
215.	นาง	อัมพร จิตรานูเคราะห์	บริษัท ยูนิไทย โลน จำกัด (มหาชน)	
216.	นาย	ภูวดล ศรีมงคล	ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการส่งออก บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)	
217.	นาย	ประพัฒน์ ปัญญาชาติรักษ์	รองหัวหน้าพรรคชาติไทย	
218.	นาย	อรุณ สุชาภา	สมาชิกพรรคชาติไทย	
219.	นาย	โมไนย เย็นบุตร	สื่อมวลชน	
220.	นาย	พิรภัทร	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์	
221.	นาย	จตุพล	หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	
222.	นาย	เทวัญ ธนมาลารัตน์	กรมประมง	นักวิจัย
223.	รศ. ดร.	เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
224.	นาง	พวงทอง อ่อนอุระ	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	นักวิจัย

225.	รศ. ดร.	ศรัณย์ เพ็ชรพิรุณ	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	นักวิจัย
226.	นาย	ศักดิ์อนันต์ ปลาทอง	ภาควิชาชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	นักวิจัย
227.	นาย	สมภพ รุ่งสุภา	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
228.	ดร.	สมิท ธรรมเชื้อ	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	นักวิจัย
229.	นาง	สุนันทา เจริญปัญญาธิ่ง	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
230.	นางสาว	อรชา ชนากร	กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการ ต่างประเทศ	นักวิจัย
231.	นางสาว	พรพรรณ จันทร์แจ้ง4	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ 4	
232.	นางสาว	วราภรณ์ วงศ์พล	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
233.	นางสาว	วลัยพร ล้ออัสจรรย	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
	นางสาว	โสภิต สร้อยสอดศรี	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
234.	นางสาว	อลิสา ไทรงาม	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
235.	นางสาว	อาภรณ์ โพธิ์พงษ์วิวัฒน์	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	