



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

เศรษฐกิจ สีน้ำเงิน

คู่มือการดำเนินนโยบาย
เศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

คณะผู้เขียน

ศาสตราจารย์ ดร.เพติมศักดิ์ จารยะพันธุ์

ดร.นวรรตน์ ไกรพานนท์

รองศาสตราจารย์ ดร.นิรมล สุธรรมกิจ

ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์

รองศาสตราจารย์ ดร.อรพรรณ ณ บางช้าง

รองศาสตราจารย์ ดร.อดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา

รองศาสตราจารย์ ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ (บรรณาธิการ)

ธวัชชัย ปาละคะมาน (ผู้ช่วยบรรณาธิการ)

คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย
รองศาสตราจารย์ ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ บรรณาธิการ และคณะ

ISBN 978-616-417-108-4

พิมพ์ครั้งที่ 1 มกราคม 2562

จัดทำโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

ออกแบบและพิมพ์ที่ โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2218-3549
โทรสาร 0-2218-3550
www.cuprint.chula.ac.th

ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
ความเห็นในหนังสือเล่มนี้เป็นของผู้เขียน สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป

คำนำ

ปัจจุบันการใช้ทรัพยากรทางทะเลมีจำนวนมากขึ้นสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” (Blue Economy) จึงมีบทบาทและถูกกล่าวถึงเป็นประเด็นสำคัญที่ขับเคลื่อนการพัฒนาทางทะเลและชายฝั่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG14: การใช้ประโยชน์จากมหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเล) และอยู่ในกรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญเพื่อสร้างความเข้าใจก่อให้เกิดองค์ความรู้ของการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลที่ยังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ผลประโยชน์แห่งชาติและความมั่นคงทางทะเล หรือ SRI7 กำหนดเป้าหมายเพื่อผลักดันนโยบายการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลและเป็นหนึ่งในภารกิจของ สกว. ในฐานะของหน่วยงานที่ให้การพัฒนาและสนับสนุนงานวิจัยให้เกิดประโยชน์และการจัดการเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างมีประสิทธิภาพ

คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย (A Policy Handbook) นี้ได้นำเสนอกรอบแนวคิดเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย เป็นผลผลิตซึ่งอยู่ภายใต้ชุดโครงการ “การพัฒนารอบแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย (Blue Economy)” และชุดโครงการ “ความรู้เพื่อขับเคลื่อนนโยบายทางทะเลแห่งชาติสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG14)” ที่ทาง สกว. ให้การสนับสนุน โดยมี รศ.ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ เป็นผู้ประสานงาน

ชุดโครงการ นำองค์ความรู้จากการศึกษามาเรียบเรียงเป็นกระบวนการจัดการความรู้ในรูปแบบคู่มือนำไปสู่สร้างความรู้ความเข้าใจเป็นแหล่งความรู้และข้อมูลอันสำคัญในอนาคตของประเทศ

ในการนี้ สกว. ขอขอบคุณ คณะผู้เขียน นักวิจัย และคณะทำงาน รวมถึงผู้เกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้ความสำคัญในการศึกษาวิจัยเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย ซึ่งหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสาระอันเป็นประโยชน์จากคู่มือนี้จะสามารถต่อยอดแนวคิดการพัฒนาสร้างความรู้ความเข้าใจและองค์ความรู้ที่นำมาใช้ประโยชน์เพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ศาสตราจารย์นายแพทย์ สุทธิพันธุ์ จิตพิมลมาศ
ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

คำนำ

“เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ “Blue Economy” เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน ซึ่งยังถือว่าเป็นประเด็นที่ค่อนข้างใหม่และมีความสำคัญอย่างมากสำหรับประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่ใช้และพึ่งพาประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างมาก การตื่นตัวและมุ่งพัฒนาความรู้นำไปสู่การเกิดกรอบแนวคิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นประเด็นที่มีความท้าทายสำหรับฝ่ายสวัสดิภาพสาธารณะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยที่มีการกิจในการสนับสนุนการวิจัย สร้างองค์ความรู้ที่นำไปสู่การใช้ประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและเพิ่มศักยภาพให้กับประเทศ ซึ่งได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างความรู้ความเข้าใจการนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาทางทะเลของไทยสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งถือเป็นโอกาสและความท้าทายที่มีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

ข้อมูลและองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาของชุดโครงการ “การพัฒนารอบแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย (Blue Economy)” และชุดโครงการ “ความรู้เพื่อขับเคลื่อนนโยบายทางทะเลแห่งชาติสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG14)” มีเป้าหมายเพื่อสังเคราะห์ชุดความรู้ประเด็นสำคัญและข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการผลประโยชน์ทางทะเล ผลักดันนโยบายและเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการ

ผลประโยชน์ทางทะเลอย่างยั่งยืนแก่ผู้กำหนดนโยบาย ผู้นำนโยบาย ไปปฏิบัติ และภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบริหารจัดการให้เกิด การวิจัยในประเด็นต่างๆ ตามประเด็นวิจัยที่สำคัญ จากประสบการณ์ ความรู้ที่สั่งสมผ่านการทำวิจัยจึงเป็นที่มาของการจัดทำคู่มือการดำเนิน นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยฉบับนี้

ฝ่ายสวัสดิภาพสาธารณะ สกว. หวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อมูลและ องค์ความรู้ “คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย จะเป็นแหล่งอ้างอิงและมีส่วนที่จะสนับสนุนให้เกิดเป็นแนวทางนำไปสู่ การปฏิบัติในระดับนโยบายและทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน และที่สำคัญส่งผลให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินมากขึ้น เพื่อการพัฒนาและขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ของประเทศไทยให้ยั่งยืนในอนาคตต่อไป

รองศาสตราจารย์ ดร.ชนาธิป พาริโน
ผู้อำนวยการฝ่ายสวัสดิภาพสาธารณะ

บทบรรณาธิการ

เศรษฐกิจโลกในปัจจุบันมีความสัมพันธ์กับทะเลและชายฝั่งอย่างมาก ทั้งในเรื่องของการค้า การพาณิชย์ระดับโลก ยิ่งไปกว่านั้นคือทะเลและชายฝั่งเป็นแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่สำคัญ อย่างอาหารและพลังงาน สำหรับในศตวรรษปัจจุบัน ทะเลและชายฝั่งกลายเป็นแรงผลักดันทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยอื่นที่แตกต่างและมีอีกมากในการผลักดันทางเศรษฐกิจ แต่จุดเริ่มต้นของการเจริญเติบโตที่มาจากสภาพแวดล้อมในทะเลและชายฝั่ง เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ทำให้การเข้าถึงทรัพยากรในทะเลและชายฝั่งง่ายมากยิ่งขึ้น การตอบโจทย์การเจริญเติบโตในระยะยาวและความต้องการใช้เชื้อเพลิงของประชากรที่มีมากขึ้น การพยายามค้นหาความมั่นคงทางอาหารหาแหล่งแร่ธาตุและพลังงานทางเลือก รวมถึงการกลายเป็นเมืองจากการค้าชายทะเลและชายฝั่ง

“เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” (Blue Economy) เป็นภารกิจที่ทำทลายในการบรรลุสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ให้ความสำคัญโดยสนับสนุนการดำเนินโครงการวิจัยต่าง ๆ ภายใต้ “แผนที่นำทางการวิจัยประเด็นยุทธศาสตร์ด้านผลประโยชน์แห่งชาติและความมั่นคงทางทะเล (Roadmap For SRIT) ปี พ.ศ. 2559-2561” โดยมีชุดโครงการ “การพัฒนารอบแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย (Blue Economy)” ในปี พ.ศ. 2559 และชุดโครงการ “ความรู้เพื่อขับเคลื่อนนโยบายทางทะเลแห่งชาติสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG14) ในปี พ.ศ. 2561

“คู่มือนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย” เป็นส่วนหนึ่งของผลงานการวิจัยของโครงการวิจัยต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการภายใต้ชุดโครงการทั้งสองดังกล่าว โดยมีจุดประสงค์ในการแนะนำให้เข้าใจถึงพื้นฐานแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue economy) โดยในส่วนสำคัญคือ การนำเสนอวิธีการในการดำเนินการให้เป็น Blue Economy สำหรับประเทศไทย โดยระบุถึงความท้าทายที่สำคัญ ในการนำไปปฏิบัติ และคำแนะนำเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการนำไปปฏิบัติ โดยแบ่งการนำเสนอเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน นำเสนอความสำคัญเกี่ยวกับการปรับกระบวนการพัฒนา นโยบายสู่การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ความสำคัญ หลักการและแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กระบวนการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน รวมทั้งประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น การประเมินเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy Assessment) เครื่องมือในการวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นต้น

ส่วนที่ 2 โอกาสและความท้าทายการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย นำเสนอให้เห็นสถานภาพกิจกรรมเศรษฐกิจทางทะเลของจังหวัดที่มีพื้นที่ติดกับทะเลของประเทศไทย หลักการและแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และโอกาสในการลงทุนของภาคเศรษฐกิจ โดยแสดงถึงผลประโยชน์และแนวโน้มในอนาคตในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลของไทยตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน รวมทั้งการยกตัวอย่างของอุตสาหกรรมประมงและการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง

ส่วนที่ 3 กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
ในบริบทของประเทศไทย นำเสนอนโยบาย มาตรการและแผนที่เกี่ยวข้อง
ภายในประเทศทั้งในส่วนที่เป็นภาพรวมของประเทศ ระดับชาติและระดับ
พื้นที่ กฎหมาย และกรอบเชิงสถาบันที่เกี่ยวข้อง การใช้เครื่องมือทาง
เศรษฐศาสตร์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และบทบาทของภาคส่วน
ต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

**ส่วนที่ 4 บทสรุป: เศรษฐกิจสีน้ำเงิน พื้นที่ใหม่ของนโยบาย
การพัฒนาเศรษฐกิจไทยสู่ความยั่งยืน**

อนึ่ง ความท้าทายที่สำคัญของประเทศไทยในการดำเนินการ
สู่ Blue Economy คือ การให้ความสำคัญของผู้กำหนดนโยบาย (Policy
Maker) ที่มีความเข้าใจและวางแนวทางการจัดการที่ดีในส่วนต่าง ๆ ของ
ความยั่งยืนทางทะเล ทั้งภาคส่วนเศรษฐกิจ ภาคส่วนสังคม และภาคส่วน
ทางการเมือง โดยจัดลำดับจากความยั่งยืนทางประมง สภาพของระบบนิเวศ
และมลพิษทางทะเล รวมทั้งความสำคัญในการจัดการทรัพยากรทางทะเล
ให้ยั่งยืนโดยใช้ความร่วมมือจากหลายภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
การพัฒนาและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และประชาชน
(Public - Private and People Partnership) ความท้าทายเหล่านี้
เป็นสิ่งที่ประเทศไทยต้องนำไปใช้ในการพัฒนา Blue Economy ต่อไป

รองศาสตราจารย์ ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ
บรรณาธิการ

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	iii
บทบรรณาธิการ	vii
สารบัญตาราง	xiii
สารบัญภาพ	xvi
บทนำ	1
ส่วนที่ 1 “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน	
1.1 การปรับกระบวนการทัศน์ทางนโยบายสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ สีน้ำเงินและการพัฒนาที่ยั่งยืน	6
1.2 หลักการของเศรษฐกิจสีน้ำเงินและการพัฒนาที่ยั่งยืน	25
1.3 กระบวนการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	34
ส่วนที่ 2 โอกาสและความท้าทายการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของ ประเทศไทย	
2.1 สถานภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย	58
2.2 เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	110
2.3 โอกาสในการลงทุนของภาคเศรษฐกิจ	120
ส่วนที่ 3 กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของ ประเทศไทย	
3.1 นโยบาย มาตรการและแผนที่เกี่ยวข้องในประเทศ	170
3.2 การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ในการขับเคลื่อน เศรษฐกิจสีน้ำเงิน	286
3.3 บทบาทของภาคส่วนต่าง ๆ กับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	325

	หน้า
บทสรุป : เศรษฐกิจสีน้ำเงิน พื้นที่ใหม่ของนโยบายการพัฒนา เศรษฐกิจไทยสู่ความยั่งยืน	337
บรรณานุกรม	348
ประวัติผู้เขียน	366

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1-1	มูลค่าทางเศรษฐกิจทั้งจากการใช้ประโยชน์และ ที่ไม่ได้เกิดจากการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปี พ.ศ. 2557	9
1-2	การจำแนกสาขาการผลิตในเศรษฐกิจจากมหาสมุทร ของแต่ละประเทศ	40
2-1	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ของกลุ่มจังหวัดทางทะเล และชายฝั่ง	62
2-2	มูลค่าผลผลิตภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2556	63
2-3	มูลค่าผลผลิตภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557-2559	65
2-4	พื้นที่ป่าชายเลน ป่าชายหาด และแนวปะการัง ของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง	67
2-5	การใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557	75
2-6	ปริมาณสัตว์น้ำในการผลิตของโรงงาน ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557	77

สารบัญตาราง (ต่อ)

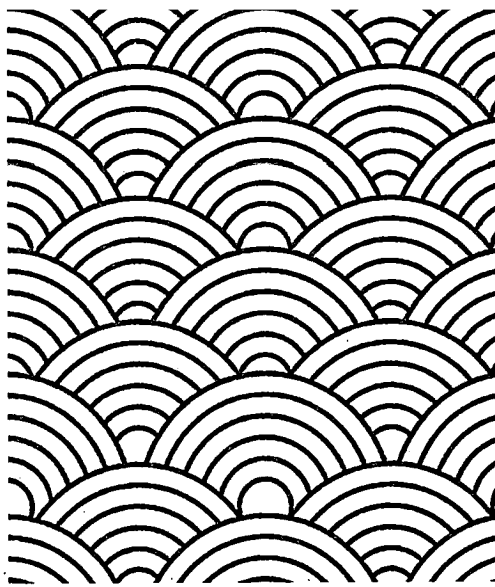
ตารางที่		หน้า
2-7	มูลค่าผลผลิตประมงทางทะเลและชายฝั่ง ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557	79
2-8	มูลค่าเพิ่มสาขาประมง ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2556	81
2-9	มูลค่าสัตว์น้ำเค็มที่ขึ้นท่า ระดับอำเภอ ปี พ.ศ. 2554-2558	82
2-10	จำนวนท่าเทียบเรือและปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่า ชายทะเล ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2558	85
2-11	ข้อมูลปริมาณเที่ยวเรือและปริมาณสินค้า ท่าเทียบเรือพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2559	87
2-12	กิจกรรมด้านท่าเรือท่องเที่ยวและโดยสาร ปี พ.ศ. 2558	88
2-13	สถานประกอบการโรงแรมและรายได้จากการท่องเที่ยว ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2558	91
2-14	งบประมาณอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่ง ระดับจังหวัด ระหว่างปีงบประมาณ 2554-2559	93
2-15	ตัวชี้วัดด้านเศรษฐกิจเพื่อประเมินการเข้าสู่เศรษฐกิจ สีน้ำเงิน ระดับจังหวัด	99

ตารางที่		หน้า
2-16	สรุปเครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน	116
2-17	ประมาณอัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มและ การจ้างงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2573	131
2-18	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินและ แนวโน้มการพัฒนาในอนาคต	133
2-19	มูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทย (ต่อปี) เท่ากับร้อยละ 161.3 ของ GDP	140
2-20	โอกาสในการลงทุนในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ของประเทศไทยในเขตพื้นที่ต่าง ๆ	143
2-21	ประมาณการผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรม ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นรายปี อันเนื่องมาจากการแก้ไขปัญหาการประมงผิดกฎหมาย อย่างเร่งด่วน	159
3-1	ตัวอย่างการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ จากต่างประเทศ	292
3-2	ความเต็มใจที่จะจ่าย	305

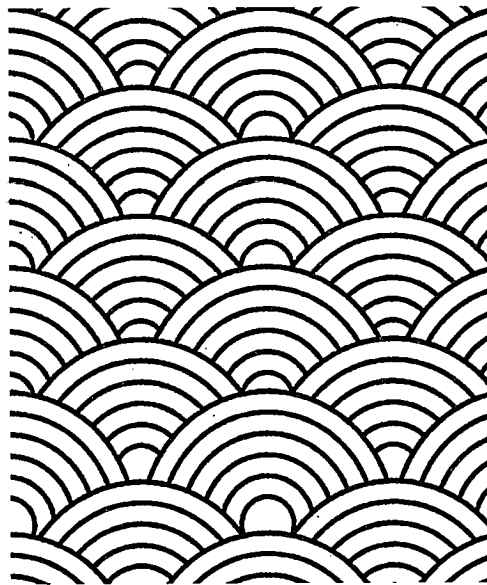
สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21	20
1-2	ความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินและเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	33
1-3	กรอบแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	35
1-4	องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	36
1-5	เครื่องมือ แนวคิด และองค์ประกอบหลักของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	37
1-6	กระบวนการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน	43
2-1	แสดงหลักการบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ	113
2-2	แสดงลักษณะการบูรณาการ	117
2-3	วงจรผลประโยชน์ของ “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)”	126
2-4	ผลประโยชน์ของเศรษฐกิจมหาสมุทรและทะเลของโลกและแนวโน้มในอนาคต	127
2-5	ประมาณการมูลค่าเพิ่มของเศรษฐกิจมหาสมุทรในปี พ.ศ. 2573 บนพื้นฐานของสถานการณ์ปกติ	129

ภาพที่		หน้า
3-1	กลไกการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ของประเทศไทย และความเชื่อมโยงกับกลไก การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	272
3-2	ประเภทของมาตรการทางเศรษฐศาสตร์	292
3-3	ต้นทุนและผลตอบแทนของกลุ่มผู้ได้ผู้เสียที่อยู่ปลาย น้ำและต้นน้ำ	308
3-4	ตัวอย่างกลไกการจ่ายค่าบริการสำหรับการดูแลรักษา ระบบนิเวศ	309
3-5	ตัวอย่างการพัฒนาแนวทางการชดเชยทรัพยากร ความหลากหลายทางชีวภาพ	312
3-6	การชดเชยผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลาย ทางชีวภาพและผลกระทบที่ดีจากโครงการพัฒนา	313
3-7	ตัวอย่างวิธีการพัฒนา Bioprospecting	320
3-8	ประเด็นและความเชื่อมโยงต่าง ๆ ในการพิจารณา เตรียมความพร้อมสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน	342



บทนำ



บทนำ

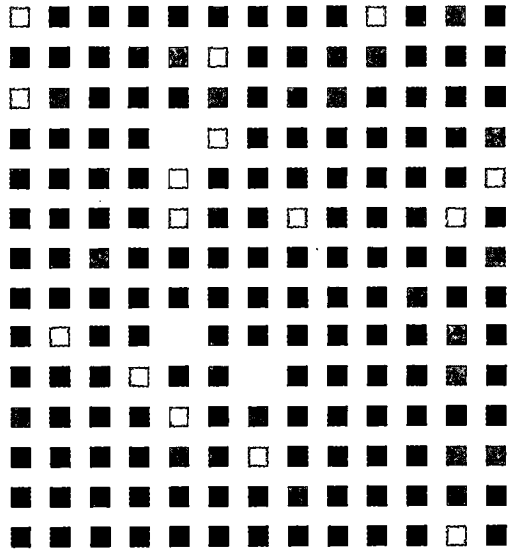
ศาสตราจารย์ เพติมศักดิ์ จารยะพันธุ์

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) อาจมีได้หลายความหมาย หนังสือที่ท่านกำลังอ่านอยู่นี้ผู้เขียนทุกท่านได้ร่วมกันนำเอาข้อมูล ความรู้ ความเข้าใจ ที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้าและวิจัย จนตกผลึกทางความคิดในระดับหนึ่งมาเล่าสู่กันฟัง โดยมุ่งเน้นความหมายของคำดังกล่าวเมื่อมองในแง่มุมที่เกี่ยวกับทะเลและมหาสมุทร ตั้งแต่ระดับ โลก ภูมิภาค ลงมาจนถึงประเทศไทย โดยเป็นที่ประจักษ์ว่าในปัจจุบันประเทศจำนวนมากในโลกได้ยอมรับและให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเลของโลก โดยใช้แนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ การสร้างงาน การยกระดับคุณภาพชีวิตของความเป็นอยู่ของคนระดับต่าง ๆ ในสังคม และอื่น ๆ ควบคู่ไปพร้อม ๆ กันกับการรับประกันว่าฐานทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะต้องได้รับการบริหารจัดการ อันประกอบด้วย การใช้ ควบคุม ดูแล สงวน รักษา อนุรักษ์ฟื้นฟู รวมถึงการสร้างใหม่ อย่างเหมาะสม สำหรับประชากรโลกทั้งในปัจจุบัน และอนาคต ไปพร้อม ๆ กัน

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่เศรษฐกิจภาคทะเลด้านต่าง ๆ มีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศมาโดยตลอดตั้งแต่ในอดีตถึงปัจจุบัน กลุ่มเศรษฐกิจภาคทะเล ที่สำคัญ ได้แก่ ประมง พานิชยนาวี ท่องเที่ยว และพลังงาน ดังจะเห็นได้จากตัวเลขเศรษฐกิจ

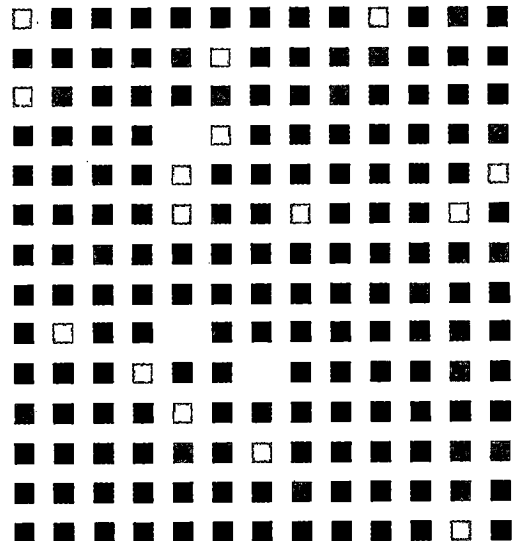
ภาคทะเลโดยรวมของประเทศจะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 30 โดยประมาณ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ และยังเป็นที่คาดการณ์อีกว่าสัดส่วน ดังกล่าวนี้อาจมีโอกาสพัฒนาให้เพิ่มสูงขึ้นได้อีกมากในอนาคต รวมทั้ง กลุ่มเศรษฐกิจภาคทะเลที่สามารถทำให้เกิดขึ้นใหม่ได้อีกจากการใช้ นวัตกรรมทั้งเก่าและใหม่ที่เหมาะสม เหล่านี้จัดได้ว่าเป็นโอกาสและ ศักยภาพของประเทศด้านทะเลและมหาสมุทร อย่างไรก็ดี ในช่วงระยะเวลา ของการพัฒนาประเทศที่ผ่านมาก็ต้องยอมรับเช่นกันว่าการเติบโตดังกล่าว ต้องแลกกับความเสื่อมโทรม รวมถึงการสูญเสียของฐานทรัพยากรทางทะเล ต่าง ๆ ของประเทศไปอย่างมากทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยเฉพาะ ในหลายกรณีมีข้อมูลชี้ชัดว่าอยู่ในระดับที่ฐานทรัพยากรเหล่านี้ไม่สามารถ ที่จะถูกใช้ในการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจต่อไปได้เหมือนที่เคย เป็นมา สาเหตุหลักของการเสื่อมโทรมและสูญเสียดังกล่าวเกิดจาก การพัฒนาที่ขาดการให้ความสำคัญกับแนวทางที่เหมาะสมในการสร้าง การเติบโตของภาคทะเล ที่จำเป็นต้องมองทั้งระบบแบบองค์รวมอย่าง เหมาะสม ซึ่งแนวทางดังกล่าวก็คือแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั่นเอง สำหรับประเทศไทยแล้วอาจเป็นแนวทางที่ใหม่ที่คนส่วนใหญ่ยังไม่มีความ ไม่เข้าใจ หรือเข้าใจที่ไม่สมบูรณ์ ตรงกัน แต่ก็เริ่มที่จะได้รับความสนใจ ภาคส่วนต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ความสำเร็จของแนวทางดังกล่าว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความรู้ความเข้าใจ ในหลักการดังกล่าวที่รอบด้าน และครบถ้วน จากนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวมา ประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของประเทศอย่างเหมาะสมในทุกด้าน ซึ่งเท่าที่ ผ่านมาจุดนี้จัดได้ว่าเป็นจุดอ่อนของประเทศที่จำเป็นจะต้องเอาชนะร่วมกัน ให้ได้

ในขณะที่ ความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่องดังกล่าวสำหรับประเทศไทย
ยังมีอยู่อย่างค่อนข้างจำกัด หนังสือเล่มนี้จึงเป็นเอกสารฉบับแรก ๆ ของไทย
ที่ได้มีการรวบรวมและเรียบเรียงเรื่องราวต่าง ๆ ที่จำเป็นและควรรู้เกี่ยวกับ
การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยเริ่มตั้งแต่การทำความเข้าใจกับความหมาย
หลักการ ความเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ตัวอย่างของทิศทาง
ของการให้ความสำคัญ กับแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ในระดับต่าง ๆ
สถานภาพ โอกาสและความท้าทายของการพัฒนาดังกล่าว โดยเฉพาะ
สำหรับประเทศไทย รวมถึงกลไกขับเคลื่อนระดับต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับ
การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย หนังสือเล่มนี้จึงเป็น
หนังสือที่เหมาะสมสำหรับบุคคลทั่วไป นิสิต นักศึกษา นักวิชาการ นักวิจัย
นักธุรกิจ นักบริหาร นักนโยบาย ที่สนใจในเรื่องดังกล่าว ที่จะช่วยสร้าง
ความเข้าใจเบื้องต้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของ
ประเทศไทยได้เป็นอย่างดี



01

เศรษฐกิจสีน้ำเงินสู่ การพัฒนาที่ยั่งยืน



1.1 การปรับกระบวนการทัศน์ทางนโยบาย สู่การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการพัฒนาที่ยั่งยืน

นวรัตน์ ไกรพานนท์

*“ประเทศไทยต้องปรับกระบวนการทัศน์ทางนโยบายเพื่อรองรับ
กระแสการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศมหาอำนาจ
ในระดับโลกและภูมิภาค ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
ของประเทศไทยในอนาคต”*

1) ความสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง (coastal and marine ecosystem) ให้ผลตอบแทนในรูปของบริการเชิงระบบนิเวศ (ecosystem services) และเชิงเศรษฐกิจแก่มนุษยชาติของโลกอย่างมากมาย เช่น การประมงมูลค่าของแนวปะการังเมื่อปี พ.ศ. 2546 พบว่า แนวปะการังให้ประโยชน์สุทธิในเชิงของสินค้าและบริการต่อเศรษฐกิจโลก ทั้งในด้านการท่องเที่ยว การประมง และการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งเป็นมูลค่าปีละ

1,043 พันล้านบาท และการประเมินมูลค่าอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลของโลก เมื่อปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการซื้อขายประมาณ 140 ล้านล้านบาท โดยมีการสร้างมูลค่าเพิ่มถึงร้อยละ 3-4 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก (Park and Kildow, 2014) จากการประเมินผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2557 ซึ่งครอบคลุมทั้งทรัพยากรที่มีชีวิต เช่น การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ปะการัง ป่าชายเลน และหญ้าทะเล ทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต เช่น น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุ และพลังงาน กิจกรรมทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การคมนาคมขนส่ง การเดินเรือ ท่าเรือ การต่อเรือ การก่อสร้างทางวิศวกรรม และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การค้า การพาณิชย์ และการสื่อสาร ตลอดจน การท่องเที่ยว การอนุรักษ์ฟื้นฟู การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง การป้องกันประเทศ การปกป้องสิ่งแวดล้อม และการศึกษาวิจัย มีมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละ 24 ล้านล้านบาท โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล โดยเป็นการลำเลียงขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากถึงร้อยละ 90 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557; PEMSEA, 2015)

เมื่อพิจารณาเฉพาะมูลค่าของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จะเห็นได้ว่า เมื่อมีการใช้ประโยชน์ย่อมเกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ ทั้งจากการใช้ประโยชน์ทรัพยากรโดยตรง (direct use value) การใช้ประโยชน์ทรัพยากรโดยอ้อม (indirect use value) และมูลค่าที่ไม่ได้เกิดจากการใช้ประโยชน์ (non-use value) จากการประเมินมูลค่าการใช้ประโยชน์ทรัพยากรของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งพบว่า การใช้ประโยชน์ทรัพยากรด้านการประมงและการท่องเที่ยว ทำให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ

จากการใช้ประโยชน์โดยตรงจำนวน 586,474.83 ล้านบาท การใช้ประโยชน์
ทรัพยากรโดยอ้อมจากป่าชายเลน ปะการัง และหญ้าทะเล ทำให้เกิด
มูลค่าทางเศรษฐกิจจำนวน 211,509.50 ล้านบาท และมูลค่าที่ไม่ได้เกิดจาก
การใช้ประโยชน์ทรัพยากรสัตว์ทะเลที่ใกล้จะสูญพันธุ์ ได้แก่ เต่าทะเล
โลมาอริวดี กระเบนราหู และฉลามวาฬ จำนวน 7,380.50 ล้านบาท
(ตารางที่ 1-1) (กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2557)

และจากตัวอย่างการประเมินมูลค่าเศรษฐกิจสีน้ำเงินดังกล่าว
จึงเห็นได้ว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเสริมสร้างความ
มั่นคง ความมั่งคั่ง และความยั่งยืนให้แก่ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
ขึ้นอยู่กับ การดำเนินกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับทะเลและชายฝั่ง ทั้งกิจกรรมของ
ภาครัฐและภาคเอกชน อย่างไรก็ตามยังมีกิจกรรมทางทะเลและชายฝั่ง
อีกหลายกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่ยังไม่มีการประเมิน
มูลค่าเป็นตัวเงินที่ชัดเจน เช่น การกักเก็บคาร์บอน (carbon sequestra-
tion) การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง (coastal erosion protection)
การนำของเสียกลับมาใช้ใหม่ (waste recycling) และการจัดเก็บของเสีย
(waste storing) ตลอดจนกระบวนการทางทะเลที่มีอิทธิพลต่อสภาพ
ภูมิอากาศและความหลากหลายทางชีวภาพ รวมทั้งกิจกรรมใหม่ๆที่กำลัง
เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต เช่น การใช้พลังงานจากทะเล และการ
พัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพ (PEMSEA, 2015)

ตารางที่ 1-1
มูลค่าทางเศรษฐกิจทั้งจากการใช้ประโยชน์และที่ไม่ได้เกิดจาก
การใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปี พ.ศ. 2557

ประเภท	มูลค่า (ล้านบาท)
1. มูลค่าจากการใช้โดยตรง (direct use value)	586,474.83
1) มูลค่าจากการประมง	152,021.83
2) มูลค่าจากการท่องเที่ยว	434,453.00
- รายได้จากการท่องเที่ยว (รวมต่างชาติ)	434,258.00
- รายได้จากการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติทางทะเล	195.00
2. มูลค่าที่เกิดจากการใช้โดยอ้อม (Indirect use value)	311,812.55
1) ป่าชายเลน	211,509.50
- ประโยชน์ในการดูดซับและกักเก็บคาร์บอน	53,796.50
- ประโยชน์ในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง	138,402.00
- ประโยชน์ในการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์และอนุบาลปลา	19,311.00
2) ปะการัง	32,425
- คำนวณจากต้นทุนในการฟื้นฟูแนวปะการัง	2,174.00
- คำนวณจากต้นทุนสำหรับมาตรการในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง	30,251.00
3) หญ้าทะเล (ประโยชน์จากการดูดซับและกักเก็บคาร์บอน)	67,878.05
3. มูลค่าที่ไม่ได้เกิดจากการใช้ (Non-use value)	14,671.30
1) ป่าชายเลน	-
2) ปะการัง	1,764.50
3) หญ้าทะเล	5,556.00
4. มูลค่าสัตว์น้ำทะเลที่ใกล้จะสูญพันธุ์	7,350.80
- เต่าทะเล	5,225.85
- โลมาอิรวดี	1,269.08
- กระเบนราหู	464.36
- ฉลามวาฬ	391.36
รวมมูลค่าทั้งหมด	920,309.48

ที่มา: กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (2557)

คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

ถึงแม้ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศไทยถึงร้อยละ 20.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) แต่การจัดการให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็ยังถือเป็นความท้าทายที่สำคัญ จากการคาดการณ์ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า ในอีก 13 ปีข้างหน้าจะมีนักท่องเที่ยวมาเยือนประเทศไทยประมาณ 70 ล้านคน และในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวที่ต้องการมาเที่ยวทะเลมากถึงร้อยละ 75 จึงเกิดข้อห่วงใยในการจัดการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งดังกล่าว เช่น กรณีเกาะไข่ จังหวัดภูเก็ตที่เป็นเพียงเกาะเล็ก ๆ มีพื้นที่ประมาณ 25 ไร่ แต่ต้องรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากถึงปีละ 1.4 ล้านคน ซึ่งถือเป็นพื้นที่หรือแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีความหนาแน่นมากที่สุดในโลก (Wipatayhotin, 2017) เช่นเดียวกับการท่องเที่ยวบริเวณพัทยา ซึ่งมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ในปี พ.ศ. 2563 เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และโครงการมอเตอร์เวย์จากกรุงเทพฯ ไปชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2561 และจะช่วยย่นระยะเวลาจากเมืองไปสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลได้ นับเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว กรณีบริษัท Ocean Property จำกัด ซึ่งเป็นผู้บริหารกิจการในปัจจุบันของ Ocean Marina Yacht Club Pattaya พบว่า กิจการเรือสำราญต้องรับนักท่องเที่ยว

เฉลี่ยเดือนละ 19,000 คน ถ้าคิดค่าบริการระหว่าง 1,500-4,000 บาทต่อคน จะมีรายได้ประมาณ 60 ล้านบาทต่อเดือน หรือมากกว่า 720 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2560 เพิ่มขึ้น 550 ล้านบาทจากปี 2559 ประกอบกับจำนวนเรือเช่าเหมาลำ ในปัจจุบัน ซึ่งมีอัตราการเช่าอยู่ระหว่าง 30,000-800,000 บาทต่อวัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 84 นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา สิ่งเหล่านี้ถือเป็นสัญญาณในเชิงบวกที่ชี้ให้เห็นว่า ธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเลของพัทยารวมถึงบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกจะยังคงมีการเติบโตอย่างเข้มแข็งต่อไป (Sritama, 2017)

2) ข้อตกลงเศรษฐกิจสีน้ำเงินระหว่างประเทศ

กลุ่มประเทศที่เป็นเกาะ และประเทศที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล มีความตระหนักและให้ความสนใจกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างจริงจัง ภายหลังการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน ครบรอบ 20 ปี (United Nations Conference on Sustainable Development - UNCED) หรือ “Rio+20” เมื่อปี พ.ศ. 2555 โดยให้ความสำคัญของความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (blue economy) การพัฒนาที่ยั่งยืน (sustainable development) และการเติบโตทางเศรษฐกิจ (economic growth) ซึ่งต่อมาเป็นที่ยอมรับและมีข้อตกลงในระดับนโยบายที่จะขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในเวทีระหว่างประเทศหลายแห่ง เช่น ปฏิญญาชางวอน (Changwon Declaration) ว่าด้วยเศรษฐกิจสีน้ำเงินภาคทะเล: มุ่งไปข้างหน้าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืน สำหรับทะเลเอเชียตะวันออก เมื่อปี พ.ศ. 2555 (PEMSEA, 2014) ปฏิญญาเซี่ยเหมิน (Xiamen Declaration) ว่าด้วยการประชุม

ระดับรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับทะเลของภูมิภาคเอเปก ครั้งที่ 4: มุ่งสู่ความเป็นหุ้นส่วนใหม่ โดยความร่วมมือด้านทะเลในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกเมื่อปี พ.ศ. 2557 (APEC, 2014) ปฏิญญามอริเชียสว่าด้วยเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Mauritius Declaration on Blue Economy) เมื่อปี พ.ศ. 2558 (IORA, 2015) และถ้อยแถลงร่วมระดับรัฐมนตรีประเทศกลุ่มความร่วมมือ Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) ให้มีการศึกษาเชิงลึกถึงแนวทางการร่วมมือเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนในภูมิภาค และให้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดแบบแผนหรือแบบวิธี (modalities) การดำเนินการในเรื่องดังกล่าว (MEA, 2017)

เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2561 ประเทศสมาชิกอาเซียนและสาธารณรัฐอินเดีย ได้ลงนามรับรองปฏิญญาเดลี (Delhi Declaration) ในการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ในโอกาสครบรอบ 25 ปี ความสัมพันธ์อาเซียน-อินเดีย (Delhi Declaration of the ASEAN-India Commemorative Summit to Mark The 25th Anniversary of the ASEAN-India Dialogue Relations) ซึ่งเป็นการแสดงเจตนารมณ์ทางการเมืองร่วมกันในการเสริมสร้างความสัมพันธ์หุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ของอาเซียนและอินเดีย เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันในทุกมิติของด้านการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม-วัฒนธรรมและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาตามแนวทางของแผนปฏิบัติการเพื่อความเป็นหุ้นส่วนอาเซียน-อินเดีย เพื่อสันติภาพ ความก้าวหน้า และความมั่งคั่งร่วมกัน (พ.ศ. 2559-2563) รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมและความร่วมมือระดับสูงของความสัมพันธ์อาเซียน-อินเดีย และกลไกที่อาเซียนมีบทบาทนำ (อาร์วาที่ไนน์, 2561)

นอกจากนี้ยังมุ่งส่งเสริมการสร้างเชื่อมโยงระหว่างกันและการลดช่องว่างด้านการพัฒนา ตลอดจนส่งเสริมเสถียรภาพและความเจริญรุ่งเรืองในภูมิภาค โดยมีการประชุมอย่างไม่เป็นทางการภายใต้หัวข้อ “ความร่วมมือและความมั่นคงทางทะเล” และการประชุมเต็มคณะภายใต้หัวข้อ “อาเซียน-อินเดีย คุณค่าร่วมกัน เป้าหมายเดียวกัน” ซึ่งไทยจะให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนกับอินเดีย ความร่วมมือในมิติต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ ความมั่นคง และในประเด็นทางทะเล (กระทรวงการต่างประเทศ, 2561) โดยเน้นย้ำถึงความสำคัญในการรักษาและส่งเสริมสันติภาพ เสถียรภาพ ความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล เสรีภาพในการเดินเรือ การใช้ประโยชน์จากทะเลตามกฎหมาย และการค้าทางทะเลที่ไม่มีใครขัดขวางตามกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และเสริมสร้างความเข้มแข็งความร่วมมือทางทะเลผ่านกลไก Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF) เพื่อเผชิญกับประเด็นท้าทายร่วมกันเกี่ยวกับทะเล ส่งเสริมความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพในการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล การขนส่งทางทะเล การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการพัฒนาท่าเรือ โครงข่ายโลจิสติกส์และการบริการทางทะเล กระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสถาบันวิจัยทางทะเล และความร่วมมือด้านการศึกษา การวิจัย การพัฒนาและการสร้างนวัตกรรมทางทะเล รวมทั้งการร่วมมือกันในการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนในมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก และให้ความสำคัญกับภัยคุกคามต่อทรัพยากรเหล่านี้ เช่น การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) การสูญเสียบนนิเวศชายฝั่งทะเล ผลกระทบจากมลพิษทางทะเล ความเป็นกรดของมหาสมุทร ขยะทะเล และชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่รุกรานในสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งนี้ได้เน้นถึง

โอกาสในการสร้างความร่วมมือใหม่ ๆ ด้านเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ตามกรอบความร่วมมือที่สาธารณรัฐอินโดนีเซียเสนอ (ASEAN Secretariat, 2018)

ดังนั้น ประเทศไทยก็ควรจะต้องหันมาให้ความสำคัญกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินเพื่อให้ก้าวทันประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเช่นเดียวกัน เนื่องจากมีความยาวชายฝั่งทะเล 3,148 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามันรวม 23 จังหวัด โดยชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยมีความยาว 2,055 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 17 จังหวัด และชายฝั่งทะเลด้านอันดามันมีความยาว 1,093 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560) มีพื้นที่เขตทางทะเลถึง 323,487 ตารางกิโลเมตร ซึ่งแบ่งเป็นเขตน่านน้ำภายใน (internal waters) ทะเลอาณาเขต (territorial sea) เขตต่อเนื่อง (contiguous zone) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (economic zone) มีขนาดพื้นที่ 61,954 53,068 37,513 และ 170,952 ตารางกิโลเมตรตามลำดับ และมีพื้นที่เกาะจำนวน 936 แห่ง (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557)

3) ความท้าทายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยมีการจัดทำบัญชีรายได้ประชาชาติ (national income account) เพื่อประเมินผลการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และวิเคราะห์ประสิทธิภาพ (effectiveness) ของนโยบายและแผนการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ เช่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product: GDP) อาจทำให้เกิดความเข้าใจทิศทางการพัฒนาประเทศ

ที่ตลาดเคลื่อนได้ เนื่องจากความมั่งคั่งและความมั่นคงของประเทศไม่ได้รับการประเมินไว้ในบัญชีรายได้ประชาชาติอย่างครบถ้วน โดยปกติบัญชีรายได้ประชาชาติวัดจากต้นทุนผลผลิต (produced capital) ไม่ใช่จากต้นทุนทางธรรมชาติ (natural capital) เช่น ป่าไม้ (ป่าบก) ป่าชายเลน ปะการัง หญ้าทะเล พื้นที่ชุ่มน้ำ น้ำ และแร่ธาตุ ต้นทุนมนุษย์ (human capital) เช่น การศึกษา ทักษะ และสุขภาพของประชาชน และต้นทุนทางสังคม (social capital) เช่น นวัตกรรม และการเป็นผู้ประกอบการ (entrepreneurship) นอกจากนั้น ผลิตรายณ์มวลรวมประชาชาติยังไม่ได้ชี้ให้เห็นถึงว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจจะเป็นการเติบโตอย่างยั่งยืน (sustainable growth) หรือเป็นการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม (inclusive growth) หรือไม่ (Ebarvia and Habito, 2014) ดังนั้น หากเราต้องการให้การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความมั่นคงแห่งผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รัฐบาลควรผลักดันนโยบายให้มีการประเมินและกำหนดตัวชี้วัดด้านต้นทุนทางธรรมชาติ ในภาคส่วนต่าง ๆ ที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการดำเนินวิถีชีวิตของประชาชนเกี่ยวข้องกับต้นทุนทางธรรมชาติ และการทำนุบำรุงต้นทุนทางธรรมชาติสำหรับการใช้ประโยชน์ในอนาคตให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างจริงจัง (Park and Kildow, 2014) สำหรับประเทศไทย ซึ่งถือว่าเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นเรื่องใหม่ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนยังขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์ จึงมีข้อควรพิจารณาดำเนินการท่ามกลางความท้าทายต่าง ๆ หลายประการ ได้แก่

(1) การจัดทำรายงานสถานภาพทางทะเลและชายฝั่งของประเทศ (National State of the Ocean and Coast Report for Thailand)

ซึ่งครอบคลุมเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับทะเลและชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิงที่ครอบคลุม มีมาตรฐาน และถูกต้องมากที่สุดของประเทศ

(2) การกำหนดขอบเขตและการตัดสินใจให้ชัดเจนว่าภาคส่วนใด (sector) และกิจกรรมใด (activity) ควรได้รับการประเมินเบื้องต้นว่าเป็นภาคส่วนและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อบรรจุไว้ในรายงานสถานภาพทางทะเลและชายฝั่งของประเทศ

(3) การกำหนดขอบเขตพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งของประเทศให้ชัดเจน พร้อมทั้งให้มีการวางแผนเชิงพื้นที่ทั้งเขตทางทะเลและชายฝั่ง และจัดทำแผนที่การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง การอนุรักษ์ การฟื้นฟู และการปกป้องคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในมาตราส่วนต่าง ๆ ตามมาตรฐานสากลให้ครอบคลุมและชัดเจน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์และความจำเป็น และ

4) การจัดทำบัญชีต้นทุนของประเทศ (national income account) ให้ครอบคลุมต้นทุนทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ต้นทุนมนุษย์ และต้นทุนทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงทางทะเลและชายฝั่ง

4) การปรับกระบวนการทัศน์นโยบายของประเทศไทย

ถึงแม้ในปัจจุบันประเทศไทยได้ลงนามรับรองข้อตกลงระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามที่กล่าวมาแล้วหลายฉบับ เช่น ปฏิญญาชางวอน ปฏิญญาเซี่ยะเหมิน และปฏิญญา

มอริเซียส์ว่าด้วยเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นต้น แต่อาจกล่าวได้ว่า ประเทศไทย
ยังไม่มีนโยบายใดกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนเกี่ยวกับเศรษฐกิจ
สีน้ำเงิน แนวนโยบายที่กำหนดไว้ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564
ตลอดจนนโยบายและแผนรายสาขาต่าง ๆ เป็นเรื่องของการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานบริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจหรือพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่มีศักยภาพ
ในการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ และการทางคมนาคมขนส่งเชื่อม
ต่อระหว่างกิจกรรมพัฒนาเศรษฐกิจทางบกและทางทะเล ประกอบกับการ
พัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ชายฝั่งและทางทะเล และการอนุรักษ์
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งตามปกติเท่านั้น
ประเทศไทยจึงต้องปรับกระบวนการทัศน์ของนโยบาย เพื่อรองรับกระแสการ
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศมหาอำนาจในระดับโลกและ
ภูมิภาค ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยในอนาคต
ซึ่งกำลังจะเกิดขึ้นในขณะนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง และนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียง
ซึ่งนอกจากมีการนำแผนการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นไปที่
การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาประเทศ
อย่างยั่งยืนแล้ว ยังได้มีการนำทฤษฎีเส้นทางการค้าที่ชื่อว่า “Silk Road”
หรือ “เส้นทางสายไหม” ที่ประสบความสำเร็จในอดีต ทั้งในแง่ของการขยาย
อิทธิพลทางการค้าและเผยแพร่วัฒนธรรมมาปิดฝุ่นหรือปรับปรุงใหม่มาใช้
เพื่อขยายอิทธิพลทางการค้าและวัฒนธรรมของตนให้เพิ่มมากขึ้น โดยมีชื่อ
เรียกใหม่ว่า “One Belt and One Road” หรือ “เส้นทางสายไหม
ในศตวรรษที่ 21” หรือ “หนึ่งแถบหนึ่งสายทาง” หรือรู้จักกันดีในชื่อ

“Belt and Road Initiative” ซึ่งข้อริเริ่ม (Initiative) ดังกล่าวนี้อาศัยการประกาศอย่างเป็นทางการครั้งแรก โดยประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เมื่อปี พ.ศ. 2556 โดย “Belt and Road Initiative” เป็นกรอบการทำงานในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของสาธารณรัฐจีน ประกอบด้วย 2 ส่วน (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2560) (ภาพที่ 1-1) ดังนี้

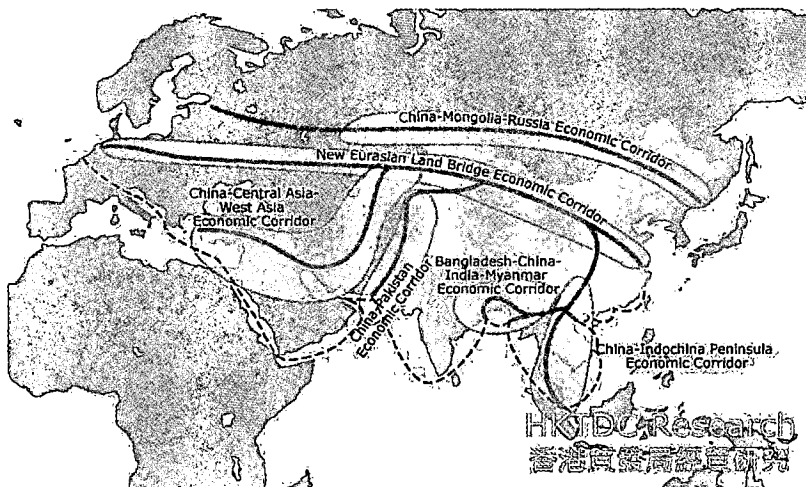
4.1) วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางทางบก ซึ่งประธานาธิบดีสี จิ้นผิง (Xi Jinping) ได้ประกาศข้อริเริ่ม Silk Road Economic Belt อย่างเป็นทางการครั้งแรกในขณะที่เดินทางไปเยือนสาธารณรัฐคาซัคสถาน โดยเป็นการเชื่อมโยงประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเส้นทางสายไหมเดิม (อินเดีย เปอร์เซีย ทวีปยุโรปและคาบสมุทรอาหรับ) ผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ อาเซียน ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งข้อริเริ่มดังกล่าวเป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการขยายการค้าในระดับภูมิภาค

4.2) เส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 (21st Maritime Silk Road) เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางทางทะเล รู้จักกันดีในชื่อ “21st Century Maritime Silk Route Economic Belt” มีการพูดถึงเป็นครั้งแรกในการกล่าวปาฐกถาของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ระหว่างการเยือนสาธารณรัฐอินโดนีเซียอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือนตุลาคม 2556 ซึ่งข้อริเริ่มดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านต่าง ๆ รวมถึงด้านการลงทุนระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทร ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ และแปซิฟิก รวมถึงมหาสมุทรอินเดีย โดยแผนงานทางทะเลจะเน้นการสร้างเส้นทางคมนาคมที่

“ราบรื่น มั่นคง และมีประสิทธิภาพ” เชื่อมต่อท่าเรือสำคัญที่ตั้งอยู่ตลอดเส้นทางเป้าหมายของโครงการ

การดำเนินยุทธศาสตร์ “One Belt and One Road-OBOR” ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในอนาคต ยังมีแผนงานที่จะจัดทำความตกลงกับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ในเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 เพื่อส่งเสริมและผลักดันความร่วมมือระหว่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน พลังงาน การรวมกลุ่มทางภูมิภาค และการใช้สกุลเงินหยวน เป็นต้น ให้ความลึกซึ้งและเข้มข้นมากยิ่งขึ้น (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2560) โดยเป้าหมายสำคัญ คือ การประสานนโยบาย เพื่อความร่วมมือทางยุทธศาสตร์ และการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศต่าง ๆ สำหรับโครงการขนาดใหญ่ในการเชื่อมโยงระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดน (Facilities connectivity) การคมนาคมระหว่างประเทศ และการพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ จีน-มองโกเลีย-รัสเซีย สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ จีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก จีน-ปากีสถาน บังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา และจีน-คาบสมุทรอินโดจีน ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานด้วย โดยเฉพาะท่อส่งก๊าซและน้ำมัน สายส่งไฟฟ้าข้ามแดน และการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าระดับภูมิภาค โดยเน้นการลงทุนในหลากหลายภาคส่วน (sector) ทั้งภาคการเกษตร ป่าไม้ ประมง อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสำรวจและพัฒนาพลังงานถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ พลังงานน้ำ ลม แสงอาทิตย์ และนิวเคลียร์ (IDC, 2017) อย่างไรก็ตาม สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมโครงการที่เป็นมิตรกับ

สิ่งแวดล้อม เช่น อุตสาหกรรมสีเขียว (Green industry) และเมืองคาร์บอนต่ำ (Low carbon city) เป็นต้น พร้อมทั้งเรียกร้องให้ภาคเอกชนที่จะดำเนินโครงการต้องเข้าไปมีส่วนในเศรษฐกิจการจ้างงานและวิถีชีวิตของประชาชนในระดับท้องถิ่น (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2560)



ภาพที่ 1-1

วงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเล
แห่งศตวรรษที่ 21

ที่มา: HKTDC Research, 2015 อ้างถึงใน IDC, 2017

เมื่อมองจากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน การดำเนินยุทธศาสตร์ทางการค้า “One Belt and One Road” ของสาธารณรัฐประชาชนจีนถือว่าเป็นผลดีต่อประเทศไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนในการยกระดับความร่วมมือและผลักดันการเข้าไป

มีส่วนร่วมในธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (The Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นตัวหลักในการจัดตั้ง ซึ่งเป็นทางออกหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มบทบาทของสาธารณรัฐประชาชนจีนในเวทีโลกโดยเฉพาะเมื่อประเทศมหาอำนาจอย่างสหพันธรัฐรัสเซีย สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักรให้ความสนใจเป็นสมาชิก จนในขณะนี้มากกว่า 40 ประเทศที่ตอบรับเข้าร่วมเป็นสมาชิก AIIB ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย (วิชัยพล สุธาสินินท์, 2560) การได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและภูมิภาคในภาพรวม มีความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยง (connectivity) กับต่างประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งด้านกายภาพ (การคมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2560; IDC, 2017)

ประเทศไทยจึงได้มีการปรับกระบวนการทัศนนโยบายของประเทศให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเศรษฐกิจตามความคิดริเริ่ม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก และเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 ดังกล่าว โดยภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา ให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับที่เป็นวงกว้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากจุดเด่นของทำเลที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของระเบียง

เศรษฐกิจต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์ให้เต็มศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ขยายโอกาสด้านการท่องเที่ยว และการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในเวทีโลกในการสนับสนุนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่สำคัญ เช่น การพัฒนารูปแบบและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) ทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการเดินเรือชายฝั่งโดยเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2561 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบกับโครงการ “Thailand Riviera” เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวตามแนวพื้นที่ชายฝั่ง ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง ซึ่งเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พร้อมนี้ได้ให้ความเห็นชอบงบประมาณวงเงิน 170 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน 47 โครงการ (Therapat, 2018) นอกจากนี้ ตามแผนงานการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong-Subregion: GMS) กำหนดให้มุ่งเน้นการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ อาเซียน เอเซียตะวันออก และเอเชียใต้ อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ภายใต้ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมกับนโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ 21 รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดให้เขตปกครองตนเองกวางซี (จ้วง) และมณฑลกวางตุ้ง เป็นประตูของ

จีนตอนใต้สู่ภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากมีความเชื่อมโยงโดยตรงกับอาเซียน ทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ โดยเฉพาะกวางซียังเป็นแหล่งนำเข้า และกระจายสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ภาคตะวันตกของจีน และเป็นแหล่ง การลงทุนและการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่มีศักยภาพของประเทศไทยผ่าน ความร่วมมือต่าง ๆ เช่น ความร่วมมือเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และความร่วมมือเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋ยปู้ (หรืออ่าวตังเกี๋ย) เมื่อปี 2559 มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและกวางซี ประมาณ 60,300 พันล้านบาท และมูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและกวางตุง ประมาณ 755,700 ล้านบาท ทั้งนี้ กวางซีและกวางตุงต่างอยู่บนเส้นทางสายไหมทางทะเล ในศตวรรษที่ 21 จึงมีท่าเรือที่สำคัญหลายท่าเรือสามารถรองรับสินค้า ทางทะเลจำนวนมาก โดยกวางซีมีท่าเรือสำคัญรอบอ่าวเป๋ยปู้ เช่น ท่าเรือ ซินโจว ท่าเรือเป๋ยไห่ และท่าเรือเมืองเฉินก่าง สำหรับกวางตุงมีท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือกวางโจว ท่าเรือเซินเจิ้น ซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือฮ่องกง และมาเก๊า (พงษ์ศักดิ์ เลาสวัสดิ์ชัยกุล, 2560) และมีการเชื่อมโยงกับการพัฒนา แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย การผลักดันการดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายให้เชื่อมโยงกับท่าเรือ น้ำลึกแหลมฉะบังและท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาค ตะวันออกของประเทศไทย โครงการก่อสร้างเส้นทางถนน 4 ช่องจราจร ระหว่างชายแดนไทย-เมียนมา ถึงพื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (แหลมฉะบัง-กาญจนบุรี) เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) โดยเฉพาะการนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย (กนอ.) โดยนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งมีส่วนสำคัญ

1.2 หลักการของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการพัฒนาที่ยั่งยืน

นวรัตน์ ไกรพานนท์

“เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ต้องการบรรลุวัตถุประสงค์ 5 ประการ คือ 1) การพัฒนาแบบมีส่วนร่วมและยั่งยืน 2) การปกป้องระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งให้คงอยู่ 3) การสร้างความมั่นคงด้านน้ำ พลังงาน และอาหาร 4) การปกป้องสุขภาพ วิถีชีวิต และสวัสดิภาพชุมชนชายฝั่งทะเล และ 5) การสนับสนุนมาตรการในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก”

1) หลักการของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

1.1 นิยามและแนวคิด

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue economy) มีสองความหมายที่ใช้กันแพร่หลายในปัจจุบัน ความหมายแรก หมายถึง “การพัฒนาแนวคิดในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมขึ้นมาอีกขั้นหนึ่งจากเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy)” บางครั้งก็เรียกว่า “เศรษฐกิจสีเขียว 2.0” (Green

economy 2.0) ที่กล่าวเช่นนี้ เนื่องจากศาสตราจารย์ ดร. Gunter Pauli เห็นว่า “เศรษฐกิจสีเขียว” ได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่เมื่อ 30 ปีที่ผ่านมาแล้ว และมีข้อสังเกตว่า การดำเนินงานเศรษฐกิจสีเขียวยังต้องอาศัยเงินทุนและการสนับสนุนของรัฐบาล เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ที่ได้ประดิษฐ์คิดค้นมาแล้ว 50 ปีที่แล้ว จนกระทั่งปัจจุบัน รัฐยังคงเป็นแหล่งเงินทุนหลักในการสนับสนุนการผลิตเซลล์พลังงานแสงอาทิตย์ หากต้นทุนของผลิตภัณฑ์จากเศรษฐกิจสีเขียวเป็นสองหรือสามเท่าของผลิตภัณฑ์ปกติ ก็จะกลายเป็นสินค้าหรูหราที่คนทั่วไปไม่สามารถจับจ่ายได้ คำถามคือ ทำไมเรายังต้องการลงทุนในโครงการลักษณะนี้ต่อไป ศาสตราจารย์ ดร. Pauli ได้เขียนหนังสือชื่อ “The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs” เมื่อปี พ.ศ. 2553 โดยเสนอให้นำเทคโนโลยีเชิงนวัตกรรมเข้ามาใช้ในระบบตลาดมากขึ้น เทคโนโลยีเชิงนวัตกรรมจะก่อให้เกิดกระแสเงินสดใหม่ ซึ่งจะสร้างงานและสร้างทุนทางสังคม ไม่ได้ต้องการเพียงดึงดูดความสนใจจากรัฐบาลเท่านั้น แต่ยังต้องการให้เรารู้อย่างแท้จริง ซึ่งปัจจุบันหนังสือของเขากลายเป็นหนังสือที่ขายดีที่สุดเล่มหนึ่ง (เรณู สุขารมณ์ และ ยุวดี คาคการณ์ไกล, 2554)

อีกความหมายหนึ่งของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นความหมายที่ใช้ในบริบทของเรื่องนี้ หมายถึง “เศรษฐกิจทางทะเลที่อาศัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทะเลเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ” (เรณู สุขารมณ์ และ ยุวดี คาคการณ์ไกล, 2554) หรือหมายถึง “รูปแบบหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนบนฐานของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่งทะเล ทะเล หรือมหาสมุทร ซึ่งส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับทรัพยากร (resources) และระบบนิเวศชายฝั่งทะเล (coastal ecosystem) และระบบนิเวศทางทะเล (ocean

ecosystem) โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ต้องใช้นวัตกรรมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และการปฏิบัติ รวมทั้งการจัดการด้านการเงินและองค์กรหรือสถาบันที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย 5 ประการ คือ

(1) การพัฒนาแบบมีส่วนร่วม (inclusive development) และยั่งยืน

(2) การปกป้องทะเลและชายฝั่ง การลดความเสี่ยงทางสิ่งแวดล้อม และการขาดแคลนเชิงนิเวศ (ecological scarcity)

(3) การสร้างความมั่นคงด้านน้ำ พลังงาน และอาหาร

(4) การปกป้องสุขภาพ วิถีชีวิต และสวัสดิภาพของประชาชน ที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล และ

(5) การสนับสนุนมาตรการการลดและการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเชิงระบบนิเวศ (ecosystem-based adaptation)” (PEMSEA, 2015) ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า โดยนิยามและแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินแล้วมีบริบทครอบคลุมเรื่อง “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” แห่งผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลอย่างแยกไม่ออก ดังจะเห็นได้จากนิยามของคำว่า “ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล” (national maritime interests) ซึ่งหมายถึง ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงได้รับจากทะเลหรือที่เกี่ยวข้องกับทะเล ทั้งภายในน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่น ๆ รวมถึงชายฝั่งทะเล เกาะ พื้นดินท้องทะเลหรือใต้พื้นดินท้องทะเล หรืออากาศเหนือท้องทะเลด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่ากิจกรรมที่เกี่ยวข้องทางทะเลใดในทุก ๆ ด้าน เช่น ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล สิ่งแวดล้อมทางทะเล การคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย

และอื่น ๆ โดยมีมูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลก็น่าจะหมายถึงคุณค่าของผลประโยชน์จากทะเลในทุกมิติที่สามารถประเมินออกมาในรูปตัวเงิน (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2550) หรือหมายถึง ผลประโยชน์ของประเทศอันพึงได้รับโดยการแสวงหาและการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ จากทะเล หรือได้พื้นดินท้องทะเล หรืออากาศเหนือท้องทะเลโดยตรงและโดยอ้อมในการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์แห่งชาติขึ้นมาเพื่อการดำรงอยู่ของประเทศที่จะใช้ทะเลได้อย่างอิสระ ปลอดภัย และสามารถสร้างความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557)

2) หลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืน

2.1 นิยามและแนวคิด

การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable development) เป็นหลักการที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศอย่างมีดุลยภาพ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะต้องเกื้อกูลและไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งต่อกัน โดยการขยายตัวทางเศรษฐกิจมีการพัฒนาอย่างมีคุณภาพและแข่งขันได้ ต้องคำนึงถึงขีดจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องสงวน และรักษาไว้ใช้ประโยชน์ได้อย่างยาวนาน โดยมีการใช้ทรัพยากรทุกชนิดอย่างประหยัด มีประสิทธิภาพสูงสุด และไม่ส่งผลกระทบต่อความต้องการของสังคม ทั้งในปัจจุบันและอนาคต (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560)

2.2 วาระและเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากการประชุมสหประชาชาติระดับผู้นำเพื่อรับรองวาระการพัฒนา

ภายหลังปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) (United Nations Summit to Adopt the Post-2015 Development Agenda) ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 25-27 กันยายน 2558 ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา โดยมีนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมประชุมดังกล่าว และที่ประชุมได้ให้การรับรองเอกสาร “Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development” ซึ่งถือเป็นพันธะสัญญาทางการเมืองในระดับผู้นำของโลกที่จะใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนวาระการพัฒนาที่ยั่งยืนไปสู่การปฏิบัติ ในระหว่างปี พ.ศ. 2559-2573 หรือในอีก 15 ปีข้างหน้า และเพื่อยืนยันเจตนารมณ์ทางการเมืองของประเทศสมาชิกในการแก้ไขปัญหาความยากจนและขจัดความเหลื่อมล้ำของสังคมในทุกมิติและทุกรูปแบบ และบรรลุเป้าหมายของวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งต่อเนื่องจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals: MDGs) (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2559, 2560)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นวาระการพัฒนาใหม่ของโลกที่จะเป็นแรงกดดันในห่วงโซ่การผลิตในอนาคต ซึ่งมุ่งเน้นความเชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการ 5 Ps ได้แก่ ประชาชน โลก ความมั่งคั่ง สันติภาพ และความเป็นหุ้นส่วน ประกอบด้วยเป้าหมาย 17 ข้อ และเป้าประสงค์ 169 ข้อ เป้าหมาย 17 ข้อ ได้แก่

- 1) การขจัดความยากจนในทุกรูปแบบและทุกแห่ง
- 2) การขจัดความอดอยาก ความหิวโหย สร้างความมั่นคงทางอาหาร ปรับปรุงด้านสารอาหาร และส่งเสริมการเกษตรยั่งยืน

3) การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี สร้างความมั่นใจในการมีสุขภาพชีวิตที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน และทุกวัย

4) การศึกษาที่มีคุณภาพ สร้างความมั่นใจให้มีการศึกษาที่มีคุณภาพเท่าเทียมกัน และเป็นแบบมีส่วนร่วม ตลอดจนการส่งเสริมโอกาสให้มีการเรียนรู้ตลอดอายุสำหรับทุกคน

5) ความเท่าเทียมทางเพศ ให้บรรลุความสำเร็จ และสร้างความเป็นตัวของตัวเองให้แก่ผู้หญิงและเด็กทุกคน

6) สุขภาพและน้ำสะอาด สร้างความมั่นใจในการจัดการน้ำอย่างยั่งยืนและการมีน้ำใช้ ตลอดจนการสุขภาพสำหรับทุกคน

7) การมีพลังงานสะอาดใช้อย่างเพียงพอ สร้างความมั่นใจในการเข้าถึงแหล่งพลังงานในราคาที่สมารถจ่ายได้ น่าเชื่อถือ ยั่งยืน และทันสมัยสำหรับทุกคน

8) การสร้างงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน มีส่วนร่วมสร้างงานที่มีคุณค่า และจ้างงานที่เต็มความสามารถและมีประสิทธิภาพ

9) การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐานให้พร้อม สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ยืดหยุ่น ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและมีส่วนร่วม ตลอดจนเกื้อกูลสนับสนุนนวัตกรรม

10) การลดความเหลื่อมล้ำหรือความไม่เท่าเทียมกัน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ

11) การสร้างให้เกิดชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน ให้การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์และชุมชนเมืองเป็นแบบมีส่วนร่วม ปลอดภัย ยืดหยุ่น และยั่งยืน

12) การบริโภคและการผลิตอย่างมีความรับผิดชอบ สร้างความมั่นใจให้เกิดรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

13) การดูแลเรื่องสภาพภูมิอากาศให้เกิดการลงมือปฏิบัติเร่งด่วนในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

14) การดูแลทรัพยากรทางน้ำ ให้มีการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์มหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

15) ชีวิตบนพื้นดิน ให้มีการปกป้อง พันธุ์ และการใช้ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน การจัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน การต่อต้านการแปรสภาพเป็นทะเลทราย การหยุดยั้งและฟื้นฟูที่ดินเสื่อมโทรม ตลอดจนการหยุดยั้งการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

16) การสร้างความสงบ ความยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็งให้ส่งเสริม ให้เกิดสังคมแห่งการมีส่วนร่วมและสงบสุขเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน อำนวยความสะดวกให้เกิดการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคน และสร้างสถาบันแห่งการมีส่วนร่วม มีความรับผิดชอบ และมีประสิทธิภาพในทุกระดับ และ

17) ภาวการณ์ร่วมมือเพื่อผลักดันให้ถึงเป้าหมาย ให้สร้างความเข้มแข็งในวิธีการในการปฏิบัติ และสุขชีวิตความเป็นหุ้นส่วนของประชากรโลกเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน นับเป็นภูมิทัศน์ใหม่ที่สร้างแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเป็นแรงกระตุ้นและตัวเร่งในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนการประกอบธุรกิจขององค์กรทั้งภาคเอกชนและภาครัฐต้องปรับตัวเพื่อก้าวไป

สู่ความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยต้องนำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559; United Nations, 2018)

เป้าหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เป้าหมายที่ 14 การดูแลทรัพยากรทางน้ำ ให้มีการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์มหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน และมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องอีกหลายเป้าหมาย เช่น เป้าหมายที่ 13 การดูแลเรื่องสภาพภูมิอากาศให้เกิดการลงมือปฏิบัติเร่งด่วนในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เช่น การเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำทะเล การเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิน้ำทะเล และการกัดเซาะชายฝั่งทะเล เป็นต้น เป้าหมายที่ 6 สุขภาพและน้ำสะอาด การจัดให้มีน้ำสะอาดและถูกหลักสุขาภิบาลสำหรับการอุปโภคและบริโภค โดยเฉพาะชุมชนเมืองและกิจกรรมการพัฒนาบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่มีปัญหาการรุกตัวของน้ำเค็มในแหล่งน้ำผิวดินและการปนเปื้อนในน้ำใต้ดิน เป้าหมายที่ 7 การมีพลังงานสะอาดใช้อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะการพัฒนาแหล่งพลังงานหมุนเวียน (Renewable energy) จากทะเล เช่น พลังงานลมทะเล (Offshore wind energy) พลังงานคลื่น (Wave energy) และพลังงานน้ำขึ้นลง (Tidal energy) และเป้าหมายที่ 11 การสร้างให้เกิดชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนเมืองขนาดใหญ่ และมีความหนาแน่นของประชากรสูง รวมทั้งมีกิจกรรมการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญหลายอย่าง ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคการท่องเที่ยว และภาคบริการ เช่น ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เขตนิคมอุตสาหกรรม ท่าเทียบเรือ น้ำลึกและท่าเทียบเรือสำราญ สนามบิน และสถานีรถไฟ เป็นต้น

Potential POSITIVES of proper development of the Blue Economy	SDG Goals	Potential NEGATIVES of Improper development of the Blue Economy
Improved livelihoods and employment Investment in enterprises	1	Space conflicts Marginalization
Enhanced sustainable food production Improved food distribution	2	Increased food waste Harmful commoditization of food
Improved water quality Increased funding to health services Improved occupational safety of seafarers	3	Pollution Weak revenue capture at national level
Enhanced knowledge infrastructure Increased funding for the education sector Skill development	4	Outsourcing of skilled labor Unwillingness to invest in local training and education Brain drain
Increased equal rights to economic resources Increased participation in decision-making	5	Increased gender disparity in wages Proliferation of income gap
Increased funding for access to clean water and sanitation Investments in nature-based water provision services	6	Water pollution Destruction of nature-based water provision services
Enhanced access to renewable energy Improved knowledge base to build and maintain infrastructure	7	Continued incentivization of carbon-based energy Population displacement Environmental impacts
Job creation Economic diversification	8	Wealth concentration Over-reliance on quantitative growth
Increased and Improved Infrastructure Technological progress	9	Environmental impacts High dependency on technology
Enhanced benefit distribution Enhanced participatory engagement of all stakeholders	10	Business as usual Concentration of influence
Improved cycling, harvesting, and use of water Cities have access to clean renewable energy	11	Increased pressure on freshwater resources Pollution
Removal of inefficient fossil-fuel subsidies Promotion of more equitable trade of goods and services	12	Unsustainable production practices Increased waste flows
Transition to low-carbon economies Resilience to uncertain climate future	13	Increased carbon intensity Coastal degradation leading to climate vulnerability
Enhanced health of aquatic and marine ecosystems Increased stock abundance supporting sustainable fisheries	14	Overexploitation of aquatic and marine resources Environmental degradation
Increased water security Enhanced sustainable transboundary water sharing	15	Nutrient pollution Biodiversity loss
Improved governance Promotion of continental peace and security	16	Resource conflicts Failure to implement and enforce laws and regulations Dutch disease and resource curse
Improved partnerships between public, private, and civil society actors Strengthened continental cooperation	17	Insufficient partnerships Bureaucratic complexity

Source: Authors. SDG icons from <https://sustainabledevelopment.un.org>

ภาพที่ 1-2

ความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
ที่มา: The Economic Commission for Africa (2016)

1.3 กระบวนการดำเนินนโยบาย เศรษฐกิจสีน้ำเงิน¹

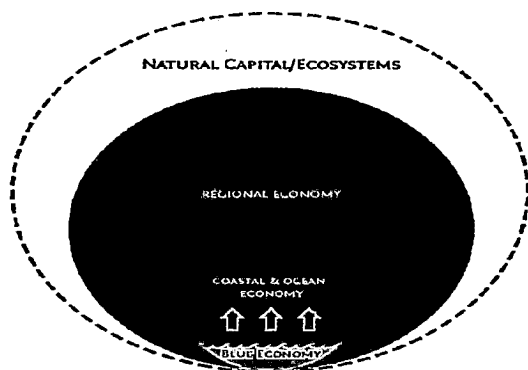
โสภารัตน์ จารุสมบัติ

“ขั้นตอนแรกของกระบวนการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ต้องเริ่มจากการสื่อสารและสร้างความเข้าใจสำหรับความจำเป็นเร่งด่วน ในการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การดำเนินการต้องมีกรอบที่ชัดเจนทั้งในเรื่องของนิยาม การบริหารจัดการ กลไกเชิงสถาบัน การลงทุน และนวัตกรรมทางธุรกิจ”

ดังที่กล่าวในข้างต้นเกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นกรอบแนวคิดที่มีพัฒนามาบนพื้นฐานของแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวที่มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน มีความสมดุลของการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม แต่สำหรับกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะมีจุดเน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ความสมดุล ยั่งยืนบนฐานทรัพยากร

¹ เนื้อหาส่วนนี้นำมาจากบางส่วนของรายงานชุดโครงการ “การพัฒนารอบแนวทาง การพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย (Blue Economy) 2560,” โดย โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ, ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงาน กองทุนสนับสนุนนโนววิจัย.

ของระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง กรอบแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
ดังกล่าวแสดงได้ดังภาพที่ 1-3



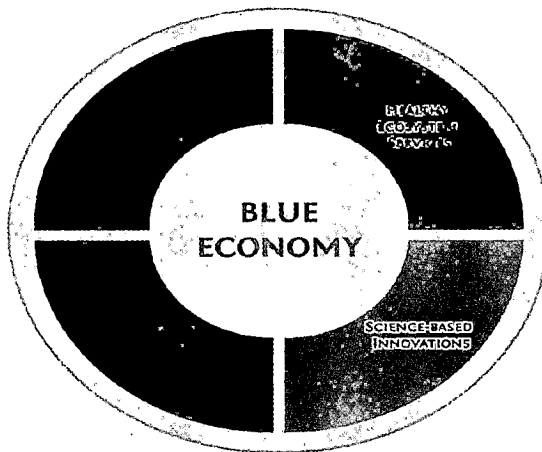
ภาพที่ 1-3

กรอบแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่มา: Blue Economy for Business in East Asia: Towards an Integrated Understanding of Blue Economy (2015)

จากภาพกรอบแนวคิดได้สะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาเศรษฐกิจ
ในทุกระดับตั้งแต่ระดับโลกไปจนถึงในระดับท้องถิ่น จำเป็นต้องพึ่งพิง
ทุนทางธรรมชาติ (Natural capital) หรือจากระบบนิเวศต่าง ๆ ผ่านการ
ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเป็นปัจจัยการผลิตสินค้าและบริการ เมื่อพิจารณาถึง
เศรษฐกิจในระดับภูมิภาคพบว่าเศรษฐกิจจากมหาสมุทรและชายฝั่งเป็น
เพียงส่วนหนึ่งภายใต้ระบบเศรษฐกิจของภูมิภาค ในขณะเดียวกันนั้น
หากพิจารณาตามนิยามความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงินดังที่กล่าวไปแล้ว
จะพบว่าเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นเพียงส่วนหนึ่งหรือเป็นส่วนย่อย (Subset)
ของเศรษฐกิจจากมหาสมุทร (Ocean Economy) จากภาพดังกล่าวได้
สะท้อนให้เห็นว่าแม้ว่าในปัจจุบัน เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะยังคงเป็นส่วนย่อย
ของเศรษฐกิจมหาสมุทรก็ตาม หากมีแนวทางการจัดการที่เหมาะสมในการ

ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในพื้นที่มหาสมุทร ทะเล และชายฝั่งที่
ทำให้เกิดความยั่งยืนแก่ทุนทางธรรมชาติและระบบนิเวศ ย่อมจะทำให้ขนาด
ของเศรษฐกิจสีน้ำเงินขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อ
ระบบเศรษฐกิจโดยรวมทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก



ภาพที่ 1-4

องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่มา: Blue Economy for Business in East Asia: Towards an Integrated Understanding of Blue Economy (2015)

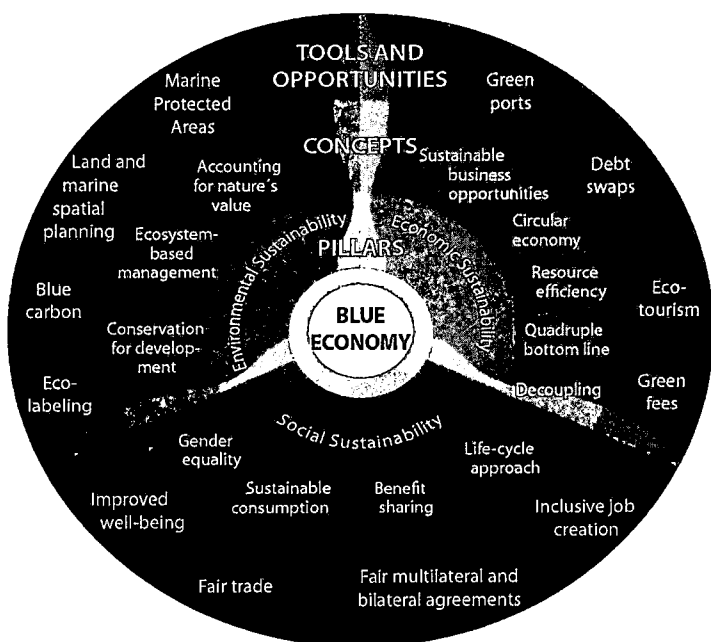
สำหรับกระบวนการพัฒนาตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Whisnant, R. and Reyes, A. 2015) จะมีองค์ประกอบสำคัญ 4 มิติ ที่จะทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลและชายฝั่งถูกพิจารณาว่าเป็น เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ประกอบด้วยองค์ประกอบในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาที่รักษาความสมบูรณ์ของบริการจากระบบนิเวศ โดยการคุ้มครอง ปกป้อง พื้นฟูและรักษานิเวศบริการของทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่งให้มีอุดมสมบูรณ์

2) การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคที่ทำให้เกิดความยั่งยืน เกิดการเข้าถึงการพัฒนาและการแบ่งปันผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรทางทะเลอย่างเสมอภาค

3) การพัฒนาแบบทางบูรณาการ เป็นการบูรณาการระหว่างหลายภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ระหว่างอุตสาหกรรมต่าง ๆ กับหน่วยงานภาครัฐ

4) การพัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ โดยพัฒนานวัตกรรมจากความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุดที่มีอยู่ในขณะนั้น



ภาพที่ 1-5

เครื่องมือ แนวคิด และองค์ประกอบหลักของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
ที่มา: Africa's Blue Economy: A policy handbook (2016)

ในการนำกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินสู่การปฏิบัติ จากรายงานของ UNEP ได้สรุปให้เห็นแผนภาพองค์ประกอบหลักของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แนวคิดที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนทั้ง 3 มิติ ที่จะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน และเครื่องมือต่าง ๆ (ภาพที่ 1-5) ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่จะทำให้เกิดความยั่งยืนทั้งสามเสาหลัก ได้แก่ ความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม การขับเคลื่อนเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาในแต่ละด้านจะต้องอาศัยแนวคิดและเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยสนับสนุน เช่น หากต้องการให้เกิดความยั่งยืนในเสาหลักทางด้านสิ่งแวดล้อม อาจนำแนวคิดในเรื่องการจัดบนฐานระบบนิเวศ หรือแนวคิดการอนุรักษ์เพื่อการพัฒนา มาใช้ควบคู่กับเครื่องมือต่าง ๆ เช่น คาร์บอนสีน้ำเงิน การจัดทำฉลากคาร์บอน เป็นต้น

รายสาขาและกิจกรรมภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

กรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นแนวคิดที่ถูกตีความให้ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจไว้อย่างหลากหลาย ตามลักษณะพื้นที่ตั้งทางภูมิศาสตร์หรือตามสาขาการผลิต หรือตามศักยภาพในการพัฒนาของแต่ละประเทศ จากการทบทวนเอกสารวิชาการที่มีอยู่และรายชื่อของสาขาการผลิตและกิจกรรมที่อยู่ในแต่ละสาขา ประเด็นที่มักถูกตั้งคำถามควบคู่ไปพร้อมกับในการศึกษาต่าง ๆ คือ อะไรคือขอบเขตของกิจกรรมภายใต้กรอบแนวคิดเศรษฐกิจจากมหาสมุทร สาขาการผลิต อะไรบ้างที่อยู่ภายใต้เศรษฐกิจจากมหาสมุทร ซึ่งแต่ละประเทศมีวิธีการแบ่ง

กิจกรรมตามรายสาขาการผลิตที่แตกต่างกัน บางประเทศแบ่งตามหน้าที่ของฐานทรัพยากร บางประเทศแบ่งตามหน้าที่หลักทางเศรษฐกิจ บางประเทศแบ่งตามสาขากิจกรรมหลักของประเทศ ในขณะที่เดียวกันสำหรับเวทีระหว่างประเทศไม่ได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับขอบเขตและสาขาภายใต้เศรษฐกิจจากมหาสมุทรว่าจะต้องประกอบด้วยสาขาอะไรบ้าง แต่ประเทศส่วนใหญ่มักจะนิยมจำแนกตามกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจ

จากการศึกษาของ Kwang Seo Park (2014) พบว่าแต่ละประเทศมีการจำแนกสาขาการผลิต (Sector) และหมวดหมู่ (Categories) ของกิจกรรมทางทะเลไม่เหมือนกัน ดังนั้น จึงทำให้ขอบเขตของเศรษฐกิจจากมหาสมุทรมีความแตกต่างกันอย่างมากในแต่ละประเทศ จากตารางที่ 1-2 แสดงให้เห็นว่า ขอบเขตของเศรษฐกิจทางมหาสมุทรของแต่ละประเทศแตกต่างกัน จะเห็นได้ว่าจำนวนของการจัดกลุ่มตามรายสาขาการผลิต (Sector) จะมีจำนวนตั้งแต่ 6 สาขา ไปถึง 33 สาขา ทำให้เกิดความแตกต่างในการจำแนกสาขาและหมวดหมู่ในแต่ละประเทศในทางตรงกันข้าม บางอุตสาหกรรมในประเทศหนึ่งอาจถูกแบ่งออกเป็นหลายอุตสาหกรรมในอีกประเทศหนึ่ง หรืออาจจะมีการแบ่งสาขาเหมือนกันในบางกิจกรรมเมื่อเปรียบระหว่างประเทศหนึ่งกับอีกประเทศหนึ่ง นอกจากนี้ บางอุตสาหกรรมอาจถูกแยกออกจากเศรษฐกิจทางทะเลในประเทศหนึ่ง แต่อาจไม่ได้ถูกแยกออกในอีกประเทศหนึ่งก็ได้

ตารางที่ 1-2 การจำแนกสาขาการผลิตในเศรษฐกิจจากมหาสมุทรของแต่ละประเทศ

USA	UK	France	Australia	Ireland	China	Canada	Spain	New Zealand	South Korea
Construction – marine	Fish	Seafood products	Marine tourism	Shipping and maritime transport	Marine fishery	Seafood	Inland navigation	Offshore minerals	Fisheries
Living resources – marine	Oil and gas	Extraction of marine aggregates	Refining of petroleum	Water-based tourism & leisure	Offshore oil and gas industry	Offshore oil & gas	Marine aggregates	Fisheries and aquaculture	Marine mining
Minerals – offshore	Aggregates	Energy	Fisheries and seafood	International cruise industry	Ocean mining industry	Marine transportation	Marine equipment	Shipping	Ocean renewable energy
Ship & boat building	Ship and boat building and repairs	Shipbuilding and repair	Prioritize	Other marine services	Marine salt industry	Ocean based recreation/ leisure	Maritime services	Government and defense	Marine construction
Tourism & recreation – coastal	Marine equipment and materials	Marine and river civil engineering	Shipbuilding	Sea fisheries	Shipbuilding industry	Marine construction	Maritime works	Marine tourism and recreation	Shipping industry
Transportation – marine	Marine renewable energy	Submarine cables	Port-based industries	Aquaculture	Marine chemical industry	Manufacturing	Navy and coastguard	Marine services	Marine equipment and materials industry
	Construction	Offshore oil and gas-related industry		Seafood processing	Marine biomedicine industry	Services	Offshore supply	Research and education	Ship and offshore plant building industry
	Shipping operations	Coastal tourism		Oil & gas exploration and production	Marine engineering building industry	Federal government	Recreational boating	Manufacturing	Marine technical services
	Ports	Maritime and river transport		Marine manufacturing	Marine electric power industry	Provincial/ territorial government	Seaports	Marine construction	Marine research and development

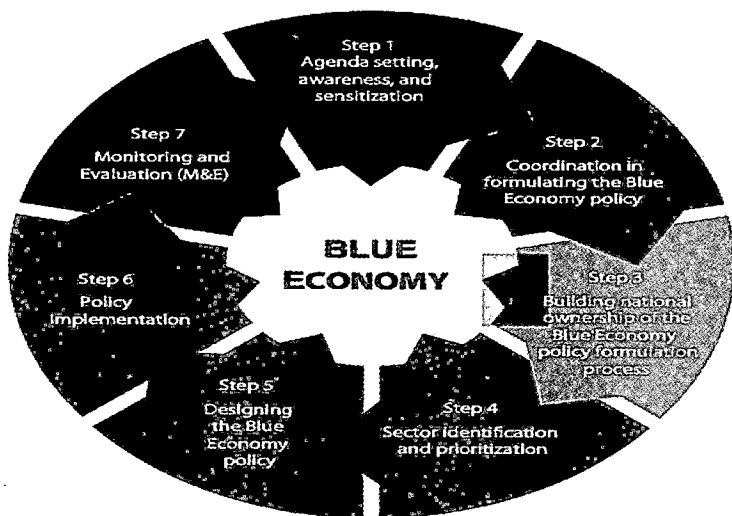
USA	UK	France	Australia	Ireland	China	Canada	Spain	New Zealand	South Korea
	Navigation and safety	Maritime insurance		High tech marine products and services	Seawater utilization industry	Universities and research	Shipbuilding		Marine public administration and education
	Cables	French navy		Marine commerce	Communications & transportation industry	NGOs	Shipping		Seafood processing
	Business Services	Public intervention		Marine biotechnology and bioproducts	Coastal tourism		Coastal tourism		Marine bio industry
	License and rental	Coastal & marine environmental protection		Marine renewable energy			Cruise tourism		Port industry
	Research and development	Marine research					Fisheries		Marine tourism and leisure industry
	Marine environment								
	Defense								
	Leisure and recreation								
	Education and training								

ที่มา: Kwang Seo Park (2014)

ดังนั้น การจำแนกกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ที่อ้างอิงจากการจำแนกกิจกรรมเศรษฐกิจจากทะเลมาเป็นพื้นฐานในการจำแนกรายสาขากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องจะขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานทางด้านต่าง ๆ ของแต่ละประเทศเป็นหลัก เช่น ฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของประเทศนั้น ๆ รวมไปถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

แนวทางการพัฒนานโยบายตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

แม้ว่าจะยังไม่มีกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินออกมาอย่างเป็นทางการ แต่ก็มีการศึกษาของแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP) ได้สะท้อนตัวอย่างแนวทางที่เป็นรูปธรรม โดยมีการจัดคู่มือการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย “Africa’s Blue Economy: A Policy Handbook” โดยชี้ให้เห็นแนวทางการพัฒนานโยบายตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยนำเสนอในรูปแบบกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะ (Public Policy Process) โดยแบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน ดังภาพที่ 1-6



ภาพที่ 1-6

กระบวนการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่มา: Africa's Blue Economy: A policy handbook (2016)

- **ขั้นตอนที่ 1 : การกำหนดวาระ สร้างความตระหนัก และความเป็นเจ้าของในการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย**

เป็นขั้นตอนแรกของกระบวนการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ต้องเริ่มจากการสื่อสารและสร้างความเข้าใจสำหรับความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งอาจใช้เครื่องมือนโยบายในรูปแบบสมุดปกขาว (White Paper) เป็นเครื่องมือในการนำเสนอประเด็นสภาพปัญหาและสร้างความเข้าใจร่วมกัน นอกจากนั้นต้องพิจารณาว่าทรัพยากรที่อยู่ในประเทศของตนเองมีอะไรบ้าง ทั้งทรัพยากรมนุษย์และทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยอาจทำการประเมินและการจัดทำข้อมูล

ในรูปแบบข้อมูลพื้นฐาน (Baseline information) และต้องการมีการจัดประชุมหารือในระดับนโยบายและการประชุมเพื่อสร้างความตระหนักร่วมกันต่อประเด็นเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทั้งนี้ อาจมีการปรับปรุงเนื้อหาและสาระสำคัญของสมุดปกขาวจากผลจากการประชุมหารือร่วมกันดังกล่าว ตลอดจนปรับปรุงข้อมูลพื้นฐานของสาขาการผลิตต่าง ๆ (Sectoral baseline information) ภายใต้กรอบในเศรษฐกิจสีน้ำเงินจากแหล่งข้อมูลระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และในระดับระหว่างประเทศที่มีอยู่ให้มีความทันสมัย พร้อมทั้งจัดเตรียมรายงานและมีการเผยแพร่รายงานการสังเคราะห์ข้อมูลจากการหารือกับกลุ่มต่าง ๆ โดยรายงานสังเคราะห์ดังกล่าวควรชี้ให้เห็นประโยชน์ ในการหารือในกระบวนการปรึกษาหารือ ควรระบุให้เห็นความท้าทายและโอกาส ขั้นตอนต่อไปในการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการดำเนินงานติดตามที่สำคัญที่สุด

- **ขั้นตอนที่ 2 : การประสานงานเพื่อจัดทำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน**

ในขั้นตอนนี้ หน่วยงานหลักจะทำหน้าที่ประสานงานเพื่อให้เกิดนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ ทรัพยากรเพียงพอในการขับเคลื่อน และต้องมีการดำเนินงานที่มีความเป็นอิสระ ในการดำเนินการตามพันธกิจ เพื่อออกแบบกระบวนการและตัดสินใจในการพัฒนานโยบายให้เดินหน้าต่อไป นอกจากนั้น เพื่อให้กลไกดังกล่าวมีความเข้มแข็งมากขึ้น กลไกดังกล่าวอาจจำเป็นต้องมีการจัดตั้งขึ้นโดยมีกฎหมายรองรับ โดยรัฐบาลหรือรัฐสภาเพื่อให้กลไกระดับนโยบายเห็นประเด็นต่าง ๆ ในการตัดสินใจสำหรับหน้าที่ของหน่วยงานหลักในการประสานงานการขับเคลื่อน

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ในกระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาจจำเป็นต้องมีการตั้งคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ระหว่างกระทรวง (Inter-ministerial Committee) หรือคณะกรรมการ ระหว่างรายสาขา (Inter-sectoral Committee) โดยหน้าที่ของหน่วยงาน ประสานจะมีหน้าที่หลัก ๆ เช่น ประสานและอำนวยความสะดวก ในกระบวนการทำนโยบาย ขจัดปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาและ ดำเนินการตามนโยบาย เสนอตัวชี้วัดที่สำคัญในการประเมินผลการนำ นโยบายไปปฏิบัติ เป็นต้น สำหรับหน่วยงานที่ควรทำหน้าที่หลัก ควรเป็น หน่วยงานที่อยู่ในระดับสูงสุดของหน่วยงานรัฐบาล เพื่อให้เห็นภาพรวม ทั้งหมดและเพื่อมีการดูแลรายสาขาต่าง ๆ ทั้งหมดภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ได้อย่างเท่าเทียมกัน

- **ขั้นตอนที่ 3: การสร้างความรู้เป็นเจ้าของผ่านกระบวนการ จัดทำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน**

นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นนโยบายที่มีประสิทธิภาพได้ ต้องมีความเป็นเจ้าของทั้งส่วนของการกำหนดประเด็นและกระบวนการ จัดทำนโยบาย โดยขั้นตอนในการสร้างความรู้เป็นเจ้าของนโยบายจะมี ขั้นตอนสำคัญ ได้แก่ การสร้างฉันทามติโดยกระบวนการเข้ามีส่วนร่วมของ ผู้มีส่วนได้เสียที่ครอบคลุมและอย่างมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของ กระบวนการกำหนดนโยบาย การสื่อสารนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยให้ ความสำคัญกับประเด็นหลักที่ต้องการสื่อสารไปยังผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด เพื่อเสริมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทั้งนี้ต้องมีความ ต่อเนื่องและสม่ำเสมอในการสื่อสาร

ยิ่งไปกว่านั้น ต้องสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียที่หลากหลายผ่านกระบวนการปรึกษาหารือ ซึ่งถือว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในกระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน นอกจากนี้ยังต้องมีการเสริมอำนาจให้กับตัวแสดงหลักและสร้างวัฒนธรรมภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นต้น

- **ขั้นตอนที่ 4: การกำหนดสาขาและการลำดับความสำคัญ**

เนื่องจากการดำเนินการตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นกลไกที่สะท้อนทิศทางการพัฒนาในรายสาขากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละรายสาขาเองก็มีลักษณะเฉพาะและกรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องของตนเอง ดังนั้น ในการกำหนดกรอบนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะต้องสะท้อนให้เห็นรายสาขาที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ความเชื่อมโยงระหว่างสาขา ขณะเดียวกันก็ระบุรายสาขาที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศ สำหรับวิธีการในการคัดเลือกรายสาขาควรอยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบและความสามารถในการแข่งขันของแต่ละสาขา หรืออาจใช้ตารางเปรียบเทียบระหว่างความจำเป็นเร่งด่วนและความสำคัญ เป็นต้น นอกจากนี้ต้องมีกระบวนการปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แน่ใจว่าการจัดลำดับความสำคัญของสาขาดังกล่าวถูกต้องเหมาะสม ยิ่งไปกว่านั้น การกำหนดกรอบนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินอาจจำเป็นต้องระบุให้เห็นประเด็น ท้าทายและโอกาสทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ

- **ขั้นตอนที่ 5: การออกแบบนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน**

ในการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน สิ่งที่ต้องมีคือกรอบการดำเนินงานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการออกแบบ

นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะต้องใช้กฎหมายระดับล่างที่มีอยู่เพื่อสร้างกฎหมายใหม่หรือปฏิรูปกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยใช้กระบวนการปรึกษาหารือ นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นต้องการสร้างภาพฉาย (Scenario) ของผลลัพธ์ของความต้องการในการพัฒนานโยบายโดยใช้แนวทาง Cross-Sectoral หรือ Pragmatic Approach เช่น ภาพฉายต้องประกอบด้วยเงื่อนไขของข้อมูลพื้นฐานและความก้าวหน้าในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์และนโยบาย ยิ่งไปกว่านั้นควรมีการนำเสนอนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินในระดับนโยบายเพื่อให้แน่ใจว่าจะได้แรงสนับสนุนทางการเมืองระดับสูงและถูกนำไปสู่การกำหนดนโยบายได้จริง อีกทั้งยังมีความจำเป็นที่ต้องมีวิเคราะห์ความสามารถของสถาบันและช่องว่างในด้านทักษะเพื่อกำหนดมาตรการแทรกแซงที่เหมาะสมในนโยบาย สุดท้ายกรอบนโยบายที่จะต้องมีการกำหนดช่วงเวลาในการกำกับความก้าวหน้าในการดำเนินการและห้วงเวลาของการทำงานทั้งหมด กำหนดเป้าหมายที่วัดได้ การวัดผลการดำเนินการตามเป้าหมาย ความเป็นไปได้ของช่วงเวลาในการบรรลุตามเป้าหมายในแต่ละช่วงเวลา ควรมีการจำแนกเป้าหมายเป็นระยะสั้น กลาง และยาวของทรัพยากรต่าง ๆ

● ขั้นตอนที่ 6 : การนำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปสู่การปฏิบัติ

ในการนำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปสู่การปฏิบัติ เอกสารนโยบายต้องมีความชัดเจนในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานปฏิบัติ บทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่ายจะต้องสอดคล้องไปกับพันธกิจและความสามารถขององค์กรที่ระบุไว้ในนโยบาย เพื่อให้แต่ละหน่วยงานสามารถดำเนินงานตามที่ได้รับมอบหมาย ไม่เกิดความซ้ำซ้อนในบทบาทและหน้าที่ นอกจากนี้ควรมีการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อให้เกิดความชัดเจนในเรื่อง

บทบาทและความรับผิดชอบระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่หลากหลาย รวมถึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบในเรื่องความสามารถและการจัดสรรทรัพยากร สุดท้ายเอกสารนโยบายควรแสดงให้เห็นการประเมินขั้นต้นสำหรับความต้องการทรัพยากร บทบาทของภาครัฐ ภาคเอกชน หุ่นส่วนการพัฒนา ผู้ให้การสนับสนุนที่ผ่านมาและผู้สนับสนุนรายใหม่ต้องมีความชัดเจน โอกาสในการจัดสรรทรัพยากรในเชิงนวัตกรรม เช่น การทบทวนมาตรการทางภาษี เป็นต้น

● ขั้นตอนที่ 7: การติดตามและประเมินผลนโยบาย

ขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การติดตามและประเมินผลนโยบาย เริ่มจากการพัฒนากรอบในการติดตามตรวจสอบและการประเมินผลโดยการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงวิธีการในการประเมิน ตัวชี้วัด การดำเนินการ กรอบระยะเวลาในการประเมินตามแผน รายงานการติดตามตรวจสอบ เป็นต้น นอกจากนั้นจะต้องมีการทบทวนความก้าวหน้าในการดำเนินการอยู่เป็นระยะ ผลการติดตามตรวจสอบนโยบายจะต้องถูกเปิดให้สาธารณะเข้าถึง สำหรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ และเนื่องจากโดยธรรมชาติของนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นนโยบายที่มีผู้มีส่วนได้เสียในการกระบวนการกำหนดนโยบายเป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นการสร้างความเข้มแข็งของความเป็นเจ้าของโดยกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ การปรับเปลี่ยนนโยบายยังเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น

นอกเหนือไปจากกระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของ UNEP ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น PEMSEA (2015) ยังได้ชี้ให้เห็นว่าการจะเปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจจากมหาสมุทร (Ocean economy)

สู่ระบบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue economy) ซึ่งมีความซับซ้อนและต้องอาศัยระยะเวลาในการจัดการ จำเป็นต้องมีกระบวนการในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายที่เหมาะสม โดยได้หยิบประเด็นที่สำคัญที่ควรนำไปพิจารณาในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายไว้ 5 ประการ ดังนี้

(1) **ควรมีการระดมความคิดเห็นร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน** ในเรื่องเกี่ยวกับการลงทุนในพื้นที่ทะเลและชายฝั่งที่สร้างผลตอบแทนที่ดี ในขณะที่เดียวกันระบบนิเวศก็ได้รับประโยชน์ ข้อดีของกระบวนการนี้คือ การสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการดำเนินกิจกรรมจากรูปแบบเดิมที่ทำลายระบบนิเวศทางทะเลสู่ธุรกิจแนวใหม่ที่ใส่ใจระบบนิเวศมากขึ้น ผ่านรูปแบบการประสานงานภายในกรอบที่ครอบคลุมการจัดการบนพื้นฐานระบบนิเวศ

(2) **นโยบายและแผนต้องมีความชัดเจนในการดำเนินงาน** จากการศึกษาของสหภาพยุโรปพบว่า แม้แผนและนโยบายที่ออกมา มีลักษณะที่ดี แต่ก็เกิดปัญหาในการนำไปสู่ปฏิบัติ เพราะขาดผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับระบบนิเวศในทะเลและชายฝั่ง ส่งผลให้ภาคธุรกิจไม่ได้รับความชัดเจนเท่าที่ควรเกี่ยวกับตัวชี้วัดที่เป็นเรื่องทางด้านเทคนิค ที่ต้องอาศัยความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ดังนั้น การมีผู้เชี่ยวชาญในประเด็นต่าง ๆ เหล่านี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการปรับในการนำกรอบแนวคิดในเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาใช้

(3) **ควรมีการปฏิรูปหน่วยงานหรือองค์การที่รับผิดชอบดูแลเรื่องเกี่ยวกับทะเลและชายฝั่ง** เพราะจากอดีตการบริหารเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ผ่านมา พบว่า หน่วยงานมุ่งเน้นแต่การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องโดยแยกงานกันทำ แต่สำหรับระบบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่ใส่ในระบบนิเวศ มีความจำเป็นที่ทุกหน่วยงานต้องบูรณาการทำงานร่วมกัน ปรีกษาหรือกันมากยิ่งขึ้น จำเป็นต้องมีออกกฎระเบียบ กฎหมาย มีกลไกเชิงสถาบันที่เข้มแข็ง และมีการทำงานร่วมมือกันระหว่างรัฐมนตรี รวมไปถึงการตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(4) **ควรมีข้อมูลทางเศรษฐกิจและองค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่ดี** มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะองค์ความรู้เหล่านี้จะทำให้สามารถกำหนดตัวชี้วัดที่มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากจำเป็นต้องมีการคิดคำนวณการสูญเสียของระบบนิเวศออกมาเป็นตัวเลขทางเศรษฐกิจด้วย ทำให้องค์ความรู้ทั้งสองด้านต้องสามารถนำมาผนวกรวมกันให้ได้มากที่สุด เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับนำเสนอแนวทางการลงทุนและการดำเนินงานทางด้านนโยบายต่อไป

(5) **ควรมีนวัตกรรมทางการเงินในการลงทุน** เนื่องจากต้องสูญเสียเงินไปกับการดูแลระบบนิเวศ ส่งผลให้ผลตอบแทนที่ควรได้รับล่าช้า การคิดค้นระบบวิธีการหรือนวัตกรรมทางการเงินใหม่ ๆ จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือที่มากขึ้นระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งจะส่งผลให้มีอุตสาหกรรมรูปแบบใหม่ ที่ใส่ในระบบนิเวศทางทะเลมากยิ่งขึ้น

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ปัจจุบันหลายประเทศเริ่มดำเนินการจัดทำตามกรอบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แต่ก็ต้องพบกับปัญหาและอุปสรรคในหลายประเด็น ทั้งในเรื่องนิยามความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การปรับปรุงระบบกฎหมาย ระบบการบริหารงานภาครัฐ การเตรียมการลงทุนและการเงิน การนำแนวคิดดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งถือเป็นความท้าทายที่สำคัญ ฉะนั้นการมีกรอบที่ชัดเจนทั้งในเรื่องของนิยาม การบริหารจัดการ กลไกเชิงสถาบัน การลงทุน นวัตกรรมทางธุรกิจ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

ประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

1. การประเมินเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy Assessment)

จากการทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน พบว่า สำหรับภาครัฐและภาคเอกชน ความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ต้องมีการทำให้เกิดความชัดเจน โดยควรมีการประเมินผลเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่ง Maria Corazon M. (2016) ได้ชี้ให้ประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณาในการประเมินประกอบไปด้วย

1) การกำหนดขอบเขตการประเมิน ของการกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จะต้องเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งหมดที่พึ่งพิงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจเหล่านี้จะเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่ในทะเล หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลก็ได้ โดยกิจกรรมในทะเลจะประกอบไปด้วยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในทะเลทั้งหมด เช่น ประมง เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซ การทำเหมืองแร่ในทะเล พลังงานจากทะเล การทำน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืด การขนส่งทางเรือ การท่องเที่ยวทางทะเล และการก่อสร้างในทะเล เป็นต้น ในขณะที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้องในทะเลจะหมายถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้สินค้าและผลิตภัณฑ์จากทะเลเป็นปัจจัยในการผลิต เช่น การแปรรูปอาหารทะเล เทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล อุตสาหกรรมเคมี การทำเกลือ เป็นต้น รวมไปถึงการผลิตสินค้าและบริการจากทะเลและกิจกรรมบนฐานทรัพยากรทางทะเล เช่น การซ่อมบำรุงและการต่อเรือ ท่าเรือ ที่พักนักท่องเที่ยว การสื่อสาร

การประกันทางทะเลและกฎหมาย และบริการทางด้านเทคนิคทางด้านพาณิชย์นาวี เป็นต้น นอกจากนั้นยังรวมไปถึงการศึกษาและวิจัยทางด้านทะเล ตลอดจนกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงต่อในเรื่องทะเลและชายฝั่ง เช่น ความมั่นคงของชาติ ยามชายฝั่ง การคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เป็นต้น

2) การประเมินมูลค่าทรัพยากร ทนทางธรรมชาติและระบบนิเวศทะเลและมหาสมุทรทำให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งโดยปกติยังไม่มีแปลออกมาในรูปเชิงตัวเลข หรือจำนวน เช่น แหล่งที่อยู่อาศัยของปลาและสัตว์น้ำในทะเล การกักเก็บคาร์บอน การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง การรีไซเคิลของเสีย และกระบวนการทางทะเลซึ่งมีอิทธิพลต่อสภาพภูมิอากาศและความหลากหลายทางชีวภาพ ดังนั้น การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการประเมินมูลค่าภายใต้กรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

3) การผนวกกิจกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและกิจกรรมในเชิงนวัตกรรมเข้าสู่บัญชีเศรษฐกิจ-สิ่งแวดล้อมจากมหาสมุทร กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงที่ผ่านมา เช่น การทำน้ำจืดจากน้ำทะเล เทคโนโลยีชีวภาพจากทะเล พลังงานจากทะเล การทำเหมืองแร่ กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่มีความเป็นนวัตกรรมซึ่งมีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองอุดมสมบูรณ์ของทะเลและมหาสมุทร กิจกรรมเหล่านี้จะต้องถูกวัดและผนวกไว้ในบัญชีเศรษฐกิจ-สิ่งแวดล้อมจากมหาสมุทร นอกจากนั้น การเกิดขึ้นนวัตกรรมใหม่จะทำให้เกิดตลาดใหม่และโอกาสสำหรับการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่อไป

อย่างไรก็ตาม ในการประเมินมูลค่าจากเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โจทย์ที่ผู้ทำการประเมินจำเป็นต้องตอบแก่ผู้มีหน้าที่กำหนดนโยบาย คือ จะมี

วิธีการอย่างไรที่จะทำให้มูลค่าเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจสีน้ำเงินสะท้อนให้เห็นในบัญชีรายได้ประชาชาติ และมูลค่าส่วนเพิ่มมวลรวม (Gross Value Added: GVA) จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มาจากเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีจำนวนเท่าไร ดังนั้น ในการประเมินเศรษฐกิจสีน้ำเงินนอกเหนือจากต้องมีความชัดเจนในเรื่องนิยาม ขอบเขตขององค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินแล้ว สิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ เครื่องมือและตัวชี้วัดที่จะนำมาใช้ในการประเมิน จากการทบทวนงานวิจัยและการศึกษาต่าง ๆ พบว่ามีการนำระบบบัญชีเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม (System of Economic and Environmental Account: SEEA) มาใช้เพื่อเป็นกรอบสำหรับการบูรณาการด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศเข้าไปบัญชีรายได้ประชาชาติ (National Income Account) แต่สำหรับประเทศในภูมิภาคทะเลเอเชียตะวันออก (EAS) กลับพบว่ายังไม่ได้มีการนำระบบดังกล่าวมาใช้อย่างกว้างขวาง

ทั้งนี้ สำหรับกรอบตามระบบบัญชีเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม (SEEA) จากการศึกษาของ The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) และโครงการ Wealth Accounting and Valuation of Ecosystem Services (WAVES) ชี้ให้เห็นว่าเป็นเครื่องมือที่ช่วยตอบสนองความต้องการผู้ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย คือ การจัดทำตัวชี้วัดและข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา รวมไปถึงเป็นเครื่องมือสำหรับช่วยในการวิเคราะห์นโยบายและแผนในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาให้มีความยั่งยืนมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การลงทุนในการจัดทำแผนที่ การสำรวจข้อมูล การจัดทำข้อมูลเชิงสถิติ และการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ จึงเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการจัดทำข้อมูลตามระบบบัญชีเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยสามารถนำดัชนีต่าง ๆ มาช่วยเป็นเกณฑ์วัดผลการพัฒนาตามกรอบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ดัชนีวัดผลการดำเนินงานเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เพื่อเป็นการวัดความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจที่แท้จริงจากยุทธศาสตร์เศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยทั่วไป ความต้องการผลลัพธ์ของการพัฒนาจะถูกแสดงออกในรูปแบบข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีการรักษาหรือยกระดับความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อม องค์ประกอบเหล่านี้ถูกทำให้เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพมากกว่าเฉพาะในเชิงปริมาณ ดังนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาถึงเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่จะนำมาใช้วัดผลการดำเนินงานในเชิงปริมาณ เช่น เครื่องมือทางด้านเศรษฐมิติที่มีอยู่ ซึ่งแต่ละประเทศน่าจะนำองค์ความรู้และนวัตกรรมที่สอดคล้องกับบริบทของตนเองมาปรับใช้ ตัวอย่างของดัชนีที่อาจนำมาใช้วัดความก้าวหน้าในการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น

- ดัชนีสวัสดิการทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน (Index of Sustainable Economic Welfare) และดัชนีความก้าวหน้าที่แท้จริง (Genuine Progress Indicator: GPI) เป็นการวัดผลซึ่งใช้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เป็นข้อมูลพื้นฐาน ซึ่งได้รวมตัวชี้วัดที่เป็นประเด็นสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ด้วย เช่น การใช้ทรัพยากร ความยั่งยืนของระบบนิเวศในระยะยาว ในขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเป็นการวัดรายได้ในปัจจุบัน แต่ดัชนีความก้าวหน้าที่แท้จริง (GPI) ถูกออกแบบเพื่อวัดความยั่งยืนของรายได้ในระยะยาว

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Green GDP) เป็นเครื่องมือที่ถูกออกแบบเพื่อแสดงให้เห็นการเพิ่มขึ้น การลดลง และการเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติในผลผลิตมวลรวมภายในประเทศในบัญชีรายได้ประชาชาติ

- **ดัชนีการออมที่แท้จริง (Genuine Savings: GS)** เป็นดัชนีที่แสดงระดับการออมที่แท้จริงของการออมภายในประเทศหลังจากการเสื่อมค่าลงของต้นทุนในการผลิต การลงทุนในทุนมนุษย์ (เช่น การวัดจากค่าใช้จ่ายทางด้านการศึกษา) การลดลงของแร่ธาตุ พลังงาน ป่าไม้ และความเสียหายจากมลพิษทางอากาศทั้งในระดับพื้นที่และในระดับโลก ก็ต้องนำมานับรวมด้วย นอกจากนี้ยังรวมมูลค่าจากความเสียหายในระดับโลกที่เกิดขึ้นจากการปลดปล่อยคาร์บอน การวัดการออมที่แท้จริงยังสามารถวัดจากสิ่งก่อสร้าง ทรัพยากรธรรมชาติ ทุนที่ไม่สามารถจับต้องได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีความจำเป็นต่อความคงอยู่หรืออยู่รอดของสังคมมนุษย์

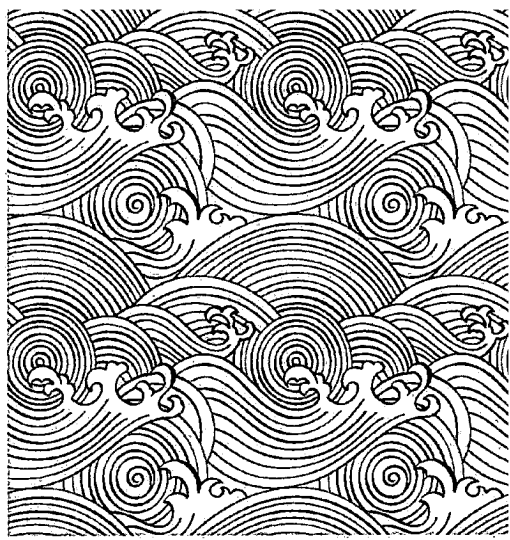
- **ความสุขมวลรวมประชาชาติ (Gross National Happiness: GNH)** เป็นดัชนีที่ชี้ให้เห็นความพอเพียง ในแง่ของความสำเร็จในรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความเป็นอยู่ที่ดีทางด้านจิตใจ สุขภาพ การใช้เวลาในชีวิตประจำวัน การศึกษา ความหลากหลายทางวัฒนธรรมและความสงบ การมีธรรมาภิบาล พลังของชุมชน ความหลากหลายทางนิเวศและการฟื้นฟู และมาตรฐานความเป็นอยู่

- **ดัชนีการพัฒนามนุษย์ (Human Development Index: HDI)** แม้ว่าจะไม่ใช่เศรษฐกิจมิติ ดัชนีดังกล่าวนี้เป็นสถิติที่ประกอบขึ้นด้วยตัวชี้วัดทางด้านสุขภาพ การศึกษา และรายได้ต่อประชากร ตัวชี้วัดเหล่านี้มีจุดประสงค์ที่เห็นได้ชัดเจนในเรื่องการเปลี่ยนจุดสนใจจากเศรษฐศาสตร์การพัฒนาจากบัญชีรายได้ประชาชาติไปยังนโยบายที่มีคนเป็นศูนย์กลาง อย่างไรก็ตาม ดัชนี HDI ยังคงถูกตั้งอยู่บนพื้นฐานตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

เครื่องมือในการวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจจากเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

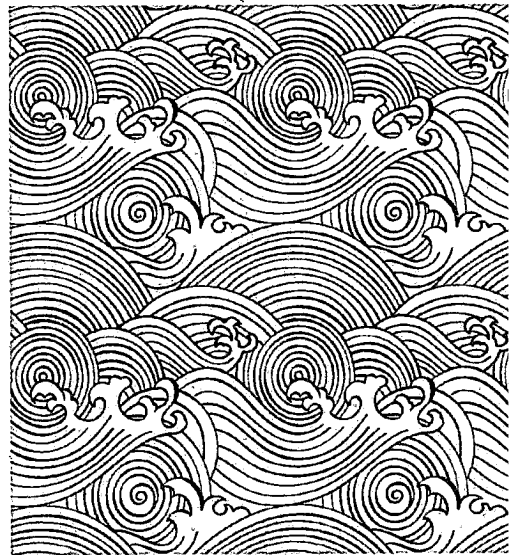
- **The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB)** เป็นเครื่องมือที่ช่วยสะท้อนภาพประโยชน์ทางเศรษฐกิจของความหลากหลายทางชีวภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความสำคัญต่อต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพและการเสื่อมโทรมของระบบนิเวศ นอกจากนี้ TEEB ยังเป็นเครื่องมือที่แสดงให้เห็นแนวทางที่สามารถช่วยผู้ทำหน้าที่ตัดสินใจ ตระหนักและเห็นถึงมูลค่าของระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ รวมไปถึงนำเสนอวิธีในการรวบรวมเอามูลค่าของทรัพยากรไปสู่กระบวนการตัดสินใจ

- **WAVES (Wealth Accounting and Valuation of Ecosystem Services Partnership)** เป็นเครื่องมือในการวัดความมั่งคั่ง แต่เนื่องจากความมั่งคั่งเป็นปัจจัยสะท้อนรายได้ซึ่งประเทศนั้น ๆ สร้างขึ้น เช่น สิ่งก่อสร้าง สินทรัพย์ โครงสร้างพื้นฐาน ทุนทางธรรมชาติ รวมไปถึงทุนมนุษย์และต้นทุนทางสังคม การใช้บัญชีความมั่งคั่งจึงเป็นการวัดจากสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ และสินค้าทุนซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความเป็นอยู่ที่ดีทางเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น กลุ่มธนาคารโลกได้นำแนวคิดบัญชีความมั่งคั่ง (WAVES) ไปประยุกต์ใช้ในประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก เช่น ประเทศในแอฟริกา อเมริกาใต้ เอเชีย สำหรับประเทศที่จัดทำบัญชีในรูปแบบดังกล่าว มักล้วนแล้วแต่มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน และเพื่อเป็นการรับประกันว่าทรัพยากรธรรมชาติจะถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาเป็นเรื่องหลักในการวางแผนการพัฒนาและถูกบันทึกไว้ในบัญชีทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ การทำบัญชีในรูปแบบดังกล่าวจะมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อช่วยให้ประเทศปรับตัวและทำบัญชีที่สอดคล้องกับนโยบาย และยังช่วยพัฒนาวิธีการทางด้านบัญชีของระบบนิเวศ



02

โอกาสและความท้าทาย การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ของประเทศไทย



2.1 สถานภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทางทะเลของประเทศไทย

นิรมล สุธรรมกิจ

“การเติบโตของเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย มีภาคการท่องเที่ยวและภาคการประมงเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ และสามารถจัดกลุ่มจังหวัดตามความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ดัง 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการประมง ได้แก่ สมุทรสาคร ปัตตานี ตราด และจันทบุรี และ (2) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการท่องเที่ยว ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี และตราด ”

ในหัวข้อนี้จะเป็นการนำเสนอภาพรวมของสถานภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลในระดับจังหวัดเท่านั้น โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลที่เชื่อมโยงกับบริบทสังคมของท้องถิ่นหรือจังหวัดนั้น เช่น การประกอบอาชีพของชาวบ้าน การสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่นโดยตรง และการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งตามวิถีชีวิตของชาวบ้านและธุรกิจเอกชน (มิได้เกี่ยวข้องกับการให้สัมปทานของภาครัฐ)

ในการนำเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจของจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง สำหรับ 23 จังหวัด เท่านั้น (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร เนื่องจากต้องการลดความลำเอียงอันเนื่องมาจากข้อมูลที่ค่าแตกต่างกันมากกับจังหวัดอื่น) โดยแบ่งเป็นข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมระดับจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) แบบ Bottom-up ที่จัดทำโดยกรมบัญชีกลาง โดยเป็นตัวเลขประมาณการสำหรับปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายที่มีการจัดทำ การคำนวณ GPP (หัวข้อ 2.1.1) มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งเป็นการจัดเก็บข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่มีข้อมูลล่าสุดและสอดคล้องกัน คือ ตัวเลขประมาณการสำหรับปี พ.ศ. 2557-2558 (หัวข้อ 2.1.2) และ ข้อมูลด้านตัวชี้วัด (indicator) เพื่อประเมินเบื้องต้นในการจัดว่าจังหวัด เหล่านั้นมีลักษณะแบบ “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” มากน้อยเพียงใด โดยการ นำข้อมูลที่มีอยู่มาใช้ในการจัดทำตัวชี้วัด (หัวข้อ 2.1.3)

2.1.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง

การนำเสนอข้อมูล GPP ของจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง จะจัด กลุ่มจังหวัดตามกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) โดยเปรียบเทียบ ข้อมูลระดับจังหวัดที่มีการคำนวณไว้ในปี พ.ศ. 2556 โดยกรมบัญชีกลาง (ซึ่งเป็นการคำนวณแบบ Bottom-up Approach) และพบประเด็นสำคัญ ดังนี้

(1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดที่มีมูลค่ามากที่สุด คือ กลุ่มจังหวัดในภาคกลางตอนล่าง (สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี) เป็นมูลค่ารวมประมาณ 1.932 ล้านล้านบาท รองลงมา

คือ กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออก (ระยอง จันทบุรี ตราด) เป็นมูลค่ารวม 0.911 ล้านล้านบาท และกลุ่มจังหวัดในภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย (นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส) เป็นมูลค่ารวม ประมาณ 0.535 ล้านล้านบาท (ตารางที่ 2-1)

(2) มูลค่า GPP ต่อหัวของกลุ่มจังหวัดที่มีมูลค่ามากที่สุด คือ กลุ่มจังหวัดในภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย (นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส) เป็นมูลค่ารวมประมาณ 5,000 บาทต่อคน รองลงมา คือ กลุ่มจังหวัดในภาคกลางตอนล่าง (สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี) เป็นมูลค่ารวมประมาณ 4,500 บาทต่อคน (ตารางที่ 2-1)

(3) จังหวัดที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ส่วนใหญ่เป็นผลพวงจากกิจกรรมนอกภาคเกษตร และไม่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยตรง เช่น จังหวัดระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ สงขลา นครศรีธรรมราช ฉะเชิงเทรา และภูเก็ต (ตารางที่ 2-2) และมูลค่าผลผลิตนอกภาคเกษตรกรรมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2557-2559 (ตารางที่ 2-3)

(4) กลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่ป่าชายเลนมากที่สุด คือ กลุ่มจังหวัดในภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน (กระบี่ สตูล และตรัง) มีพื้นที่รวมประมาณ 6.5 แสนไร่ รองลงมา คือ ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต) มีพื้นที่รวมประมาณ 5 แสนไร่ (ตารางที่ 2-4) ส่วนกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่แนวปะการังมาก ได้แก่ ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน (ทั้งตอนกลางและตอนล่าง) โดยเฉพาะจังหวัดจังหวัดพังงา กระบี่ สตูล

และภูเก็ต ตามลำดับ สำหรับภาคใต้ฝั่งทะเลอ่าวไทย จังหวัดที่มีแนวปะการังมากที่สุด คือ สุราษฎร์ธานี (ข้อมูลจาก <http://marinegiscenter.dmcr.go.th/mis/#.WnDDNqhI9Pb>)

หากพิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลด้านเศรษฐกิจและด้านทรัพยากร ป่าชายเลนและป่าชายหาดแล้ว มีข้อสังเกตที่น่าสนใจ 4 ประการ คือ

(1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออก มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ สูงกว่ากลุ่มจังหวัดอื่น รองลงมา คือ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตามลำดับ

(2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ตอนกลางและตอนล่าง) มีพื้นที่ ป่าชายเลนมากที่สุด รองลงมา คือ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก และกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย

(3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน (6 จังหวัด) ซึ่งมีพื้นที่ ป่าชายเลนและแนวปะการังมากที่สุด แต่กลับมูลค่า GPP และ มูลค่า GPP per capita ในระดับที่ต่ำกว่ากลุ่มจังหวัดอื่น

(4) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน (6 จังหวัด) และกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย (5 จังหวัด) มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ รวม 0.950 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นเพียงครึ่งหนึ่งของมูลค่าทางเศรษฐกิจ ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง (1.932 ล้านล้านบาท) โดยกลุ่มจังหวัด ภาคใต้ทั้งสองกลุ่ม มีรายได้ส่วนหนึ่งมาจากฐานทรัพยากรทางทะเลและ ชายฝั่ง. (รวมทั้งการได้รับประโยชน์จากพื้นที่ป่าชายเลน ป่าชายหาด และ แนวปะการังของตน) เช่น การท่องเที่ยวทางทะเล และกิจกรรมด้านที่พัก ค้างแรมและภัตตาคาร

ตารางที่ 2-1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง

กลุ่ม ที่	กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ข้อมูลปี 2556		
		มูลค่า GPP รวม (ล้านบาท)	มูลค่า GPP ต่อหัว (บาท)	ประชากร (พันคน)
1	ภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง จันทบุรี และตราด	910,881	560,395	1,625
2	ภาคกลางตอนล่าง ได้แก่ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี (ไม่รวม กทม.)	1,932,603	434,064	4,452
3	ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย คือ เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์	124,268	131,892	942
4	ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย คือ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี	267,965	178,180	1,504
5	ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย ได้แก่ นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส	534,934	103,113	5,188
6	ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ ระนอง พังงา และภูเก็ต	211,112	201,719	1,047
7	ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ กระบี่ สตูล และตรัง	206,896	161,170	1,284

ที่มา: การคำนวณมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยคณะผู้วิจัย ข้อมูลจาก กรมบัญชีกลาง (2556)
หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

ตารางที่ 2-2 มูลค่าผลผลิตภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2556

(หน่วย: ล้านบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	มูลค่าผลผลิต ทางการเกษตร	มูลค่าผลผลิต นอกภาคเกษตร
1. ภาคตะวันออก		
ระยอง	23,465	784,100
จันทบุรี	42,584	37,167
ตราด	11,749	11,816
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)		
สมุทรสงคราม	2,300	12,154
สมุทรสาคร	20,806	373,091
สมุทรปราการ	3,575	581,091
ฉะเชิงเทรา	17,626	186,044
ชลบุรี	23,213	712,703
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย		
เพชรบุรี	12,716	59,492
ประจวบคีรีขันธ์	15,499	36,561
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย		
ชุมพร	22,847	30,884
สุราษฎร์ธานี	53,005	161,228

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทพ.	มูลค่าผลผลิต ทางการเกษตร	มูลค่าผลผลิต นอกภาคเกษตร
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย		
นครศรีธรรมราช	53,666	125,739
พัทลุง	13,635	24,774
สงขลา	38,922	187,906
ปัตตานี	13,530	29,197
นราธิวาส	19,784	27,782
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน		
ระนอง	8,031	12,444
พังงา	24,971	23,211
ภูเก็ต	3,149	139,305
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน		
กระบี่	35,118	75,129
สตูล	9,517	11,057
ตรัง	32,898	43,177

ที่มา: ข้อมูลจาก กรมบัญชีกลาง

หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

ตารางที่ 2-3

มูลค่าผลผลิตภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557-2559

(หน่วย: ล้านบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม พท.	ผลผลิตภาคเกษตร			ผลผลิตนอกภาคเกษตร		
	2557	2558	2559	2557	2558	2559
1. ภาคตะวันออก	99,251	92,450	98,523	932,703	910,625	947,949
ระยอง	21,059	18,936	20,236	873,103	846,884	876,880
จันทบุรี	60,260	56,983	60,987	40,818	43,895	49,091
ตราด	17,932	16,531	17,299	18,782	19,845	21,978
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)	60,522	57,573	60,506	2,022,013	2,107,072	2,271,841
สมุทรสงคราม	2,446	2,294	2,516	16,352	17,331	18,325
สมุทรสาคร	19,702	18,459	20,513	317,316	326,438	345,693
สมุทรปราการ	2,531	2,307	2,508	662,772	684,322	689,380
ฉะเชิงเทรา	19,829	18,682	18,272	304,248	298,007	322,642
ชลบุรี	16,014	15,831	16,697	721,325	780,974	895,800
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเล อ่าวไทย	22,826	22,176	23,795	112,100	117,850	126,075
เพชรบุรี	8,413	7,101	7,310	50,876	53,115	55,587
ประจวบคีรีขันธ์	14,413	15,075	16,484	61,224	64,735	70,488
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเล อ่าวไทย	78,296	77,616	88,228	161,133	177,697	195,019
ชุมพร	31,389	30,660	37,029	37,905	40,583	45,221
สุราษฎร์ธานี	46,907	46,956	51,199	123,229	137,114	149,799

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ผลผลิตภาคเกษตร			ผลผลิตนอกภาคเกษตร		
	2557	2558	2559	2557	2558	2559
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเล อ่าวไทย	119,218	104,666	115,900	368,064	392,413	407,842
นครศรีธรรมราช	39,412	34,675	38,807	102,097	106,083	111,709
พัทลุง	11,847	9,845	10,618	21,054	21,597	24,490
สงขลา	35,321	32,380	35,365	189,301	204,469	206,337
ปัตตานี	17,693	15,897	17,684	31,305	33,654	36,624
นราธิวาส	14,945	11,869	13,427	24,306	26,610	28,683
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเล อันดามัน	29,162	25,812	28,945	186,822	222,945	252,355
ระนอง	9,877	8,821	10,082	13,399	13,876	15,625
พังงา	13,966	12,105	13,488	32,663	46,019	50,411
ภูเก็ต	5,319	4,886	5,375	140,760	163,050	186,319
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเล อันดามัน	62,707	56,636	62,033	108,552	115,903	127,777
กระบี่	25,071	24,294	26,562	50,304	54,764	60,962
สตูล	14,360	13,362	14,649	17,424	18,782	20,289
ตรัง	23,275	18,980	20,823	40,824	42,357	46,525

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

**ตารางที่ 2-4 พื้นที่ป่าชายเลน ป่าชายหาด และแนวปะการัง
ของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง**

กลุ่ม ที่	กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ข้อมูลปี 2557 (ไร่)		
		ป่าชายเลน	ป่าชายหาด	แนวปะการัง
1	ภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง จันทบุรี และตราด	152,512.64	6.28	21,674.28
2	ภาคกลางตอนล่าง ได้แก่ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และ ชลบุรี (ไม่รวม กทม.)	61,412.62	0	6,471.85 (เฉพาะชลบุรี)
3	ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย คือ เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์	16,346.42	430.79	1,449.91 (เฉพาะ ประจวบฯ)
4	ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย คือ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี	84,831.06	93.46	45,334.49
5	ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย ได้แก่ นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส	116,027.70	1,411.78	659.09 (ยกเว้นพัทลุง และนราธิวาส)
6	ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ ระนอง พังงา และภูเก็ต	449,766.95	14,814.47	42,885.42
7	ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ กระบี่ สตูล และตรัง	651,160.85	6,931.00	30,479.06

ที่มา: คำนวณโดยคณะผู้วิจัย โดยใช้ข้อมูลป่าชายเลนและป่าชายหาด จากโครงการ
จำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน พ.ศ. 2557 (บทสรุปสำหรับผู้บริหาร),
สำนักอนุรักษ์ป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (เม.ย.2558)
และข้อมูลพื้นที่แนวปะการังมาจาก <http://marinegiscenter.dmcg.go.th/mis/#.WnDDNqhl9Pb>

หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

2.1.2 มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง

ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของกลุ่มจังหวัดทางทะเลและชายฝั่ง ประกอบด้วย การใช้ที่ดินประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน กิจกรรมประมง (การประมงน้ำลึกและประมงชายฝั่ง และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำกร่อยและน้ำเค็ม) กิจกรรมอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล (เช่น ทำเค็มตากแห้ง น้ำปลา ปลาป่น ห้องเย็น หมักดอง อื่น ๆ) กิจกรรมทำเทียบเรือ และกิจกรรมการท่องเที่ยว (สถานประกอบการ และมูลค่ารายได้จากการท่องเที่ยวของชาวไทยและชาวต่างชาติ) โดยมีข้อค้นพบ ดังนี้

การใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน ตามรายงานของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในปี พ.ศ. 2557 พบว่า ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ป่าชายเลนเพื่อการทำนาเกลือ สำหรับพื้นที่เพื่อการเกษตรมักใช้เพื่อปลูกพืชไม้ผลและไม่ยืนต้นขึ้นกับลักษณะภูมิประเทศและบริบททางเศรษฐกิจของพื้นที่ (เช่น มะพร้าว ยางพารา สวนผลไม้ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ) และมีเพียงบางจังหวัดที่มีการทำนาเกลือ (เช่น สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และเพชรบุรี) ซึ่งจัดอยู่ในประเภทการใช้พื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ (ตารางที่ 2-5) ซึ่งพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น รวมพื้นที่เมือง พื้นที่เลนอบ และพื้นที่ทำเหมืองแร่ ซึ่งจะไม่กล่าวถึงในที่นี้

กิจกรรมประมง (การประมงน้ำลึกและประมงชายฝั่ง และการเพาะเลี้ยง) และกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางทะเล (เช่น ทำเค็มตากแห้ง น้ำปลา ปลาป่น ห้องเย็น หมักดอง อื่น ๆ) พบประเด็นที่น่าสนใจ 4 ประการ ได้แก่

(ก) การใช้สัตว์น้ำส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการประเภทยั่งยืน
แช่แข็ง (พ.ศ. 2557) จังหวัดที่มีปริมาณสัตว์น้ำทางทะเลเพื่อกิจการท่องเที่ยว
ค่อนข้างมาก คือ สมุทรสาคร สมุทรปราการ สงขลา ระยอง ระนอง ปัตตานี
และ ตรัง ตามลำดับ (ตารางที่ 2-6) สำหรับจังหวัดที่มีการใช้สัตว์น้ำเพื่อการ
ผลิตอาหารทะเลแปรรูป (อาหารกระป๋อง ลูกชิ้นปลา น้ำปลา) ค่อนข้างมาก
คือ สมุทรสาคร สมุทรปราการ และระยอง ตามลำดับ รองลงมา คือ การ
จับสัตว์น้ำทะเลเพื่อการทำปลาป่น ส่วนใหญ่จะผลิตที่จังหวัดสมุทรสงคราม
สมุทรปราการ ระยอง และตรัง (ตารางที่ 2-6) ซึ่งสัตว์น้ำบางส่วนนำเข้าจาก
ต่างประเทศ

(ข) มูลค่าผลผลิตประมงทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2557) ของ
กรมประมง แบ่งเป็นกิจกรรมการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล การเพาะเลี้ยงหอยทะเล
การเพาะเลี้ยงปลาน้ำกร่อย และการประมงชายฝั่ง และพบว่า ผลผลิตใน
การเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล มีมูลค่ามากที่สุด (ประมาณ 44,000 ล้านบาท)
รองลงมา คือ ผลผลิตในการเพาะเลี้ยงหอยทะเล (ประมาณ 3,000 ล้าน
บาท) และการเพาะเลี้ยงปลาน้ำกร่อย (ประมาณ 2,600 ล้านบาท)
(ตารางที่ 2-7) ส่วนจังหวัดที่มีมูลค่าผลผลิตประมงทางทะเลและชายฝั่ง
มากที่สุด คือ ปัตตานี (มูลค่ามากกว่า 10,000 ล้านบาท) รองลงมา (มูลค่า
มากกว่า 4,000 ล้านบาท) คือ สมุทรสาคร จันทบุรี ตราด สงขลา
สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ระนอง และฉะเชิงเทรา ตามลำดับ ส่วนจังหวัดที่มี
การเพาะเลี้ยงกุ้งมากที่สุดคือ จันทบุรี และตราด (มูลค่ามากกว่า 4,000 ล้าน
บาท) และจังหวัดที่มีการเพาะเลี้ยงปลาน้ำกร่อยมากที่สุดคือ ฉะเชิงเทรา
และปัตตานี (มูลค่ามากกว่า 4,000 ล้านบาท) สำหรับการประมงชายฝั่งนั้น
ข้อมูลของบางจังหวัดได้รวมการประมงน้ำลึกและการประมงพื้นบ้าน
เข้าด้วยกัน จึงไม่สามารถเปรียบเทียบได้

(ค) มูลค่าเพิ่มสาขาประมง ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2556 จากสถิติของกรมบัญชีกลาง (ซึ่งรวบรวมมาจาก GPP สาขาประมงของจังหวัดต่าง ๆ) พบว่า การประมงน้ำลึกลับและชายฝั่งมีมูลค่าเพิ่มมากที่สุด รองลงมา คือ การทำฟาร์มเลี้ยงกุ้ง ส่วนจังหวัดที่มีมูลค่าเพิ่มสาขาประมงมากที่สุด คือ สมุทรสาคร ปัตตานี จันทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ตรัง ตราด สตูล และสงขลา ตามลำดับ (ตารางที่ 2-8)

(ง) มูลค่ากิจกรรมด้านประมงน้ำเค็มในระดับอำเภออาศัยข้อมูลของกรมประมงเรื่องสถิติปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำ ณ ท่าขึ้นปลาน้ำเค็ม (ซึ่งรวมทั้งการประมงในและนอกน่านน้ำไทย และไม่รวมสัตว์น้ำที่นำเข้าห้องเย็นหรือโรงงานแปรรูป) ประจำปี พ.ศ. 2557 ซึ่งข้อมูลของสถิตินี้ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับข้อมูลการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มและน้ำกร่อยได้ข้างต้นได้เพราะรวมการประมงนอกน่านน้ำไทย และจังหวัดที่มีมูลค่ากิจกรรมด้านนี้สูง ได้แก่ ปัตตานี สมุทรสาคร ภูเก็ต ชุมพร และระยอง ตามลำดับ (ตารางที่ 2-9)

กิจกรรมท่าเทียบเรือทางทะเลและชายฝั่ง เนื่องด้วยข้อจำกัดของข้อมูลทุติยภูมิในด้านมูลค่าในการศึกษารั้งนี้ จึงนำข้อมูลเฉพาะ “ปริมาณ” ตามข้อมูลท่าเรือของกรมเจ้าท่าและองค์การสะพานปลา ปี พ.ศ. 2558 ซึ่งแบ่งกิจกรรมท่าเรือเป็น ท่าเรือท่องเที่ยว ท่าเรือประมงและสะพานปลา ท่าเรือพาณิชย์ ท่าเรื่อน้ำลึก และท่าเรือด้านอื่น ๆ (โดยไม่รวมท่าเรือเอกชนรายเล็กและที่ไม่ได้ปรากฏในรายงานของกรมเจ้าท่า) (ตารางที่ 2-10 ถึงตารางที่ 2-12) และพบประเด็นที่น่าสนใจ 3 ประการ คือ

(ก) จังหวัดที่มีกิจกรรมด้านท่าเรือหลากหลายด้าน คือ ภูเก็ต รองลงมา คือ ระนอง ระยอง ชุมพร สุราษฎร์ธานี และกระบี่ ตามลำดับ

และท่าเรือที่มีมาก คือ ท่าเรือท่องเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่ภูเก็ต ระนอง ระยอง ชุมพร ประจวบฯ และกระบี่ ตามลำดับ เนื่องจากจังหวัดเหล่านี้ มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ และธุรกิจท่าเรือท่องเที่ยวของจังหวัดเหล่านี้ ในปี พ.ศ. 2559 สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้รวมประมาณ 32.64 ล้านคน โดยท่าเรือที่รองรับนักท่องเที่ยวได้มากกว่า 4 ล้านคน อยู่ที่จังหวัดภูเก็ต กระบี่ นครศรีธรรมราช และสงขลา ตามลำดับ

(ข) ท่าเรือประมงและสะพานปลาตั้งอยู่ฝั่งทะเลอ่าวไทยจำนวน 6 แห่ง และฝั่งทะเลอันดามันจำนวน 8 แห่ง กระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ โดยจังหวัดที่มีท่าเรือประมง/สะพานปลามากที่สุดคือ ตรัง และสตูล และจังหวัดที่มีท่าเรือค้าปลีกมากที่สุด คือ สุราษฎร์ธานี รองลงมา คือ ชุมพร และตรัง ถึงกระนั้น ท่าเรือค้าปลีกที่สำคัญตั้งอยู่ในจังหวัดระยอง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือนิคมมาบตาพุด

(ค) ปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล เมื่อปี พ.ศ. 2558 ในจังหวัดชลบุรี มีมากที่สุด รองลงมาคือ ระยอง และสมุทรปราการ ซึ่งเป็นไปตามที่ตั้งของท่าเรือที่สำคัญนั่นเอง สำหรับท่าเรือค้าปลีกหรือท่าเรือพาณิชย์ที่สำคัญ คือ ท่าเรือการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือนิคมมาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือสงขลา ตามลำดับ สำหรับท่าเรือการค้าชายฝั่ง ที่สำคัญ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสมุทรปราการ และท่าเรือบ้านดอน (สุราษฎร์ธานี) ตามลำดับ

กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด สามารถประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจจากรายได้ของสถานประกอบการด้านท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวและผู้มาเยี่ยมเยือน

และรายได้จากธุรกิจการจัดบริการการท่องเที่ยว ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านทะเลและชายฝั่ง สำหรับข้อมูลของสถานประกอบการ (จำนวนห้องพักและอัตราการเข้าพักเฉลี่ย) และมูลค่ารายได้จากการท่องเที่ยวของชาวไทยและชาวต่างชาติ ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 ตามข้อมูลสถิติสรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ พ.ศ. 2558 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ (ตารางที่ 2-13) และพบว่า (ก) จังหวัดที่มีจำนวนห้องพักมากกว่า 10,000 ห้อง ได้แก่ ภูเก็ต ชลบุรี สุราษฎร์ธานี พังงา สงขลา กระบี่ ระยอง และตราด ตามลำดับ (ข) จังหวัดที่มีอัตราการเข้าพักมากกว่าร้อยละ 70 คือ ชลบุรี และ ภูเก็ต (ค) จังหวัดที่มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนมากที่สุด ได้แก่ ภูเก็ต ชลบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา กระบี่ และระยอง ตามลำดับ และ (ง) จังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวของชาวไทยและชาวต่างชาติมากกว่า 40 ล้านบาท คือ ภูเก็ต ชลบุรี กระบี่ สุราษฎร์ธานี และสงขลา โดยรายได้จากการท่องเที่ยวดังกล่าวนี้เป็นรายได้ที่มาจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค การใช้บริการสถานบันเทิงต่าง ๆ โรงแรมและที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม การเดินทางภายในประเทศ ค่ารักษาพยาบาล

อย่างไรก็ดี ข้อมูลด้านของสถานประกอบการโรงแรมและรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนดังกล่าว อาจจะเป็นการท่องเที่ยวที่ไม่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และในปัจจุบันนี้ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลจำแนกรายได้จากสถานประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงทะเลและชายฝั่ง (เช่น โรงแรมติดชายหาด หรือโรงแรมบนเกาะที่เป็นพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวของจังหวัด เป็นต้น) รวมถึงธุรกิจบริการท่องเที่ยวหรือนำเที่ยวเฉพาะที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทะเลและชายฝั่ง (เช่น การดำน้ำตื้นและน้ำลึกดูปะการัง การเล่นเรือหรือพายเรือและว่ายน้ำในทะเล เป็นต้น) จึงทำให้การประเมินมูลค่ารายได้จากการท่องเที่ยว

ในระดับจังหวัดดังปรากฏในตารางที่นำเสนอ นั้น อาจจะมีใช้ประโยชน์ ทรัพยากรทางทะเลและชายหาดของบางจังหวัดนั้นจริง แต่กลับเป็นการ ท่องเที่ยวที่ไปใช้ประโยชน์ทางทะเลและชายหาดในจังหวัดอื่นด้วย ตัวอย่างเช่น การจัดงานเที่ยวของบริษัทท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต ส่วนใหญ่ เป็นการท่องเที่ยวในจังหวัดพังงาและกระบี่ และในบางครั้งการท่องเที่ยว ในจังหวัดกระบี่ ก็ได้เป็นการท่องเที่ยวทางทะเลทั้งหมด ยังมีการท่องเที่ยว ทางบกด้วย นอกจากนี้ ยังมีการท่องเที่ยวทางทะเลอีกประเภทหนึ่ง คือ International Cruise ทั้งเรือขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ที่มาหยุดแวะในบาง จังหวัด แต่ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลจึงยังไม่สามารถประเมินมูลค่าการ ท่องเที่ยวประเภทนี้ได้

กิจกรรมของหน่วยงานราชการเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่งในระดับจังหวัด ประกอบด้วย การปลูกและฟื้นฟูป่าชายเลน การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง การส่งเสริมการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มและ น้ำกร่อย และการปรับปรุงระบบระบายน้ำเค็มและน้ำจืด (ตารางที่ 2-14) ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีของการส่งเสริม และพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการของสำนักงานประมาณ โดยในการนำเสนอข้อมูลนั้นได้รวมทั้งงบลงทุนและงบดำเนินงานเข้า ด้วยกัน เพื่อพิจารณายอดเงินงบประมาณที่ได้รับทั้งหมด

กิจกรรมที่ใช้งบประมาณจำนวนมาก คือ เส้นทางศึกษาธรรมชาติ ป่าชายเลน (บางขุนเทียน กทม.) การอนุรักษ์และป้องกันการพังทลายของ ชายฝั่งทะเล (ฉะเชิงเทรา ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร) การยกระดับสันเขื่อนหิน ทิ้งหรือเขื่อนเรียงหินขนาดใหญ่หรือแนวกันคลื่นหรือเขื่อนป้องกันตลิ่งริมทะเล (สมุทรปราการ ระนอง นครศรีธรรมราช ตรัง) และการก่อสร้าง ประตูกั้นน้ำเค็ม (เพชรบุรี สงขลา)

เมื่อพิจารณาการจัดสรรงบประมาณสำหรับกิจกรรมด้านการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในช่วงปีงบประมาณ 2554-2559 (ตารางที่ 2-14) มีข้อสังเกตอย่างน้อย 3 ประการ ได้แก่

(ก) เกือบทุกกลุ่มจังหวัดดำเนินกิจกรรมการลงทุน (investment) เพื่อการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งหรือแนวกันคลื่นหรือตลิ่งพัง (ยกเว้นกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก) เนื่องจากปัจจุบันปัญหาดังกล่าวมีความรุนแรงมากขึ้นจนนำไปสู่การสูญเสียที่ดินและการประกอบอาชีพของประชาชน

(ข) ปัญหาการระบายน้ำเค็มส่วนใหญ่ดำเนินการในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ในขณะที่เมืองพัทยาให้ความสำคัญกับการปรับปรุงคุณภาพน้ำและการกำจัดขยะมูลฝอยบริเวณชายหาด (ไม่ได้แสดงรายละเอียดในตาราง) และ

(ค) บางจังหวัดให้ความสำคัญกับการปรับปรุงแนวปะการังหรือการจัดทำแนวปะการังเทียม และการพัฒนาแหล่งเพาะพันธุ์ปลา ได้แก่ จันทบุรี และเมืองพัทยา

กิจกรรมประเภทอื่น ๆ ในระดับจังหวัดทางทะเลและชายฝั่งนั้น ไม่สามารถดำเนินการจัดเก็บข้อมูลได้ครบถ้วน เช่น ธุรกิจซ่อมเรือ อุตสาหกรรมต่อเรือ โรงเรียน/วิทยาลัยที่เกี่ยวข้อง ธุรกิจด้านเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเลและเทคโนโลยีทางทะเล การบริการด้านสิ่งแวดล้อมทะเล (กำจัดมลพิษทางทะเล) และการบริการบริษัทที่ปรึกษาด้านทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และการผลิตพลังงานลมตามริมหาดหรือในทะเล

สำหรับกิจกรรมด้านการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซฯ เหมือนแร่ในทะเล และการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นกิจกรรมของหน่วยงานระดับประเทศ

และมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นนับเป็นประโยชน์ของประเทศ หรือ
ธุรกิจระดับประเทศ ซึ่งผลประโยชน์ตกอยู่กับประชาชนทุกคนในประเทศ
จึงมิได้นับเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของระดับจังหวัดใดจังหวัดหนึ่ง
ดังนั้น จึงไม่สามารถนำมาประเมินจำแนกเป็นมูลค่าเศรษฐกิจสีน้ำเงินระดับ
จังหวัดได้ สำหรับการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของกิจกรรมดัง
กล่าวในระดับประเทศนั้น ได้มีการศึกษาไว้แล้วใน “ผลประโยชน์ชาติ
ทางทะเล” โดยเผด็จศึกดี จารยะพันธุ์ และคณะ (2550)

ตารางที่ 2-5

การใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ป่าชายเลน (ไร่)	นาุ้ง (ไร่)	พื้นที่เกษตร (ไร่)	อื่น ๆ (ไร่)
1. ภาคตะวันออก				
ตราด	59,727.02	20,707.58	12,809.31	8,770.35
จันทบุรี	82,594.79	81,715.95	32,088.69	12,730.59
ระยอง	10,190.83	15,563.36	3,750.81	2,217.48
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)				
ชลบุรี	4,551.71	2,113.69	2,326.92	18,356.14
ฉะเชิงเทรา	7,585.35	2,860.00	3,237.16	16,526.63
สมุทรปราการ	10,643.31	51,645.66	951.33	11,531.47
สมุทรสาคร	20,385.69	50,671.52	7,811.84	89,513.98
สมุทรสงคราม	18,246.56	16,556.43	1,311.65	44,210.38
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย				
เพชรบุรี	14,839.53	5,703.79	14,858.80	51,037.84
ประจวบคีรีขันธ์	1,506.89	4,017.79	5,189.13	601.71

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ป่าชายเลน (ไร่)	นาแก้ง (ไร่)	พื้นที่เกษตร (ไร่)	อื่น ๆ (ไร่)
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย				
ชุมพร	37,001.35	15,834.12	32,738.14	3,463.01
สุราษฎร์ธานี	47,829.71	28,221.00	9,510.29	7,279.62
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย				
นครศรีธรรมราช	80,922.46	52,926.05	10,088.79	5,811.53
พัทลุง	445.72	1,629.42	6,986.08	7,648.52
สงขลา	17,178.75	7,119.68	15,434.56	10,487.06
ปัตตานี	17,405.86	3,838.41	8,258.19	10,669.60
นราธิวาส	ที่ดินป่าชายเลนอยู่นอกเหนือจากขอบเขตการจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลน			
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน				
ระนอง	161,919.41	4,112.10	16,138.23	38,054.32
พังงา	274,401.14	6,087.01	31,339.88	54,113.56
ภูเก็ต	13,446.40	2,852.19	2,281.79	10,729.94
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน				
กระบี่	213,646.09	12,780.64	41,417.32	54,760.08
ตรัง	211,625.11	13,758.65	34,854.47	42,396.94
สตูล	225,889.65	15,752.74	46,448.68	46,950.70

ที่มา: สำนักอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลนกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมายเหตุ: (ก) ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล และ
(ข) พื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น อาทิ ทำเทียบเรือ พื้นที่ทิ้งร้าง พื้นที่เมือง
พื้นที่เลนงอก และพื้นที่ทำเหมืองแร่ในเขตป่าชายเลน

คู่มือการดำเนินงานนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

ตารางที่ 2-6

ปริมาณสัตว์น้ำในการผลิตของโรงงาน ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2557

(หน่วย: ตัน)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ที่เข้า ห้องเย็น	กระป๋อง + ลูกชิ้น	น้ำปลา	ปลาเต็ม	กุ้งแห้ง+ หมึกแห้ง	ปลาป่น
1. ภาคตะวันออก						
ตราด	1,310	6,920	7,930	1,404	32	1,598
จันทบุรี	10,800	6	2,086	100	16	493
ระยอง	31,600	36,273	10,930	3,445	6,330	10,723
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)						
ชลบุรี	1,818	-	9,326	7	69	2,448
ฉะเชิงเทรา	-	-	-	-	8,361	-
สมุทรปราการ	231,488	204,800	32,184	12,000	5	11,746
สมุทรสาคร	371,982	514,435	2,050	3,125	452	72,811
สมุทรสงคราม	3,673	1,581	13,635	3,955	3,175	38
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย						
เพชรบุรี	2,600	10	-	952	1,563	-
ประจวบคีรีขันธ์	1,796	-	-	1,000	30	2,464
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย						
ชุมพร	9,012	2,712	-	273	725	340
สุราษฎร์ธานี	5,037	1,715		1,528	129	-

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	ที่เข้า ห้องเย็น	กระบอง + ลูกชิ้น	น้ำปลา	ปลาเต็ม	กุ้งแห้ง+ หมึกแห้ง	ปลาลบ่น
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย						
นครศรีธรรมราช	-	-	-	2,716	1,997	-
พัทลุง	-	-	-	844	54	-
สงขลา	56,836	-	-	1,404	437	-
ปัตตานี	20,584	-	-	36,733	275	-
นราธิวาส	-	146 (น้ำบูดู)	-	146	-	-
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน						
ระนอง	22,796	-	-	160	1,500	-
พังงา	-	-	-	17	39	258
ภูเก็ต	1,530	-	-	-	3	-
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน						
กระบี่	225	860	-	-	76	-
ตรัง	20,268	10,505	-	-	-	10,731
สตูล	-	7,912	-	14	3	-

ที่มา: หนังสือสถิติธุรกิจการประมงปี พ.ศ. 2554-2557 โดยกรมประมง กระทรวงเกษตร
และสหกรณ์

หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

ตารางที่ 2-7 มูลค่าผลผลิตประมงทางทะเลและชายฝั่ง ระดับจังหวัด ปี พ.ศ.2557

(หน่วย: พันบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	เลี้ยง กุ้งทะเล	เลี้ยง หอยทะเล	เลี้ยง ปลาน้ำกร่อย	สัตว์น้ำทะเล ขึ้นท่า	รวม
1. ภาคตะวันออก					
ตราด	4,027,942.00	45,308.60	60,918.63	967,590.00	5,101,759
จันทบุรี	6,574,874.00	65,028.75	72,906.80	49,078.00	6,761,888
ระยอง	1,853,909.00	8,717.97	18,277.64	1,626,335.00	3,507,240
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)					
ชลบุรี	221,223.00	380,216.92	0	828,695.00	1,430,135
ฉะเชิงเทรา	3,303,990.00	110,963.00	679,833.62	22,487.00	4,117,274
สมุทรปราการ	935,044.00	818,017.44	80,980.92	743,886.00	2,577,928
สมุทรสาคร	1,931,821.00	107,416.83	28,047.84	6,225,636.00	8,292,922
สมุทรสงคราม	280,531.00	206,657.31	49,907.89	227,339.00	764,435
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย					
เพชรบุรี	1,479,644.00	577,440.74	20,762.46	105,763.00	2,183,610
ประจวบคีรีขันธ์	2,386,181.00	580.20	21,484.71	1,044,639.00	3,452,885
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย					
ชุมพร	1,759,876.00	28,695.22	25,951.85	1,126,152.00	2,940,675
สุราษฎร์ธานี	3,602,421.00	667,823.97	130,168.42	346,348.00	4,746,761

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทข.	เลี้ยง กุ้งทะเล	เลี้ยง หอยทะเล	เลี้ยง ปลาน้ำกร่อย	สัตว์น้ำทะเล ขึ้นท่า	รวม
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย					
นครศรีธรรมราช	2,599,595.00	2,400.00	93,803.08	638,476.00	3,334,274
พัทลุง	128,371.00	0.00	9,421.00	0.00	137,792
สงขลา	2,676,801.00	0.00	193,475.00	2,175,278	5,045,554
ปัตตานี	409,323.00	0.00	402,764.00	10,859,326.00	11,671,413
นราธิวาส	29,075.00	0.00	76,996.00	689,963.00	796,034
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน					
ระนอง	1,823,946.00	21,040.48	76,691.17	2,375,818.00	4,297,496
พังงา	1,803,507.00	112,661.80	185,195.09	803,466.00	2,904,830
ภูเก็ต	480,786.00	0.00	39,553.76	3,751,885.00	4,272,225
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน					
กระบี่	1,751,159.00	5,940.00	149,600.00	288,750.00	2,195,449
ตรัง	2,208,301.00	5,550.00	78,881.72	876,000.00	3,168,733
สตูล	1,903,459.00	0.00	121,197.75	2,800,000.00	4,824,657
รวม	44,171,779	3,164,459	2,616,819	38,572,910	88,525,969

ที่มา: สถิติประมง 2557 กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล และข้อมูลสัตว์น้ำทะเลขึ้นท่า ในบางจังหวัดเป็นการรวมข้อมูลของประมงน้ำลึกและประมงชายฝั่งรวมกัน

ตารางที่ 2-8 มูลค่าเพิ่มสาขาประมง ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2556

(หน่วย: ล้านบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	น้ำลึก และ ชายฝั่ง	เลี้ยง ปลา + เลี้ยงปู	เลี้ยงกุ้ง	เลี้ยง หอย	เพาะ ปลา และกุ้ง	อื่น ๆ	รวม
1. ภาคตะวันออก							
ตราด	1,411	19	1,622	45	822	12	3,931
จันทบุรี	1,004	45	2,907	52	-	11	4,019
ระยอง	867	12	701	4	9	29	1,622
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)							
ชลบุรี	1,071	-	47	133	1,472	105	2,828
ฉะเชิงเทรา	60	387	608	6	404	423	1,888
สมุทรปราการ	-	382	880	143	-	-	1,405
สมุทรสาคร	17,261	7	6	179	-	190	17,644
สมุทรสงคราม	297	5	72	197	16	111	689
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย							
เพชรบุรี	136	4	350	80	18	109	696
ประจวบคีรีขันธ์	1,676	11	2,096	1	25	62	4,038
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย							
ชุมพร	578	28	542	37	86	332	1,604
สุราษฎร์ธานี	203	123	1,519	416	4	176	2,440
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย							
นครศรีธรรมราช	799	143	399	-	59	125	1,525
พัทลุง	-	9	93	-	52	533	687
สงขลา	1,674	66	698	-	317	244	2,999
ปัตตานี	4,937	403	176	-	41	255	5,812

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	น้ำลึก และ ชายฝั่ง	เลี้ยง ปลา + เลี้ยงปู	เลี้ยงกุ้ง	เลี้ยง หอย	เพาะ ปลา และกุ้ง	อื่น ๆ	รวม
นราธิวาส	284	26	11	-	3	39	363
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน							
ระนอง	1,810	30	780	4	-	99	2,723
พังงา	2,580	96	289	48	238	13	3,263
ภูเก็ต	780	20	272	-	538	-	1,610
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน							
กระบี่	364	33	72	4	34	7	514
ตรัง	1,355	86	1,586	5	-	577	3,609
สตูล	1,849	58	1,008	-	107	58	3,081

ที่มา: สถิติ GPP ปี พ.ศ. 2556 ของจังหวัดต่าง ๆ โดยการสนับสนุนของกรมบัญชีกลาง
หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาค่าเฉลี่ยของข้อมูล

ตารางที่ 2-9 มูลค่าสัตว์น้ำเค็มที่ขึ้นท่า ระดับอำเภอ ปี พ.ศ.2554-2558

(หน่วย: พันบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.		2554	2555	2556	2557	2558
1. ภาคตะวันออก						
ตราด	อ.เมือง	170,331	202,159	166,738	139,349	87,965
	อ.แหลมงอบ	284,919	365,898	312,707	365,987	179,942
	อ.คลองใหญ่	582,629	586,584	575,670	462,254	408,325
จันทบุรี	อ.แหลมสิงห์	77,409	70,409	54,061	49,078	28,798
ระยอง	อ.เมือง	1,219,476	1,423,514	1,738,620	1,333,500	1,107,137

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.		2554	2555	2556	2557	2558
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)						
ชลบุรี	อ.ศรีราชา	75,025	102,488	99,665	94,845	78,121
	อ.สัตหีบ	169,544	204,099	359,268	631,157	713,102
ฉะเชิงเทรา	อ.บางปะกง	42,063	24,804	14,552	22,487	38,021
สมุทรปราการ	อ.เมือง	835,393	922,879	1,012,662	743,886	616,972
สมุทรสาคร	อ.เมือง	5,379,009	6,600,660	7,373,962	6,225,636	4,158,241
สมุทรสงคราม	อ.เมือง	245,030	231,988	226,224	227,339	209,097
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย						
เพชรบุรี	อ.บ้านแหลม	104,557	115,066	116,903	105,763	266,057
	อ.ชะอำ	27,825	24,136	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	อ.หัวหิน	71,606	68,782	47,760	39,440	2,741
	อ.เมือง	930,514	1,014,884	939,410	1,041,898	863,744
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย						
ชุมพร	อ.เมือง	805,913	832,624	942,127	1,004,213	1,356,481
	อ.หลังสวน	119,772	117,561	252,873	121,939	151,480
สุราษฎร์ธานี	อ.เมือง	147,325	97,238	74,965	62,572	45,524
	อ.ดอนสัก	277,018	162,222	141,458	116,865	85,662
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย						
นครศรีธรรมราช	อ. ขนอม	223,102	167,588	258,718	292,873	275,932
	อ. สีชล	82,370	84,771	153,680	122,141	107,436
	อ. ท่าศาลา	106,449	88,412	75,810	57,686	48,244
	อ.เมือง	72,586	35,522	24,574	70,101	174,020
	อ.ปากพนัง	168,959	197,302	74,996	95,675	109,656
สงขลา	อ.เมือง	2,104,586	2,341,821	2,117,643	2,175,278	1,624,267
ปัตตานี	อ.เมือง	6,540,657	8,953,374	9,733,820	10,859,326	11,620,919

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.		2554	2555	2556	2557	2558
นราธิวาส	อ.เมือง	467,683	463,346	322,868	357,274	344,356
	อ.ตากใบ	552,948	482,057	340,118	332,689	267,179
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน						
ระนอง	อ.เมือง	498,665	518,968	442,945	466,650	323,392
พังงา	อ.กระบุรี	540,017	419,530	410,516	336,816	255,410
	อ.ท้ายเหมือง	498,665	518,968	442,945	466,650	323,392
ภูเก็ต	อ.เมือง	2,344,083	2,699,842	3,238,856	3,751,885	4,306,263
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน						
กระบี่	อ.เมือง	327,490	297,137	351,643	385,278	406,371
ตรัง	อ.กันตัง	1,644,574	2,258,699	2,384,753	3,599,424	3,490,015
สตูล	อ.ละงู	149,567	183,021	132,349	94,871	521,936
	อ.เมือง	1,334,929	1,673,427	1,313,535	1,182,296	844,826

ที่มา : สถิติปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำ ณ ทำขึ้นปลาน้ำเค็ม 2557 กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

การสำรวจปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำ ณ ทำขึ้นปลาน้ำเค็ม ดำเนินการรวบรวมข้อมูลใน 22 จังหวัดชายทะเล รวมทั้งหมด 43 อำเภอ ครอบคลุมทำขึ้นปลาหลัก ๆ ที่สำคัญในแต่ละอำเภอ โดยเป็นทำขึ้นปลาที่มีการนำขึ้นสัตว์น้ำเป็นส่วนใหญ่ของอำเภอนั้น ๆ (รวมท่าองค์การสะพานปลา) สำหรับทำขึ้นปลาขนาดเล็กซึ่งมีเรือจำนวนไม่มากนักนำสัตว์น้ำมาขึ้นท่า ทั้งที่เป็นท่าเรือประมงพาณิชย์และท่าเรือประมงพื้นบ้าน การสำรวจครอบคลุมเพียงบางส่วนเท่านั้น นอกจากนี้ไม่รวมปริมาณสัตว์น้ำในส่วนของนำเข้าห้องเย็นหรือโรงงานแปรรูปซึ่งไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลที่ผ่านท่าได้ ทั้งนี้ปริมาณสัตว์น้ำที่ขึ้นท่าเป็นผลการจับจากเรือประมงที่ทำการประมงทั้งในน่านน้ำไทยและนอกล่านน้ำไทย และหมายรวมถึงผลจับของเรือที่ชักธงไทยและเรือธงต่างชาติ โดยเรือธงต่างชาติจะมีการนำสัตว์น้ำมาขึ้นท่าที่ประเทศไทยในลักษณะของการนำเข้าสัตว์น้ำ

หมายเหตุ: ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

ตารางที่ 2-10 จำนวนท่าเทียบเรือและปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล
ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2558

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวนท่าเทียบเรือ (แห่ง) ประเภทต่าง ๆ				ปริมาณ สินค้า เมืองท่า ชายทะเล (ล้านตัน)
	ท่าเรือ ท่องเที่ยว	ท่าเรือ ประมง / สะพาน ปลา	ท่าเรือ พาณิชย์ / ท่าเรือ น้ำลึก	ท่าเรือ ด้านอื่น ๆ	
1. ภาคตะวันออก					
ตราด	6	1			0.488
จันทบุรี	1	-	-	-	-
ระยอง	9	1	1		56.579
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)					
ชลบุรี	2	1	1	-	135.129
ฉะเชิงเทรา	8	-	-	-	0.393
สมุทรปราการ	-	-	1	-	11.128
สมุทรสาคร	3	1	-	-	2.816
สมุทรสงคราม	18	-	-	-	0.952
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย					
เพชรบุรี	1	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	6	-	-	-	0.298
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย					
ชุมพร	8	-	2	-	0.257
สุราษฎร์ธานี	4	-	4	-	3.187

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวนท่าเทียบเรือ (แห่ง) ประเภทต่าง ๆ				ปริมาณ สินค้า เมืองท่า ชายทะเล (ล้านตัน)
	ท่าเรือ ท่องเที่ยว	ท่าเรือ ประมง / สะพาน ปลา	ท่าเรือ พาณิชย์ / ท่าเรือ น้ำลึก	ท่าเรือ ด้านอื่น ๆ	
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย					
นครศรีธรรมราช	1	1	-	-	2.400
พัทลุง	1	-	-	-	-
สงขลา	4	1	1	-	9.600
ปัตตานี	-	-	-	-	-
นราธิวาส	2	-	-	-	0.417
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน					
ระนอง	12	1	1	-	0.520
พังงา	3	-	-	-	-
ภูเก็ต	18	1	1	-	0.320
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน					
กระบี่	6	1	-	2	3.077
ตรัง	4	2	2	0	2.231
สตูล	3	3	-	-	0.085

ที่มา: กรมเจ้าท่า. รายงานการสำรวจเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว ปีงบประมาณ 2559 จำแนกตามเส้นทางเรือเดินทะเล และรายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ.2558 ปีงบประมาณ 2559 รวมทั้งการสืบค้นจาก Google Map ระหว่างวันที่ 21-23 พฤษภาคม 2560 (ทั้งนี้ ไม่รวมข้อมูลกรุงเทพมหานคร เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล)

ตารางที่ 2-11 ข้อมูลปริมาณเที่ยวเรือและปริมาณสินค้าท่าเทียบเรือพาณิชย์
ปี พ.ศ. 2559

ด้านศุลกากร	เรือค้าต่างประเทศ		เรือค้าชายฝั่ง		รวมทั้งหมด	
	รวมขาเข้าและขาออก		รวมขาเข้าและขาออก		รวมขาเข้าและขาออก	
	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)
กรุงเทพฯ	4,692	15,354,480	7,944	4,284,314	12,636	19,638,794
จันทบุรี (คลองใหญ่)	7,892	601,039	0	0	7,892	601,039
ระยอง (มาบตาพุด)	7,465	48,757,993	10,627	7,488,968	18,092	56,246,961
ชลบุรี (แหลมฉบัง)	19,122	122,446,802	23,488	17,584,835	42,610	140,031,637
ฉะเชิงเทรา	142	160,629	374	255,463	516	416,092
สมุทรปราการ	0	0	12,789	11,070,657	12,789	11,070,657
สมุทรสาคร	324	64,243	3,346	2,768,914	3,670	2,833,157
สมุทรสงคราม	77	157,552	1,492	815,583	1,569	973,135
ประจวบคีรีขันธ์ (เกาะหลัก)	299	2,189,937	443	519,343	742	2,709,280
ชุมพร	0	0	370	229,804	370	229,804
สุราษฎร์ธานี (บ้านดอน)	1,530	4,627,824	4,924	3,681,522	6,454	8,309,345
สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย)	160	0	18	848	178	848
นครศรีธรรมราช	136	559,465	12	13,300	148	572,765
นครศรีธรรมราช (สิชล)	239	1,174,475	752	185,961	991	1,360,436
สงขลา	6,965	10,128,435	2,123	1,911,060	9,088	12,039,495

ด้านศุลกากร	เรือค้าต่างประเทศ		เรือค้าชายฝั่ง		รวมทั้งหมด	
	รวมขาเข้าและขาออก		รวมขาเข้าและขาออก		รวมขาเข้าและขาออก	
	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ปริมาณสินค้า (ตัน)
ปัตตานี	313	7,525	24	0	337	7,525
ปัตตานี (ตากใบ)	1,625	114,338	0	0	1,625	114,338
ระนอง	35,830	823,022	0	0	35,830	823,022
ภูเก็ต	1,192	321,329	48	83,885	1,240	405,214
กระบี่	680	1,935,798	0	0	680	1,935,798
ตรัง (กันตัง)	2,000	2,370,605	0	0	2,000	2,370,605
สตูล	1,848	98,999	0	0	1,848	98,999
รวมทั้งสิ้น	92,531	211,894,490	68,774	50,894,456	161,305	262,788,946

ที่มา: กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักงานแผนงาน กรมเจ้าท่า. (2560). รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2559 ปังงบประมาณ 2560

ตารางที่ 2-12 กิจกรรมด้านท่าเรือท่องเที่ยวและโดยสาร ปี พ.ศ. 2558

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวน ท่าเรือ	ขนาดเรือ	จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนเที่ยว (เที่ยวต่อปี)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/ปี)
1. ภาคตะวันออก					
ตราด	6	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	105	20,880	1,802,280
จันทบุรี	1	เรือขนาดเล็ก	8	14,704	197,112
ระยอง	9	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	184	2,802	136,592

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวน ท่าเรือ	ขนาดเรือ	จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนเที่ยว (เที่ยวต่อปี)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/ปี)
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)					
ชลบุรี	2	เรือขนาดใหญ่	30	22,012	3,183,776
ฉะเชิงเทรา	8	กรมเจ้าท่า จัดเป็นท่าเรือ บริเวณแม่น้ำ	30	27,254	443,000
สมุทรปราการ	-		-	-	-
สมุทรสาคร	3		9	74,880	2,279,520
สมุทรสงคราม	18		116	2,970	57,431
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย					
เพชรบุรี	1	เรือขนาดเล็ก	15	320	2,320
ประจวบคีรีขันธ์	6	เรือขนาดเล็ก	83	3,560	98,968
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย					
ชุมพร	8	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	9	1,876	209,356
สุราษฎร์ธานี	4	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	45	14,584	1,574,384
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย					
นครศรีธรรมราช	1	เรือขนาดเล็ก	3	110,464	4,273,808
พัทลุง	1	เรือขนาดเล็ก	38	6,320	50,560
สงขลา	4	เรือขนาดเล็ก/ใหญ่ + แพขนานยนต์	34	29,420	3,960,568

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวน ท่าเรือ	ขนาดเรือ	จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนเที่ยว (เที่ยวต่อปี)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/ปี)
ปัตตานี	-	-	-	-	-
นราธิวาส	2	แพขนานยนต์	4	68,190	983,600
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน					
ระนอง	12	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	303	39,976	611,480
พังงา	3	เรือขนาดเล็ก	358	38,428	662,692
ภูเก็ต	18	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	719	244,200	6,972,430
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน					
กระบี่	6	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	162	83,135	4,671,492
ตรัง	4	เรือขนาดเล็ก	44	7,501	121,952
สตูล	3	เรือขนาดเล็ก + ใหญ่	74	6,883	342,220

ที่มา: กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า. (2560). รายงานการสำรวจเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว ปีงบประมาณ 2560

หมายเหตุ: จำนวนเรือ เทียบเรือ และผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยว จำแนกตามเส้นทางเดินเรือ (ทะเล) ปีงบประมาณ 2559

**ตารางที่ 2-13 สถานประกอบการโรงแรมและรายได้จากการท่องเที่ยว
ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2558**

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวนห้องพัก	อัตราการ เข้าพัก (%)	จำนวน ผู้เข้าพักรวม (ชาวไทย+ ชาวต่างชาติ)	รายได้ จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
1. ภาคตะวันออก				
ตราด	10,366	60.43	1,655,063	14,445
จันทบุรี	4,256	54.51	1,093,031	5,263
ระยอง	13,636	64.81	3,608,350	28,380
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)				
ชลบุรี	42,887	74.81	9,515,306	138,053
ฉะเชิงเทรา	1,501	54.62	464,374	3,984
สมุทรปราการ	4,012	58.40	821,887	4,901
สมุทรสาคร	2,026	56.61	641,208	2,177
สมุทรสงคราม	2,068	59.18	561,759	1,910
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย				
เพชรบุรี	6,561	68.87	2,569,559	20,456
ประจวบคีรีขันธ์	8,969	65.70	2,879,696	27,872
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย				
ชุมพร	4,824	54.92	1,060,778	5,881
สุราษฎร์ธานี	37,375	66.83	4,657,058	68,053

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวนห้องพัก	อัตราการ เข้าพัก (%)	จำนวน ผู้เข้าพักแรม (ชาวไทย+ ชาวต่างชาติ)	รายได้ จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย				
นครศรีธรรมราช	7,268	55.66	2,361,906	13,587
พัทลุง	1,810	58.25	683,496	2,555
สงขลา	18,616	65.26	4,375,200	48,885
ปัตตานี	857	49.37	220,291	862
นราธิวาส	2,360	53.05	580,123	2,529
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน				
ระนอง	3,241	51.88	723,941	3,727
พังงา	11,933	59.42	962,020	37,215
ภูเก็ต	82,962	73.38	11,928,579	313,006
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน				
กระบี่	19,020	62.81	3,482,186	78,336
ตรัง	3,778	59.75	1,047,762	7,710
สตูล	3,340	55.99	713,371	7,001

ที่มา: สถิติสรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ พ.ศ. 2558 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ และมีอัตราการตอบกลับแบบสอบถามเฉลี่ยของสถานประกอบการพักรแรมทั้งประเทศ ร้อยละ 44.81

หมายเหตุ: ตัวเลขที่มีแถบสี แสดงว่า ผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติมีบทบาทมากกว่าผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย (รายละเอียดปรากฏในภาคผนวกของกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ) และไม่รวมข้อมูลกรุงเทพฯ เพื่อลดปัญหาลำเอียงของข้อมูล

ตารางที่ 2-14 งบประมาณอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
ระดับจังหวัด ระหว่างปีงบประมาณ 2554-2559

(หน่วย: ล้านบาท)

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวน โครงการ	ด้านป่า ชายเลนและ ศูนย์ศึกษา	ด้านเพาะเลี้ยง และประมง	ด้านกักเข้ ชายฝั่ง	ด้านระบายน้ำ และคุณภาพน้ำ
1. ภาคตะวันออก		542,000	6,190,600		
ตราด	1	294,000			
จันทบุรี	2		6,130,000		
ระยอง	2	248,000	60,600		
2. ภาคกลางตอนล่าง		71,306,396	3,738,625	153,670,000	1,617,776
กทม. (บางขุนเทียน)	3	32,975,000			
ชลบุรี	1	630,000			
พัตยา	15	481,396	3,738,625		1,617,776
ฉะเชิงเทรา	4			43,110,000	
สมุทรปราการ	3			91,600,000	
สมุทรสาคร	5	37,205,000		18,960,000	
สมุทรสงคราม	3	15,000			1,000,000
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย				82,500,000	10,000,000
เพชรบุรี	1				10,000,000
ประจวบคีรีขันธ์	4			82,500,000	
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเล อ่าวไทย		4,330,000		36,040,600	
ชุมพร	5	4,330,000		36,040,600	
สุราษฎร์ธานี					

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	จำนวน โครงการ	ด้านป่า ชายเลนและ ศูนย์ศึกษา	ด้านเพาะเลี้ยง และประมง	ด้านกักเพาะ ชายฝั่ง	ด้านระบายน้ำ และคุณภาพน้ำ
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย				24,020,900	4,950,000
นครศรีธรรมราช	2			24,020,900	
สงขลา	3				4,950,000
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเล อันดามัน		1,600,000		5,280,000	
ระนอง	2	1,600,000		5,280,000	
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน		3,500,000		45,350,800	
ตรัง	5	3,500,000		45,350,800	
รวมทั้งสิ้น		81,278,396	9,929,225	346,862,300	17,567,776

ที่มา: งบประมาณแผ่นดิน

2.1.3 ข้อมูลด้านตัวชี้วัด (indicator) เพื่อประเมินการเข้าสู่ เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เนื่องด้วยข้อจำกัดของข้อมูลที่จะนำมาใช้เพื่อเป็นตัวชี้วัด
การเป็นจังหวัดที่มีเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น มูลค่าเศรษฐกิจของธุรกิจท่องเที่ยว
ในทะเลและชายฝั่ง มูลค่าเศรษฐกิจของธุรกิจโรงแรมและภัตตาคารที่
เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง มูลค่าของทรัพยากร
ป่าชายเลนและปะการัง มูลค่าของกิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์
และป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของ
ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม และการอนุรักษ์พันธุ์ปลาและพืชตาม
ชายฝั่งและท้องทะเล เช่น ธนาคารบูม้า การอนุรักษ์ป่าชายเลน หญ้าทะเล

พะยูน ม้าน้ำ ฯลฯ เป็นต้น จึงทำให้ต้องใช้ข้อมูลของทางหน่วยงานราชการที่มีการจัดเก็บข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูล GPP ของระดับจังหวัด แบบ Bottom-up Approach โดยกรมบัญชีกลาง (ซึ่งใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2556 ที่เป็นปีล่าสุดในการจัดเก็บข้อมูลแบบนี้) และข้อมูล GPP ของระดับจังหวัด แบบ Top-down Approach โดยสำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้ง ข้อมูลของกรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมเจ้าท่า สำนักงานสถิติแห่งชาติ มาใช้ในการจัดทำตัวชี้วัดถึงระดับความเป็นเศรษฐกิจสีน้ำเงินของจังหวัด

ตัวชี้วัดการเป็นเศรษฐกิจสีน้ำเงินของจังหวัดชายฝั่งทะเล อาจแบ่งเป็น 4 กรณีย คือ

(ก) สัดส่วนเศรษฐกิจด้านประมงต่อมูลค่าผลผลิตมวลรวมระดับจังหวัด (Gross Province Product: GPP)

(ข) สัดส่วนเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว (โรงแรมและภัตตาคาร) ต่อ GPP

(ค) สัดส่วนพื้นที่ป่าชายเลนต่อพื้นที่จังหวัด และ

(ง) สัดส่วนงบประมาณด้านการอนุรักษ์และป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากส่วนกลางของจังหวัด

ตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงไว้ในตารางที่ 2-15 และสรุปผลการคำนวณตัวชี้วัดและวิเคราะห์ตัวชี้วัดได้ 4 ประการ ดังนี้

(1) จังหวัดที่มีสัดส่วนสาขาประมง (ซึ่งไม่ได้มีการจำแนกเป็นประมงน้ำจืดและน้ำเค็ม) ต่อ GPP มากกว่าร้อยละ 10 ได้แก่ ตราด ปัตตานี สตูล และระนอง อย่างไรก็ตาม ข้อข้อมูลมูลค่าผลผลิตประมงทางทะเลและชายฝั่งของกรมประมงดังแสดงในตารางที่ 2-7 และตารางที่ 2-9 อาจกล่าวได้ว่าสาขาประมงน้ำเค็มมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินของจังหวัดเหล่านี้ และการประมงของปัตตานี สตูล สมุทรสาคร ภูเก็ต และระนอง ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมด้านประมงชายฝั่งโดยพิจารณาจากมูลค่าสัตว์น้ำเค็มขึ้นท่า (ตารางที่ 2-7) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เน้นทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของไทย ส่วนมูลค่าสัตว์น้ำเค็มขึ้นท่าของจังหวัดอื่นนั้น ยังไม่อาจกล่าวได้ว่าสัตว์น้ำเค็มเหล่านั้นเป็นทรัพยากรประมงในเขตทะเลน่านน้ำของไทย เนื่องจากข้อมูลในตารางที่ 2-9 รวมสัตว์น้ำเค็มของเรือประมงนอกน่านน้ำไทย ถึงกระนั้นก็ตาม ข้อมูลของตารางที่ 2-7 อาจอนุมานได้ว่ามูลค่าเศรษฐกิจของสาขาประมงในจังหวัดจันทบุรี ฉะเชิงเทรา และจังหวัดในภาคใต้เกือบทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากมูลค่าการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่เข้มข้น ทั้งด้านพื้นที่ชายเลน การใช้น้ำกร่อยและการระบายน้ำกร่อยที่มีสารเคมีตกค้างจากอาหารสัตว์น้ำ ซึ่งส่งผลข้างเคียงเชิงลบต่อระบบนิเวศชายฝั่งได้

(2) จังหวัดที่มีสัดส่วนสาขาโรงแรมและภัตตาคารสูงที่สุดคือ ภูเก็ต (ร้อยละ 45.88) ส่วนจังหวัดอื่น ๆ มีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 10 เช่น ตราด กระบี่ สุราษฎร์ธานี และเนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีมีการจำแนกสาขาโรงแรมและภัตตาคารเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง จึงอนุมานว่ามูลค่าเศรษฐกิจของสาขาโรงแรมและภัตตาคารของจังหวัดเหล่านี้

เป็นตัวแทน (proxy) ของมูลค่าการท่องเที่ยวทางทะเลไปปรากฏก่อน เนื่องจากการสำรวจข้อมูลแผนที่ตั้งของโรงแรมพบว่า ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ในอำเภอหรือตำบลที่ติดทะเลและชายหาด และจากการสำรวจข้อมูลด้านอัตราค่าห้องพักของโรงแรมและอัตราค่าอาหารของภัตตาคารเหล่านั้นพบว่า มีอัตราที่สูงกว่าโรงแรมและภัตตาคารที่เน้นการท่องเที่ยวทางบก (ในจังหวัดเดียวกัน) ดังนั้น หากมูลค่าโรงแรมและภัตตาคารของจังหวัดใดมากกว่าอีกจังหวัดหนึ่ง จะขอสันนิษฐานว่าจังหวัดนั้นมีมูลค่าการท่องเที่ยวทางทะเลสูงกว่า และอาจสะท้อนด้วยว่า จังหวัดเหล่านี้พึ่งพิงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเพื่อการขยายตัวทางธุรกิจด้านโรงแรมและภัตตาคาร

(3) จังหวัดที่มีสัดส่วนต่อพื้นที่ป่าชายเลนต่อพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัด มากกว่าร้อยละ 10 คือ สตูล และพังงา ส่วนจังหวัดที่มีสัดส่วนรองลงมา คือ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร และตราด ตามลำดับ แสดงว่าทรัพยากรป่าชายเลนยังคงมีบทบาทสำคัญต่อสาขาประมงและสาขาการท่องเที่ยวของจังหวัดเหล่านี้และอาจจะส่งผลเชิงบวกทางตรงและทางอ้อมต่อการประมงและการท่องเที่ยวของจังหวัดใกล้เคียง

(4) จังหวัดที่มีสัดส่วนงบประมาณด้านการอนุรักษ์และป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต่อบประมาณทั้งหมดของจังหวัด ในช่วงปีงบประมาณ 2554 ถึงปีงบประมาณ 2559 สูงกว่าร้อยละ 5 คือ ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ตรัง ชุมพร และฉะเชิงเทรา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง หากการลงทุนดังกล่าวสำเร็จจุลวง จังหวัดเหล่านี้จะมีศักยภาพที่จะได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้มากขึ้นในอนาคต

ส่วนจังหวัดอื่นจะเน้นโครงการด้านการอนุรักษ์ป่าชายเลนและปะการัง และโครงการประมงเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด-น้ำเค็ม อย่างไรก็ตาม ยังมีงบประมาณของหน่วยราชการหลายแห่งที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์การเพิ่มพูนและการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การก่อสร้างท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ติดชายฝั่งทะเล เป็นต้น แต่งบประมาณเหล่านี้ไม่ได้จัดสรรให้ระดับจังหวัด ดังนั้น จึงไม่ได้นำมาพิจารณาร่วมในการกำหนดตัวชี้วัดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของระดับจังหวัด

จากข้อมูลตัวชี้วัดดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า การเติบโตของเศรษฐกิจสีน้ำเงินของจังหวัดเหล่านี้ในประเทศไทย มีภาคการท่องเที่ยว และภาคการประมงเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ และสามารถจัดกลุ่มจังหวัดตามความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการประมง (พิจารณาจากสัดส่วนการประมงต่อ GPP ที่คาดว่าส่วนใหญ่เป็นการประมงน้ำเค็มและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็ม) ได้แก่ ตราด ปัตตานี สตูล ระนอง สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ตรัง พังงา ประจวบคีรีขันธ์ และจันทบุรี และ (2) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการท่องเที่ยว (พิจารณาจากสัดส่วนสาขาโรงแรมและภัตตาคารต่อ GPP ที่คาดว่าส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด) ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ชลบุรี สงขลา และพังงา

ตารางที่ 2-15

ตัวชี้วัดด้านเศรษฐกิจเพื่อประเมินการเข้าสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ระดับจังหวัด

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	สัดส่วนต่อ GPP (2556)		สัดส่วนพื้นที่ ป่าชายเลน ต่อพื้นที่ทั้งหมด (2557)	สัดส่วนงบฯ อนุรักษ์ฯ ต่อ งบฯ จังหวัด (2554-59)
	สาขาประมง (ไม่ได้แยกน้ำ จืดและน้ำเค็ม)	สาขาโรงแรม และภัตตาคาร (ไม่ได้แยกกรณี เที่ยวทะเล)		
1. ภาคตะวันออก				
ตราด	16.68 %	6.28 %	3.52 %	0.04 %
จันทบุรี	5.04 %	0.49 %	1.90 %	0.71 %
ระยอง	0.20 %	0.43 %	0.51 %	0.02 %
2. ภาคกลางตอนล่าง (ไม่รวม กทม.)				
ชลบุรี	0.36 %	3.99 %	0.20 %	0.04 %
ฉะเชิงเทรา	0.93 %	0.09 %	0.22 %	4.21 %
สมุทรปราการ	0.24 %	0.46 %	2.00 %	6.04 %
สมุทรสาคร	4.48 %	0.15 %	4.63 %	5.02 %
สมุทรสงคราม	4.83 %	4.99 %	5.48 %	0.11 %
3. ภาคใต้ตอนบนฝั่งทะเลอ่าวไทย				
เพชรบุรี	0.96 %	2.48 %	0.48 %	1.08 %
ประจวบคีรีขันธ์	6.03 %	3.23 %	0.04 %	8.70 %
4. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอ่าวไทย				
ชุมพร	2.98 %	2.65 %	0.86 %	4.90 %
สุราษฎร์ธานี	1.14 %	5.81 %	0.58 %	-

กลุ่มจังหวัด จำแนกตาม ทช.	สัดส่วนต่อ GPP (2556)		สัดส่วนพื้นที่ ป่าชายเลน ต่อพื้นที่ทั้งหมด (2557)	สัดส่วนงบฯ อนุรักษ์ฯ ต่อ งบฯ. จังหวัด (2554-59)
	สาขาประมง (ไม่ได้แยกน้ำ จืดและน้ำเค็ม)	สาขาโรงแรม และภัตตาคาร (ไม่ได้แยกกรณี เที่ยวทะเล)		
5. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอ่าวไทย				
นครศรีธรรมราช	0.85 %	0.73 %	1.18 %	1.99 %
พัทลุง	1.79 %	2.44 %	0.02 %	-
สงขลา	1.32 %	2.56 %	0.17 %	0.42 %
ปัตตานี	13.60 %	0.39 %	1.81 %	-
นราธิวาส	0.76 %	1.01 %	0.01 %	-
6. ภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน				
ระนอง	13.30 %	2.40 %	7.49 %	0.95 %
พังงา	6.77 %	3.82 %	10.56 %	-
ภูเก็ต	1.13 %	45.88 %	3.63 %	-
7. ภาคใต้ตอนล่างฝั่งทะเลอันดามัน				
กระบี่	0.47 %	6.13 %	7.41 %	-
ตรัง	4.74 %	1.04 %	7.19 %	5.72 %
สตูล	14.97 %	1.85 %	14.43 %	-

2.2 เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

อติสร อิศรางกูร ณ อยุธยา

“การกำหนดให้พื้นที่เศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรทางทะเลเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่า เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้นำมาสู่การกำหนดแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสม มีกลไกในการสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการต่าง ๆ มีการกำหนดกรอบกติกาที่สำคัญ มีการกำหนดนโยบาย มีการวางแผนและมีการประเมินการดำเนินงาน ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาศัยฐานทรัพยากรทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความยั่งยืน และเป็นธรรม การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในกระบวนการพัฒนาที่ยั่งยืน”

เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน หรือ Blue Economy Zoning เป็นรูปแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่คล้าย ๆ กับการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ที่พบเห็นในหลาย ๆ ประเทศ เช่น เขตอุตสาหกรรม หรือเขตสถานบันเทิง เป็นต้น เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ พื้นที่เศรษฐกิจที่มีฐานการสร้างรายได้มาจากการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเล เช่น การสร้างรายได้จากกิจกรรมทำประมง การท่องเที่ยว การเดินเรือ หรือขุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น เนื่องจาก

ทรัพยากรทางทะเลต่าง ๆ ล้วนมีความพึ่งพาซึ่งกันเป็นระบบนิเวศเดียวกัน และในหลาย ๆ กรณีมีทรัพยากรทางทะเลยังมีความเปราะบาง ดังนั้น การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จึงควรดำเนินไปอย่างระมัดระวัง มิฉะนั้นอาจส่งผลทำให้การใช้ประโยชน์ จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจขาดความยั่งยืนหรือส่งผลกระทบต่อทางลบ ต่อกิจกรรมข้างเคียง ทำให้ในที่สุดประเทศไม่สามารถใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม

ในบางกรณีพบว่ามีบางพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร ทางทะเลเพื่อสร้างรายได้อย่างมากมายแต่พื้นที่ดังกล่าวขาดการบริหาร จัดการที่ดีทำให้ทรัพยากรทางทะเลมีความเสื่อมโทรม การสร้างรายได้ ขาดความยั่งยืน มีความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการต่าง ๆ หรือมีการ จัดสรรผลประโยชน์อย่างไม่เป็นธรรมทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่สามารถ รับผลประโยชน์ได้ ในขณะที่กลุ่มคนบางคนกลับได้รับผลประโยชน์อย่าง มากมาย สำหรับประเทศไทยปัญหาการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล อย่างไม่ยั่งยืนและไม่เป็นธรรมมีให้เห็นในหลายกรณี ตัวอย่างเช่น การ เพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวเกินขีดความสามารถในการรองรับของ ชายหาดหรือเกาะต่าง ๆ ปัญหาการสูญเสียปะการังและหญ้าทะเล ปัญหา คราบน้ำมัน ขยะทะเลและขยะบนเกาะ ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาสิ่งปลูกสร้าง ชายฝั่งและการจัดการที่ขาดเอกภาพและที่นำไปสู่ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ปัญหาความขัดแย้งจากการใช้พื้นที่เพื่อเพาะเลี้ยงชายฝั่ง ปัญหาความ ขัดแย้งระหว่างการทำประมงพื้นบ้านและประมงเชิงพาณิชย์ ปัญหาการ จับปลาเกินขีดความสามารถในการรองรับทำให้ปริมาณทรัพยากรประมง ลดลง เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาศัยฐานทรัพยากรทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม จึงควรมีการบริหารจัดการที่ดี โดยวิธีหนึ่งที่บางประเทศนิยมนำมาใช้คือ การกำหนดให้พื้นที่เศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรทางทะเลเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่า เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทั้งนี้เพื่อนำมาสู่การกำหนดแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสม มีกลไกในการสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการต่าง ๆ มีการกำหนดกรอบกติกาที่สำคัญ มีการกำหนดแนวนโยบาย มีการวางแผนและมีการประเมินการดำเนินงาน ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาศัยฐานทรัพยากรทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความยั่งยืน และเป็นธรรม ส่วนนี้นำเสนอ

1) แนวคิดหรือฐานคิดของการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินว่าทำไมต้องมีการกำหนดให้บางพื้นที่มีการดำเนินงานในรูปของเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

2) แนวทางการกำหนดนโยบายและแผนงานเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ

3) ขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ

1. เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับการพัฒนาที่ยั่งยืน

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นเรื่องของการนำหลักการบริหารจัดการที่ดีมาประยุกต์ใช้กับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม ดังนั้น การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงเป็นการนำหลักการของการพัฒนา

ที่ยั่งยืนมาประยุกต์ใช้กับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลในรูปการกำหนดเขต เศรษฐกิจสีน้ำเงินก็เพื่อการมุ่งหวังให้ทรัพยากรทางทะเลมีการใช้ประโยชน์ที่ยั่งยืน เช่น มีอัตราการจับสัตว์น้ำที่ไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับ ของธรรมชาติ มีการกำหนดจำนวนนักท่องเที่ยวที่ธรรมชาติสามารถรองรับ ได้ มีการบังคับใช้กฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษ การจัดการของเสียต่าง ๆ อย่างถูกต้อง มีการแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมต่าง ๆ อย่าง เหมาะสมกับธรรมชาติ พื้นที่การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เส้นทางเดินเรือ หรือ พื้นที่เพื่อการสันทนาการ เป็นต้น ที่สำคัญ กิจกรรมทางเศรษฐกิจเหล่านี้ ต้องมีการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์เพื่อนำเงินรายได้กลับสู่ ภาครัฐเพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินและเพื่อ เป็นการชดเชยประชาชนบางส่วนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐานหรือต้องได้รับ ผลกระทบทางลบจากการดำเนินการ

2. สาเหตุจำเป็นที่ต้องมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมี 5 ประการ ได้แก่

การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งใน กระบวนการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีสาเหตุ สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

ประการที่หนึ่ง พื้นที่ต่าง ๆ ล้วนมีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ แตกต่างกันในขณะที่บางพื้นที่มีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ไม่สูงนัก แต่บางพื้นที่กลับมีความได้เปรียบในหลากหลายด้านและสามารถนำมา ใช้ประโยชน์เพื่อสร้างรายได้หากมีการบริหารจัดการที่ดี ดังนั้นหากพบว่า

ถ้าทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในบางพื้นที่มีศักยภาพในการสร้างรายได้สูง ถ้ามีการบริหารจัดการที่ดีก็เป็นสาเหตุสำคัญประการแรกที่จะนำไปสู่การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กล่าวคือ หากมีการบริหารจัดการพื้นที่ที่ดีในลักษณะการกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถทำให้พื้นที่นั้น ๆ สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินอาจมีกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของแต่ละพื้นที่ เช่น บางพื้นที่อาจมีความได้เปรียบด้านการท่องเที่ยวก็อาจพัฒนาพื้นที่ขึ้นมาเป็นเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เน้นด้านการท่องเที่ยว ในขณะที่เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินอื่นอาจเน้นการสร้างรายได้ในรูปแบบอื่น เช่น ด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ด้านการเดินเรือ ด้านประมง หรือบางแห่งอาจมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากกว่าหนึ่งอย่างผสมผสานกัน ดังนั้น พื้นฐานสำคัญของการนำมาสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินคือการที่พื้นที่นั้น ๆ มีศักยภาพในการสร้างกิจกรรมและรายได้ทางเศรษฐกิจสูง

ประการที่สอง ปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การบริหารงานในรูปแบบของเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การทำงานของระบบนิเวศทางทะเลทั้งในลักษณะของความเปราะบาง การมีขีดความสามารถในการรองรับที่จำกัด และการส่งผลกระทบในวงกว้าง กล่าวคือ หากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่ส่งผลกระทบต่อฐานทรัพยากรมากนักก็อาจยังไม่มีจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ แต่ในกรณีที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เติบโตบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งมักเผชิญกับปัญหาความเปราะบางของธรรมชาติ เช่น ผลกระทบของการท่องเที่ยวต่อปะการัง ปัญหาน้ำเสียและขยะทะเล

ที่ส่งผลกระทบต่อปะการัง และสัตว์น้ำ ปัญหาการจับปลาเกินขีดความสามารถในการรองรับของจำนวนประชากรประมง ปัญหาการเดินเรือ และที่สำคัญคือ ปัญหาการก่อสร้างที่ยื่นลงไปในทะเลและการก่อสร้างชายฝั่งในพื้นที่หนึ่งแต่ส่งผลกระทบต่อกระแสน้ำและทำให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่ข้างเคียง สิ่งเหล่านี้ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ทางทะเลจำเป็นต้องดำเนินไปโดยอาศัยความรู้ความเข้าใจในระบบนิเวศทางทะเลเป็นอย่างมากเพื่อให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นต้องเป็นไปในรูปแบบที่ไม่ส่งผลกระทบต่อฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเพื่อให้ทรัพยากรดังกล่าวสามารถถูกนำไปใช้ประโยชน์ได้ในระยะยาว

ดังนั้น การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงมีความจำเป็นเพื่อให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีการบริหารจัดการที่ดีและไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในระยะยาว ทั้งนี้เพื่อให้ระบบนิเวศยังคงสามารถสร้างรายได้ให้กับสังคมโดยรวมอย่างต่อเนื่อง

ประการที่สาม การกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานในการส่งเสริมให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถสร้างมูลค่าได้อย่างเต็มที่จำเป็นต้องมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานในหลาย ๆ ด้าน เช่น การสื่อสาร ขนส่ง ท่าเรือ สาธารณูปโภค สนามบิน ไฟฟ้า ประปา การบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น แต่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เป็นการลงทุนสูง แต่ถ้ามีผู้ประกอบการ ประชาชน หรือผู้ใช้ประโยชน์จำนวนมากที่อาศัยอยู่ในขอบเขตใกล้เคียงกัน หรือในอาณาบริเวณใกล้เคียงกัน ก็จะทำให้การลงทุนดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ และความคุ้มค่า

ผู้ใช้ประโยชน์แต่ละรายก็จะมีค่าใช้จ่ายต่อคนในระดับที่ต่ำและทำให้สามารถแข่งขันได้

ประการที่สี่ ปัจจัยที่ส่งผลให้ควรมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เนื่องจากเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีการกำหนดขึ้นมาเพื่อการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพนั้น มักมีการกำหนดอาณาบริเวณขึ้นมาเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ ในการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะดังกล่าวอาจมีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบในรูปของการมีกิจกรรมที่ส่งผลทางบวกซึ่งกันและกันและกิจกรรมที่ส่งผลทางลบซึ่งกันและกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถดำเนินการโดยการกำหนดให้กิจกรรมที่เสริมซึ่งกันและกันสามารถมีทำเลที่ตั้งใกล้เคียงกันเพื่อลดต้นทุนในการเดินทางหรือต้นทุนในการขนส่ง ส่วนกิจกรรมที่ส่งผลกระทบทางลบซึ่งกันและกันก็สามารถกำหนดให้มีทำเลแยกห่างออกจากกัน เช่น การกำหนดให้ที่อยู่อาศัย โรงเรียน หรือแหล่งสันตนาการอยู่ห่างจากเขตอุตสาหกรรมการผลิต เป็นต้น หรือการกำหนดให้แหล่งอุตสาหกรรมไม่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวเพื่อป้องกันมิให้มลพิษที่เกิดจากกิจกรรมอุตสาหกรรมไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

สำหรับประเทศไทยเองเคยมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจในลักษณะที่เป็นเขตพิเศษมาแล้วทั้งที่เป็นเขตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติและเขตเศรษฐกิจที่ภาครัฐเป็นผู้ประกาศขึ้น ซึ่งในบางกรณีเขตเศรษฐกิจบางแห่งเข้าข่ายหรือจัดได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ตัวอย่างของเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ อาจประกอบด้วยเขตเขาวราช

ที่เป็นย่านค้าขายของชาวไทยเชื้อสายจีน เขตธุรกิจย่านสีลม สาทร หรือพื้นที่ปลูกข้าวลุ่มน้ำเจ้าพระยา ในขณะที่บางพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจที่ภาครัฐจัดตั้งขึ้น เช่น เขตอุตสาหกรรมมาบตาพุดในจังหวัดระยองที่เป็นส่วนหนึ่งของแผนงาน Eastern Sea Board เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เขตพื้นที่อนุรักษ์บางกะเจ้าที่ภาครัฐประกาศให้เป็นพื้นที่สีเขียวและมีการควบคุมความสูงของอาคารและที่กำลังอยู่ในการดำเนินการคือ เขตระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกซึ่งอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการของรัฐบาล เป็นต้น

ส่วนเขตการปกครองพิเศษเมืองพัทยาถือได้ว่าเป็นเขตเศรษฐกิจและเขตพื้นที่อุตสาหกรรมมาบตาพุดถือได้ว่าเป็นลักษณะหนึ่งของเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินเพราะพื้นที่ดังกล่าวเป็นการสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล เช่น เขตพื้นที่อุตสาหกรรมมาบตาพุดใช้ประโยชน์จากการเดินเรือ การขนส่งสินค้า และการปิโตรเลียม ส่วนเขตปกครองพิเศษเมืองพัทยาอาศัยโอกาสในการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวทางทะเล เขตอุตสาหกรรมมาบตาพุดและเขตปกครองพิเศษเมืองพัทยามีความแตกต่างกันในลักษณะที่เขตอุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นเขตเศรษฐกิจที่ภาครัฐประกาศให้มีการจัดตั้งขึ้น โดยมีการนิคมอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักที่ดำเนินการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่มาบตาพุด จึงทำให้เกิดการจัดตั้งสถานประกอบการขึ้นอย่างมากมาย ส่วนเขตการปกครองพิเศษเมืองพัทยานั้นนับได้ว่าเป็นเขตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2500 ที่เริ่มมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมไปพักผ่อนและมีทหารชาวต่างชาติซึ่งส่วนมากเป็นทหารชาวสหรัฐอเมริกาที่เดินทางมากับเรือและมาเทียบท่าที่ฐานทัพเรืออู่ตะเภา อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และมาใช้เวลาพักผ่อนที่พัทยา ต่อมาเมื่อพัทยากลายเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบที่มีการสร้างโรงแรมและธุรกิจท่องเที่ยว

อย่างมากมายจึงมีการประกาศเขตพื้ยาให้มีการปกครองพิเศษเรียกว่า เมืองพื้ยาและไม่ขึ้นตรงต่อจังหวัดชลบุรี

การดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ตามที่กล่าวข้างต้น มีทั้งความสำเร็จและสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อ ความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ ในประเทศไทยคือ ความสามารถในการสร้างรายได้ จากทรัพยากรในพื้นที่เป็นอย่างมาก เช่น การสร้างมูลค่าเพิ่มจากพื้นที่ อุตสาหกรรมมาบตาพุดหรือการสร้างรายได้จากภาคการท่องเที่ยวและ กิจกรรมต่อเนื่องจากเมืองพื้ยา ประสบการณ์การดำเนินงานด้านเขต เศรษฐกิจพิเศษในประเทศไทยพบว่า ยังมีปัญหาอยู่หลายประการ เช่น การ ควบคุมมลพิษสะสมในพื้นที่ เช่น กรณีปัญหามลพิษในพื้นที่มาบตาพุด หรือ การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับระบบนิเวศ เช่น ปัญหาการ กัดเซาะชายฝั่งของหาดจอมเทียนที่เมืองพื้ยาหรือปัญหาความขัดแย้ง ระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น ดังนั้น หากมีการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือเขตเศรษฐกิจสีเขียวขึ้นใหม่ในประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญกับ การบริหารจัดการกับปัญหาดังกล่าว

3. พื้นฐานทางความคิดของการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งในการพัฒนา ประเทศประเทศ คล้ายๆ กับการดำเนินงานด้านการจัดทำผังเมืองที่มีการ กำหนดขอบเขตของกิจกรรมต่างให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และ ความต้องการของประชาชนเพื่อใช้ประโยชน์ของพื้นที่ต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อให้ เกิดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างเต็มศักยภาพ มีการจัดระบบ สาธารณูปโภคที่เหมาะสม ลดความขัดแย้ง และให้ประชาชนในพื้นที่สามารถ

อยู่ร่วมกันได้อย่างเป็นธรรมจึงมีความจำเป็นที่พื้นที่ต่างควรมีการจัดทำผังเมืองขึ้นในหลาย ๆ พื้นที่ ซึ่งประเทศไทยได้มีการดำเนินการในด้านนี้มาเป็นเวลานานแล้ว

แต่สำหรับในส่วน of เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น ถึงแม้จัดได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการบริหารจัดการในลักษณะของการดำเนินงานด้านผังเมือง แต่เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีความแตกต่างออกไปจากงานผังเมืองในลักษณะที่ว่าเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นเป็นการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งโดยเฉพาะ และเนื่องจากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งมีความพึ่งพาซึ่งกันและกัน ส่งผลกระทบซึ่งกันและกันในรูปแบบที่เป็นระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง ดังนั้นการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงมีความแตกต่างจากการจัดทำผังเมืองทั่ว ๆ ไป

ดังนั้น การดำเนินการในรูปเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงมีพื้นฐานทางความคิดส่วนหนึ่งมาจากแนวคิดการจัดทำผังเมืองและอีกส่วนหนึ่งมาจากการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่ง การดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีพื้นฐานทางความคิดสำคัญสี่ประการดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีฐานคิดมาจากการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ให้กิจกรรมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งดำเนินไปอย่างยั่งยืน กล่าวคือ ให้การใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อโอกาสในการใช้ประโยชน์ในอนาคต ดังนั้น เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงต้องให้ความสำคัญกับการเข้าใจกลไกทางธรรมชาติของระบบนิเวศทางทะเลว่าสามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้มากน้อยเพียงใด ตัวอย่างเช่น การดำเนินกิจกรรมในอุตสาหกรรมประมงต้องเป็นไปโดย

ประมาณการจับสัตว์น้ำต้องไม่สูงไปกว่า Maximum Sustainable Yield หรือ MSY ในแง่มุมเชิงเศรษฐกิจอาจมีการกำหนดระดับการจับสัตว์น้ำเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทั้งทางด้านผลตอบแทนทางการเงินและต้นทุนความสูญเสียด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ให้มีการจัดสัตว์น้ำไม่เกิน Maximum Social Optimum เป็นต้น

นอกจากตัวอย่างการจำกัดกิจกรรมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางประมงแล้ว ยังมีกิจกรรมอีกมากมายที่ต้องมีการกำหนดขอบเขตประมาณการใช้ประโยชน์ให้อยู่ในระดับที่ไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับของธรรมชาติ (carrying capacity) เช่น กำหนดจำนวนนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีความเปราะบาง กำหนดระดับการปล่อยมลพิษของผู้ประกอบการเพื่อให้ปริมาณมลพิษสะสมไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับ กำหนดขอบเขตกิจการประมงพื้นบ้านให้ชัดเจนเพื่อป้องกันมิให้มีการรุกร้าจากเรือประมงน้ำลึก หรือกำหนดเส้นทางเดินเรือรับส่งสินค้า เป็นต้น

ประการที่สอง เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีฐานคิดประการที่สองมาจากการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการที่ดี การใช้ข้อมูลและสารสนเทศมีความสำคัญในสองนัย ได้แก่ นัยที่หนึ่ง การใช้ข้อมูลเพื่อประกาศให้ประชาชนทราบโดยทั่วกันว่า พื้นที่ใดจะสามารถประกอบกิจกรรมอะไรได้บ้าง การประกาศล่วงหน้าในลักษณะเช่นนี้เป็นการให้ข้อมูลเพื่อให้ประชาชนหรือผู้ประกอบการสามารถเตรียมการได้ล่วงหน้าว่าจะสามารถดำเนินกิจกรรมใดได้ในพื้นที่ใด ทั้งนี้ ประชาชนหรือผู้ประกอบการจึงสามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาหรือทิศทางการลงทุนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น กำหนดให้พื้นที่ ก. ข. และ ค. เท่านั้นที่สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ ดังนั้น ผู้ประกอบการก็จะต้องเสียทรัพยากรหรือต้นทุน

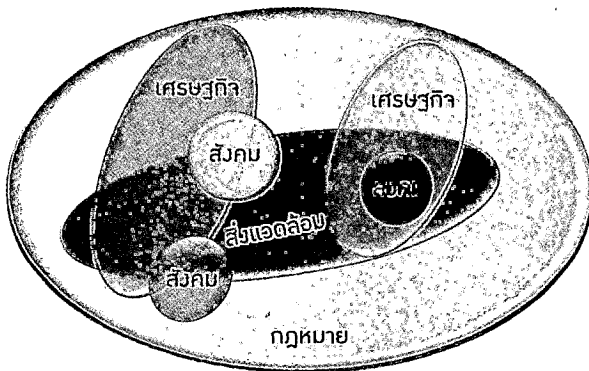
การใช้พื้นที่อื่นในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวและไม่ต้องสูญเสียต้นทุนในการต้องยกเลิกกิจการเพราะรัฐไม่สามารถอนุญาตให้ดำเนินการได้ ดังนั้นการประกาศว่ากิจกรรมใดสามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ใดจึงเป็นการใช้ข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนนัยที่สอง การประกาศข้อมูลเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการที่ดีเป็นการกำหนดสิทธิให้กับประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ว่าผู้ใดมีสิทธิกระทำการอะไรได้บ้าง การกำหนดสิทธิเป็นการสร้างความชัดเจนให้กับประชาชนและผู้ประกอบการเพื่อมิให้เกิดความขัดแย้งในพื้นที่ เช่น การกำหนดสิทธิหรือกรรมสิทธิการใช้ที่ดิน การกำหนดสิทธิในการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง หรือการกำหนดสิทธิในการเดินเรือ นอกจากการกำหนดสิทธิจะเป็นการลดปัญหาความขัดแย้งแล้ว การกำหนดสิทธิให้ชัดเจนว่ากิจกรรมใดสามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ใดยังจะนำไปสู่การพัฒนาเป็นกลไกการซื้อขายสิทธิ (tradable permits) ซึ่งจะนำไปสู่การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมในระยะยาว

ประการที่สาม เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีฐานคิดมาจากการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาประเทศ การมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศหมายถึง การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นควรมีการรับฟังข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะจากประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางและทิศทางการพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน เป็นการกลไกหนึ่งในการสร้างความร่วมมือ การรับรู้ข้อมูล การแสดงทัศนะ หรือแม้แต่การถ่วงดุลทางความคิดซึ่งกันและกันระหว่างประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนานี้เองถือได้ว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญของการมีธรรมาภิบาลที่ดีในการบริหารจัดการ

การมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นมีหลายรูปแบบ ตั้งแต่การมีส่วนร่วมในด้านการรับทราบข้อมูล ด้านการตัดสินใจดำเนินโครงการ ด้านการบริหารจัดการ ด้านการรับส่วนแบ่งของประโยชน์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น เป็นผู้รับส่วนแบ่งจากเงินประมูลหรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ การมีส่วนร่วมยังครอบคลุมไปถึงการมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจ่ายค่าธรรมเนียมและมีความรับผิดชอบต่อค่าเสียหายต่าง ๆ อีกด้วย และ

ประการที่สี่ เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีฐานคิดมาจากการใช้หลักการบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่สามารถทับซ้อนบนพื้นอื่น ๆ ได้โดยไม่สร้างความขัดแย้งซึ่งกันและกัน หรือที่เรียกว่า non-exclusive and multi-layer zone ตามที่แสดงในภาพที่ 2-1



ภาพที่ 2-1

แสดงหลักการบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ

ภาพที่ 2-1 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมต่างๆ สามารถเป็นกิจกรรมที่มีพื้นที่ ๆ แยกออกจากกันอย่างสมบูรณ์ (exclusive) ก็ได้ หรือเป็นกิจกรรมที่มีพื้นที่ทับซ้อนกันได้ (non-exclusive) โดยกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมด้านระบบนิเวศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ หรือกิจกรรมด้านสังคม

ตัวอย่างเช่น อาจมีการดำเนินการทางเศรษฐกิจเป็นเขตท่องเที่ยว เขตเศรษฐกิจนี้บางส่วนอาจทับซ้อนกับพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล แต่มีบางส่วนเป็นพื้นที่ที่อยู่นอกพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล และนอกเหนือไปกว่านั้น อาจมีการดำเนินงานด้านสังคม เช่น กิจกรรมการเรียนรู้ ในบริเวณหนึ่งทีไปทับซ้อนอยู่บนพื้นที่อนุรักษ์บางส่วนและไปทับซ้อนกับพื้นที่เศรษฐกิจบางส่วน

การดำเนินงานในลักษณะที่กิจกรรมต่าง ๆ สามารถทับซ้อนกันได้ มีการดำเนินการมาแล้วในหลาย ๆ กรณี แต่ในบางกรณีก็ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์มากนัก เช่น ในประเทศไทยจะมีการกำหนดสิ่งที่เรียกว่า หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ซึ่งหมายความว่าหากจะมีการดำเนินการใด ๆ ต้องมีการทำหนังสือขออนุญาตหน่วยงานเจ้าของพื้นที่อย่างเป็นทางการก่อน แต่สำหรับหลักการการดำเนินกิจกรรมที่ทับซ้อนกันได้นั้นจะไม่ใช่แนวคิดหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพราะพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ของส่วนรวม ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของโดยสมบูรณ์ ดังนั้น กิจกรรมหนึ่งจึงสามารถดำเนินไปโดยไปทับซ้อนกับกิจกรรมอื่นได้ ทั้งนี้เพื่อให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์สูงสุดแต่ต้องไม่นำไปสู่ความขัดแย้งในเวลาเดียวกัน

4. แนวทางการบริหารจัดการ แนวทางการดำเนินการ และ เครื่องมือในการบริหารจัดการ

สำหรับการดำเนินงานและแนวทางการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมืองค์ประกอบที่จำเป็น 2 ประการ ได้แก่

- 1) เครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน และ
- 2) หลักการการบูรณาการ

4.1 เครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

การขับเคลื่อนไปสู่เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินต้องได้รับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพโดยอาศัยวิธีการหรือแนวทางการบริหารจัดการ

ต่าง ๆ จากการศึกษาครั้งนี้ได้นำเสนอเครื่องมือหรือแนวทางการบริหารจัดการทางทะเลและชายฝั่งที่สำคัญๆ ได้แก่ การจัดการบนฐานระบบนิเวศ (Ecosystem-Based Management: EBM) การวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning: MSP) และการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ (Integrated Coastal Management: ICM)

แนวคิดดังกล่าวข้างต้นนั้นจะมีความคล้ายคลึงกันหลายด้าน (ตารางที่ 2-16) ทั้งด้านการบูรณาการ การวางแผน การจัดการเชิงยุทธศาสตร์ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการติดตามและประเมินผล แต่ก็มีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อยในส่วนของขอบเขตพื้นที่และกิจกรรมที่ต้องดำเนินการ ซึ่งการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ (ICM) มุ่งเน้นไปที่พื้นที่ชายฝั่งทะเลและมักจะถูกนำไปใช้ในระดับท้องถิ่นเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่ง ในขณะที่การวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (MSP) ถูกนำไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ทางทะเลเพื่อให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ในทะเลมีความเหมาะสม ส่วนการนำแนวคิดการจัดการบนฐานระบบนิเวศ (EBM) มาใช้ในการบริหารจัดการทางทะเลและชายฝั่ง ควรนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับแต่ละภูมิภาคหรือแต่ละพื้นที่ซึ่งมีลักษณะเฉพาะเจาะจง รูปแบบสถานการณ์ของปัญหา บริบททางสังคมและวัฒนธรรม และระบบนิเวศที่แตกต่างกัน รวมถึงความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินการจัดการมีความแตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม แนวทางเหล่านี้ต่างก็มีจุดมุ่งหมายที่จะเพิ่มสอดคล้องระหว่างกิจกรรมของมนุษย์และลดความขัดแย้งระหว่างมนุษย์ด้วยกันและระหว่างการใช้ประโยชน์ของมนุษย์กับธรรมชาติ เพื่อให้เกิดความสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

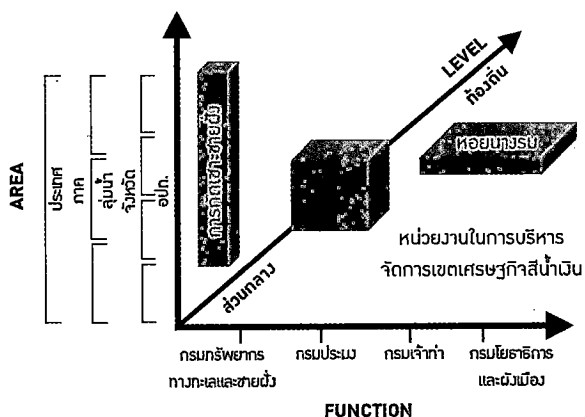
ตารางที่ 2-16 สรุปเครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน		
EBM	MSP	ICM
- การระบุพื้นที่และกำหนดเป้าหมายในการจัดการร่วมกัน	- การระบุความต้องการและมอบหมายหน้าที่	- การจัดการทรัพยากรบุคคล เจ้าหน้าที่
- การสนับสนุนงบประมาณในการจัดการอย่างต่อเนื่อง	- การจัดสรรงบประมาณ	- การจัดการด้านการเงิน
- การสร้างความเข้าใจเรื่องระบบนิเวศการบูรณาการด้านข้อมูล องค์ความรู้		- การเริ่มต้นโครงการ (รวบรวมข้อมูลระบุปัญหา ประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม กลยุทธ์การจัดการชายฝั่ง)
- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- การวางแผนการจัดการ (วัตถุประสงค์ การประเมินระบบนิเวศ การกำกับดูแลและสร้างกฎระเบียบในการจัดการ การเลือกยุทธศาสตร์ในการจัดการ แผนดำเนินงาน)	- การจัดเตรียมการวางแผน (ทีมงาน วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขอบเขต กรอบดำเนินงาน)	- การพัฒนาแผน (แผนยุทธศาสตร์การจัดการ แผนการดำเนินงานแยกตามประเภทปัญหาและหรือพื้นที่)
	- การกำหนดและวิเคราะห์สถานการณ์ในปัจจุบัน (การจัดทำแผนที่พื้นที่ที่สำคัญ แผนที่การใช้ประโยชน์ ประเด็นความขัดแย้งในพื้นที่)	
	- การกำหนดและวิเคราะห์สภาพการณ์ในอนาคต	
	- การจัดทำและอนุมัติแผนจัดการเชิงพื้นที่	

เครื่องมือการบริหารจัดการสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน		
EBM	MSP	ICM
- การนำแผนไปปฏิบัติโดยนำไปปรับใช้หรือประยุกต์ใช้	- การนำแผนไปปฏิบัติและบังคับใช้ตามที่กำหนด	- การนำแผนมาใช้ และการบังคับใช้กฎหมาย
- การติดตาม และการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง	- การติดตาม และประเมินผล	- การตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม แผนการดำเนินงาน การตรวจสอบและประเมินผล
- การปรับปรุงอยู่เสมอให้สอดคล้องกับเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ	- การปรับปรุงและทบทวนแผน	- การปรับแก้กลยุทธ์และแผนการดำเนินงาน

4.2 หลักการการบูรณาการ

องค์ประกอบที่สองสำหรับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การบูรณาการงานส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยกลุ่มงานที่ต้องมีการบูรณาการที่สำคัญมีอยู่ 3 มิติ ได้แก่ 1) มิติการบูรณาการกิจการด้านต่าง ๆ (Function) 2) มิติการบูรณาการระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ (Area) และ 3) มิติการบูรณาการระหว่างระดับต่าง ๆ (Level) ภาพที่ 2-2 แสดงให้เห็นถึงลักษณะการบูรณาการทั้งสามมิติที่ต้องมีการประสานงานระหว่างกัน



ภาพที่ 2-2 แสดงลักษณะการบูรณาการ

สำหรับมิติที่หนึ่ง การบูรณาการกิจการด้านต่าง ๆ (Function) คือ การประสานงานระหว่างภารกิจต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักเป็นภารกิจของแต่ละกรม กระทรวงต่าง ๆ เช่น ด้านการดูแลพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง อาจต้องมีการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างกรมประมง กรมเจ้าท่า และ กรมโยธาธิการและผังเมืองเพื่อบริหารจัดการพื้นที่เลี้ยงหอยอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่การแก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอาจไม่ต้องการบูรณาการมากนักเพราะเป็นหน้าที่ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยลำพังอยู่แล้ว

สำหรับมิติที่สอง ด้านการบูรณาการระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ (Area) คือ การคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ใกล้เคียงกัน เช่น เรื่องการไหลของน้ำช่วงฤดูน้ำหลากที่ปริมาณน้ำฝนจากพื้นที่หนึ่ง (เทศบาลหนึ่ง) อาจไหลท่วมบ้านเรือนในพื้นที่ใกล้เคียง ดังนั้นแนวทางการบริหารจัดการจึงต้องมีการประสานงานกันระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ หรือในกรณีการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนทิศทางการไหลของน้ำทะเล หากมีการสร้างสิ่งปลูกสร้างยื่นเข้าไปในทะเลซึ่งสิ่งปลูกสร้างในลักษณะเช่นนี้ อาจส่งผลกระทบในรูปการเปลี่ยนทิศทางการหมุนเวียนของน้ำทะเล และส่งผลทำให้หาดทรายในพื้นที่ข้างเคียงได้รับผลกระทบในรูปการถูกกัดเซาะได้ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาด้านการกัดเซาะชายฝั่งจึงควรมีการบูรณาการระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

สำหรับมิติที่สาม ด้านการบูรณาการระหว่างระดับต่าง ๆ (Level) เข้าด้วยกัน โดยการพัฒนาประเทศนั้นต้องคำนึงถึงทิศทางการพัฒนาของประเทศโดยรวมที่กำหนดโดยส่วนกลาง เช่น การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ซึ่งส่วนงานต่าง ๆ ควรมีการถอดยุทธศาสตร์หรือแผนชาติออกมาเป็นแผนของแต่ละองค์กรและแผนของแต่ละพื้นที่เพื่อให้ประเทศไทยมีการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน ในขณะเดียวกันการพัฒนาประเทศก็ต้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ด้วย หรือต้องคำนึงถึงภูมิสังคม วัฒนธรรม ท้องถิ่น หรือความต้องการของชุมชนท้องถิ่นที่ล้วนแตกต่างกันไป ดังนั้นการบูรณาการจากบนลงล่างและจากล่างขึ้นบนจึงเป็นมิติสำคัญของการพัฒนาประเทศเช่นกัน

2.3 โอกาสในการลงทุนของภาคเศรษฐกิจ

วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์

“โอกาสในการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมไทยตามแนวทาง “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” นั้น มีช่องทางความเป็นไปได้และมีโอกาสในการเจริญเติบโตสูงมาก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ นโยบาย ยุทธศาสตร์ ความมุ่งมั่น ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และการสนับสนุนจากภาครัฐและสถาบันการเงินที่เป็นรูปธรรมด้วย”

1. บทนำ

มหาสมุทรและทะเลครอบคลุมพื้นที่มากกว่าร้อยละ 72 ของผิวโลก มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐาน และความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของมวลมนุษยชาติ เป็นแหล่งที่มาของอาหาร พลังงาน แร่ธาตุ และเวชภัณฑ์ เป็นเส้นทางการค้า การคมนาคม เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ นับแต่อดีต มนุษย์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของมหาสมุทรและทะเล ทุกประเทศต่างปกป้องใช้ประโยชน์และแสวงหาอำนาจทางทะเลและมหาสมุทรเพื่อความมั่งคั่งและมั่นคงของตน จนเกิดเป็นแนวคิด

เชิงยุทธศาสตร์ว่า “ผู้ใดครองผืนน้ำ ผู้นั้นครองโลก” (Whoever rules the waves rules the world: Rear Admiral Alfred Thayer Mahan: 1840-1914) โดยเชื่อว่า ชาติที่มีกองกำลังทางเรือที่เข้มแข็งและยิ่งใหญ่กว่า ย่อมมีผลกระทบต่อโลกได้ยิ่งใหญ่กว่าเช่นกัน จนทำให้ประเทศอังกฤษขยายแสนยานุภาพทางทะเลด้วยการมีกองทัพเรือที่แข็งแกร่ง จนสามารถยึดครองประเทศชายฝั่งได้เกือบครึ่งโลก อันเป็นที่มาของคำว่า “จักรวรรดิที่พระอาทิตย์ไม่เคยตกดิน” (the empire on which the sun never sets)”

จากการใช้ประโยชน์โดยถือว่าทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรเป็นสมบัติร่วม ไม่มีรัฐหรือชาติใด เป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว และทุกคนสามารถใช้ประโยชน์ได้ตามกำลังที่จะแสวงหา ส่งผลให้มนุษย์ใช้ทรัพยากรต่าง ๆ อย่างขาดสำนึกและความรับผิดชอบในการดูแลรักษา จนทำให้ทรัพยากรธรรมชาติเริ่มขาดแคลน ในขณะที่ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติเริ่มเสื่อมโทรม ซึ่งหากมนุษย์ยังมีพฤติกรรมการใช้ทรัพยากรดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ ห่วงโซ่อาหาร ความสมดุลของระบบนิเวศทางทะเลและมหาสมุทร ที่สำคัญคือความมั่นคงทางอาหาร และเศรษฐกิจโลกในอนาคต

จากแนวคิดเรื่องการครอบครองอำนาจทางทะเล หรือ “สมุทรานุภาพ” (sea powers) พัฒนามาสู่กระบวนทัศน์ใหม่ในการใช้ทะเลและมหาสมุทร “สมุทรภิบาล” (ocean governance) ที่เชื่อว่าทะเลและมหาสมุทรที่เป็นสมบัติที่มนุษยชาติต้องใช้อย่างมีสำนึกและรับผิดชอบร่วมกัน การกำหนดกฎเกณฑ์ใด ๆ ในการใช้ทะเลและมหาสมุทรจะต้อง

ดำเนินการโดยผ่านข้อตกลงระหว่างประเทศ ภายใต้การบริหารจัดการที่มีธรรมาภิบาล เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่หลากหลายจากทะเลและมหาสมุทรเป็นไปอย่างยั่งยืน โดยมีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS 1982) เป็นกรอบแนวทางให้ประเทศต่าง ๆ ถือปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวกับทะเลและมหาสมุทร และมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals 2030) ขององค์การสหประชาชาติ เป้าหมายที่ 14 (SDG14) การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลและมหาสมุทร นำมาสู่แนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ “Blue Economy” ซึ่งเป็นกระแสการพัฒนาเศรษฐกิจที่ประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจทั่วโลกให้ความสนใจ

2. เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy): ที่มา หลักการ และแนวคิด

การพัฒนาเศรษฐกิจโลกที่มุ่งเน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของภาคการผลิตและอุตสาหกรรมเพื่อสนองตอบความต้องการในการบริโภคของประชากรที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้อย่างจำนวนมาก อย่างรวดเร็วและต่อเนื่องจนเกินกว่าธรรมชาติจะสร้างขึ้นทดแทนได้ทัน ส่งผลต่อทรัพยากรธรรมชาติทั้งในด้านคุณภาพที่เสื่อมโทรม และปริมาณที่ลดลง ทำให้ต้องแสวงหาแหล่งทรัพยากรใหม่ ๆ มาทดแทน ประกอบกับความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ที่ทำให้สามารถค้นหาและเข้าถึงแหล่งทรัพยากรและผลประโยชน์ทางทะเลได้ง่ายขึ้น มหาสมุทรและทะเลจึงเป็นความหวังของแหล่งทรัพยากรและอุตสาหกรรมใหม่ในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ช่วงทศวรรษแรกของคริสต์ศตวรรษที่ 21 โลกต้องเผชิญกับปัญหาความไม่ยั่งยืนอันเป็นผลมาจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา หลายประเทศประสบวิกฤตการณ์ในด้านต่าง ๆ ทั้งการขาดแคลนอาหาร พลังงาน น้ำสะอาด และวิกฤตการณ์ทางการเงิน ตลอดจนผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ ฯลฯ สะท้อนให้เห็นถึงความไม่ยั่งยืนของแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา และความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ต้องดำเนินไปพร้อมกัน รวมทั้งการจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกประเทศในโลกในการพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ในปี พ.ศ. 2530 คณะกรรมาธิการโลกว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาของสหประชาชาติ (United Nation World Commission on Environment and Development: WCED) ได้เผยแพร่รายงานเรื่อง “Our Common Future” โดยได้เสนอแนวคิดเรื่อง “การพัฒนาที่ยั่งยืน” (sustainable development) ขึ้นเป็นครั้งแรก และให้นิยามของคำว่า “การพัฒนาที่ยั่งยืน” ว่าหมายถึง “การพัฒนาที่สามารถตอบสนองความต้องการของคนในรุ่นปัจจุบันได้ โดยไม่ทำให้ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของคนรุ่นต่อไปต้องลดลง” (Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs) ซึ่งต่อมาแนว

ความคิดนี้ได้รับการยอมรับและมีการนำคำว่า “การพัฒนาที่ยั่งยืน” ไปใช้กันอย่างแพร่หลาย

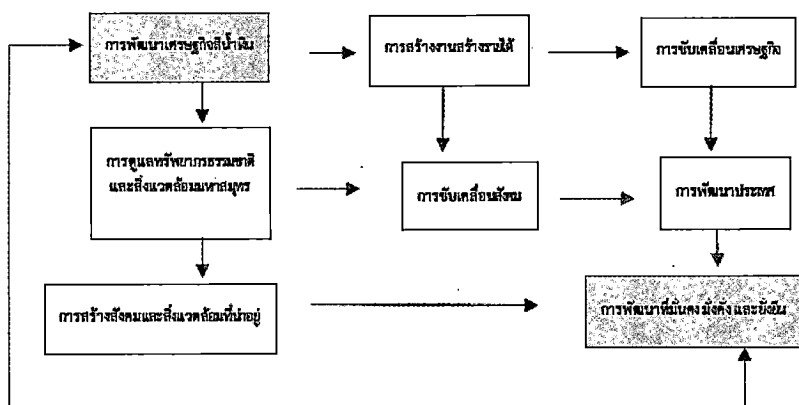
ในปี พ.ศ. 2554 โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Environment Programme: UNEP) ได้เผยแพร่รายงานเรื่อง “Toward Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication” สารสำคัญของรายงานชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจที่ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยให้ความหมายของคำว่า “เศรษฐกิจสีเขียว” ไว้ว่า หมายถึง “ระบบเศรษฐกิจที่นำไปสู่การยกระดับคุณภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ และความเป็นเท่าเทียมกันทางสังคม ขณะเดียวกันก็สามารถลดความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรลงได้” (...one that results in improved human well-being and social equity, while significantly reducing environmental risks and ecological scarcities. It is low carbon, resource efficient, and socially inclusive.) ทั้งยังกล่าวด้วยว่าการจะพัฒนาไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนได้นั้น จำเป็นต้องมีการจัดการให้ระบบเศรษฐกิจเป็นไปในทิศทางที่ถูกต้อง ซึ่งแนวทางของเศรษฐกิจสีเขียว คือรูปแบบหนึ่งของการแก้ปัญหาดังกล่าว (UNEP 2011, pp. 01-02)

แนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ “Blue Economy” เกิดขึ้นจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations Conference on Sustainable Development: UNCSD) หรือ Rio+20 ในปี ค.ศ. 2012 โดยในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับมหาสมุทรและทะเล ที่ประชุมได้มีการพิจารณาถึงความสำคัญของมหาสมุทรและ

ทะเลในการจัดปัญหาความยากจน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ความมั่นคงทางอาหาร งานที่ดี และการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพและสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการแก้ปัญหาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยกำหนดหลักการที่สำคัญในการดำเนินการไว้ 3 ประการ คือ

- 1) ปกป้องและฟื้นฟูความสมบูรณ์ของผลิตภาพ และความสามารถในการปรับตัวและฟื้นตัวของระบบนิเวศทางทะเลและมหาสมุทร
- 2) ดำรงไว้ซึ่งความหลากหลายทางชีวภาพเพื่อให้เกิดการอนุรักษ์ และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เพื่อคนในรุ่นปัจจุบันและในอนาคต และ
- 3) ใช้แนวทางทางด้านระบบนิเวศ (ecosystem approach) และแนวทางป้องกันไว้ก่อน (precautionary approach) ในการจัดการกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

กล่าวโดยสรุป “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ “Blue Economy” คือ “การพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้ฐานทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรในทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของมนุษย์ และความเท่าเทียมกันทางสังคม แต่ในขณะเดียวกันก็ให้ความสำคัญกับระบบนิเวศและการลดความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อธำรงรักษาไว้ซึ่งทุนทรัพยากรทางธรรมชาติเพื่ออนุชนรุ่นต่อไป โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมทั้งในระดับชุมชนที่เป็นเจ้าของทรัพยากร การสร้างความร่วมมือภายในประเทศ และระหว่างประเทศในทุกระดับ และการปฏิบัติตามกรอบของกฎหมายทั้งภายในประเทศ และพันธกรณีระหว่างประเทศ”



ภาพที่ 2-3
วงจรผลประโยชน์ของ “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)”

3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน: ผลประโยชน์และแนวโน้มในอนาคต

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลและมหาสมุทร สามารถแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรทางทะเลได้เป็น

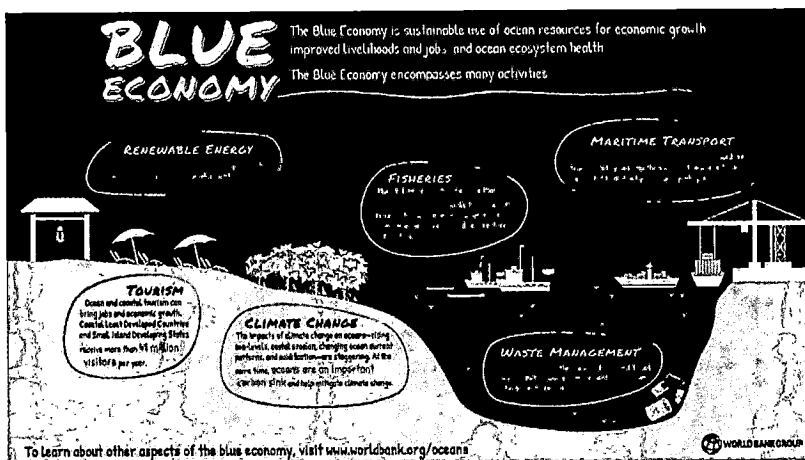
1) อุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรโดยตรง แบ่งเป็น

1.1) อุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรมีชีวิต เช่น การทำประมง และการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง

1.2) อุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรไม่มีชีวิต เช่น การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ พลังงานทดแทน การผลิตน้ำจืดจากน้ำทะเล การทำเหมืองแร่ในทะเล การผลิตเกลือสมุทร การท่องเที่ยว

กีฬา และนันทนาการทางทะเลและชายฝั่ง กิจกรรมพาณิชย์น้ำ งานบริการ โลจิสติกส์ทางทะเล และการพัฒนาเมืองและที่อยู่อาศัยตามชายฝั่ง

2) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเลและมหาสมุทร เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง การวิจัยเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล (เช่น อุตสาหกรรมยา เวชภัณฑ์ และเวชสำอาง) งานบริการท่าเรือ และสาธารณูปโภคการเดินเรือ อุตสาหกรรมการสื่อสารทางทะเล กิจกรรมการประมงทางทะเล และการศึกษาและวิจัยทางทะเล



ภาพที่ 2-4

ผลประโยชน์ของเศรษฐกิจมหาสมุทรและทะเลของโลกและแนวโน้มในอนาคต

ที่มา: <http://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>

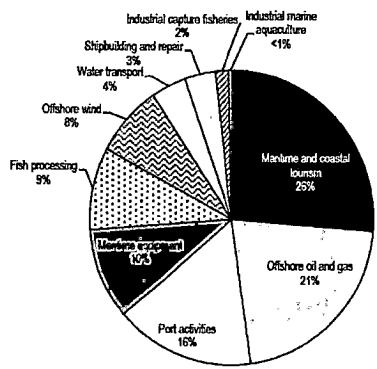
3.1 ผลประโยชน์ของเศรษฐกิจมหาสมุทรและทะเลของโลกและแนวโน้มในอนาคต

รายงานการศึกษา เรื่อง The Ocean Economy in 2030 ขององค์กรเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (The Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) ได้ประเมินผลประโยชน์ของเศรษฐกิจมหาสมุทรเบื้องต้น โดยอิงตามฐานข้อมูลเศรษฐกิจมหาสมุทรของ OECD ไว้ว่า ในปี พ.ศ. 2553 เศรษฐกิจมหาสมุทรจะมีมูลค่า 1.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยอุตสาหกรรมน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติมีมูลค่าคิดเป็น 1 ใน 3 (34%) รองลงมา คือ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง (26%) ทำเรือ (13%) และ อุตสาหกรรมวัสดุอุปกรณ์ทางทะเล (11%) ตามลำดับ โดยทำให้เกิดการจ้างงานแบบเต็มเวลามากกว่า 31 ล้านตำแหน่งงาน 1 ใน 3 อยู่ในอุตสาหกรรมประมง และ 1 ใน 4 อยู่ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

การประมาณการบนพื้นฐานของสถานการณ์ปกติของอุตสาหกรรมทางทะเล ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่สำคัญ ไม่มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมแบบฉับพลัน รวมทั้งไม่มีสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่ออื่น ๆ OECD คาดว่าในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) มูลค่าของเศรษฐกิจมหาสมุทรจะเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 มากกว่าสองเท่า โดยการจำลองสถานการณ์ที่มีการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน กล่าวคือ เศรษฐกิจมีการขยายตัวต่ำ สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติอยู่ในสภาพเสื่อมโทรม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเกิดขึ้นเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ และการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมอยู่ในระดับต่ำ เศรษฐกิจมหาสมุทรจะมีมูลค่าประมาณ 2.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ แต่หากมีการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน

คือ เศรษฐกิจมีการขยายตัวสูง การเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติอยู่ในระดับต่ำอันเนื่องมาจากการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สภาพภูมิอากาศดี มีการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบกับรัฐบาลมีการอบการดำเนินงานที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจมหาสมุทร มูลค่าของเศรษฐกิจมหาสมุทรจะอยู่ที่ประมาณ 3.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยคาดว่าจะการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และอุตสาหกรรมการล่องเรือจะมีส่วนแบ่งมากที่สุด (26%) รองลงมา คือ การสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลนอกชายฝั่ง (21%) กิจกรรมทำเรือ (16%) และอุตสาหกรรมวัสดุอุปกรณ์ทางทะเล (10%)

Figure 1.6. Value added of the ocean economy in 2030 in the business-as-usual scenario



StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/88893334632>

Note: Artisanal fisheries are not included in this overview.

Source: Authors' calculations based on OECD STAN, UNIDO INDSTAT, UNSD; Lloyd's Register (2014; 2013); World Bank (2013); IEA (2014).

ภาพที่ 2-5

ประมาณการมูลค่าเพิ่มของเศรษฐกิจมหาสมุทร ในปี พ.ศ. 2573

บนพื้นฐานของสถานการณ์ปกติ

ที่มา: OECD 2016, p. 31

ในด้านการจ้างแรงงาน OECD คาดว่าเศรษฐกิจมหาสมุทรจะก่อให้เกิดการจ้างงานมากกว่า 40 ล้านตำแหน่งงาน ซึ่งมากกว่า 1% ของการจ้างงานทั่วโลก โดยการขยายตัวของการจ้างงานที่มากที่สุดคาดว่าจะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมพลังงานลมนอกชายฝั่ง กิจการท่าเรือ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำประมง

รายงานดังกล่าวชี้ว่า การที่เศรษฐกิจมหาสมุทรขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว นั้น มีสาเหตุหลักมาจากการขยายตัวของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดซึ่งส่งผลให้ความต้องการในการบริโภคสูงขึ้น การขยายตัวของเศรษฐกิจการค้า ระดับรายได้ที่สูงขึ้น สภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเทคโนโลยี ทั้งนี้ ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจะมีบทบาทสำคัญทั้งในการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทะเลและมหาสมุทร ตลอดจนการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับมหาสมุทร เช่น นวัตกรรมด้านวัสดุ วิศวกรรมและเทคโนโลยีใต้ทะเล เทคโนโลยีดาวเทียม เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนมาก (big data) เทคโนโลยีชีวภาพและนาโนเทคโนโลยี เป็นต้น

ตารางที่ 2-17 ประมาณอัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มและการจ้างงาน
ในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2573

Table 1.2. Overview of estimates of industry-specific growth rates in value added
and employment between 2010 and 2030

Industry	Compound annual growth rate for GVA between 2010 and 2030	Total change in GVA between 2010 and 2030	Total change in employment between 2010 and 2030
Industrial marine aquaculture	5.69%	303%	152%
Industrial capture fisheries	4.10%	223%	94%
Fish processing	6.26%	337%	206%
Maritime and coastal tourism	3.51%	199%	122%
Offshore oil and gas	1.17%	126%	126%
Offshore wind	24.52%	8 037%	1 257%
Port activities	4.58%	245%	245%
Shipbuilding and repair	2.93%	178%	124%
Maritime equipment	2.93%	178%	124%
Shipping	1.80%	143%	130%
Average of the total ocean-based industries	3.45%	197%	130%
Global economy between 2010 and 2030	3.64%	204%	120%

1. Based on projections of the global workforce, extrapolated with the UN medium fertility rate.

Source: Authors' calculations based on OECD STAN, UNIDO INDSTAT, UNSD; Lloyd's Register (2014; 2013); World Bank (2013); IEA (2014); FAO (2015).

ที่มา: OECD 2016, p. 32

ข้อจำกัดที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจมหาสมุทร คือ การเสื่อมสภาพของมหาสมุทรและทะเล การปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ส่งผลให้มหาสมุทรดูดซับคาร์บอนไว้เป็นจำนวนมากจนทำให้เกิดภาวะน้ำในทะเลและมหาสมุทรเป็นกรดซึ่งทำให้ปะการังที่เป็นแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำหลายชนิดเกิดสภาวะฟอกขาวและตายในที่สุด อุณหภูมิของน้ำทะเลและระดับน้ำทะเลที่เพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนทางเดินของกระแสน้ำในมหาสมุทรจะส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ และถิ่นที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตทางทะเล เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการย้ายถิ่น และจำนวนของมวลสัตว์น้ำ (fish

Stock) นอกจากนี้ การทำประมงเกินขนาด (over fishing) จนเกินกว่าธรรมชาติจะสร้างขึ้นทดแทนได้ทัน จะทำให้สัตว์น้ำเติบโตไม่ทันความต้องการและหมดลงในที่สุด มลภาวะในมหาสมุทรและทะเลจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นโดยเป็นผลมาจากมลภาวะที่เกิดบนแผ่นดินไหลลงสู่ทะเลและมหาสมุทร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสารเคมีจากการทำเกษตรกรรม และสารก่อมลพิษจากอนุภาคขนาดเล็ก เช่น พลาสติก ที่ไหลผ่านทางแม่น้ำลงสู่ทะเลและมหาสมุทร



**ตารางที่ 2-18 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
และแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต**

ประเภท กิจกรรม	ประโยชน์ ที่ได้จาก ทะเลและ มหาสมุทร	อุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยที่ ขับเคลื่อน การพัฒนา	แนวโน้มการพัฒนาในอนาคต
การใช้ประโยชน์ จากทรัพยากร สิ่งมีชีวิต ในทะเลและ มหาสมุทร	อาหาร ทะเล	การทำ ประมง	ความมั่นคง ทางอาหาร	● ความต้องการปลาและอาหารทะเลยังคงเติบโตต่อเนื่อง ในขณะที่จำนวนปลาและสัตว์อื่น ๆ ในธรรมชาติลดจำนวนลงจากการทำประมงเกินขนาด คาดว่าการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าภายในปี พ.ศ. 2593 ● การยุติการทำประมงเกินขนาด และการฟื้นฟูมวลสัตว์น้ำ (fish stock) จะช่วยให้มวลสัตว์น้ำในธรรมชาติเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 20
		การเพาะ เลี้ยงสัตว์น้ำ และพืชน้ำ	ความ ต้องการ โปรตีน	
	เทคโนโลยี ชีวภาพ ทางทะเล	เวชภัณฑ์ และ เคมีภัณฑ์	การวิจัยและ พัฒนาด้าน การดูแล สุขภาพและ อุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้อง	● ความต้องการในการใช้ประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ทางธรรมชาติทางทะเลที่มีคุณค่าทางโภชนาการ และการพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเลจะเป็นปัจจัยสำคัญและโอกาสในการขยายตัวของอุตสาหกรรม ซึ่ง OECD คาดว่าจะมีการขยายตัวจาก 2.8 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี พ.ศ. 2553 เป็น 4.6 พันล้านเหรียญสหรัฐภายในปี พ.ศ. 2560

ประเภทกิจกรรม	ประโยชน์ที่ได้จากทะเลและมหาสมุทร	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยที่ขับเคลื่อนการพัฒนา	แนวโน้มการพัฒนาในอนาคต
การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรไม่มีชีวิต และการสร้างทรัพยากรใหม่จากทะเลและมหาสมุทร	แร่ธาตุ	การทำเหมืองแร่บนพื้นดินใต้ทะเล (ก้นทะเล)	ความต้องการแร่ธาตุ	● การทำเหมืองแร่ใต้ทะเลจะเป็นที่สนใจเนื่องจากข้อจำกัดในการใช้ทรัพยากรแร่บนพื้นดิน และการพัฒนาทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ก้าวหน้ามากทำให้ทราบและเข้าถึงแหล่งทรัพยากรได้ง่ายขึ้น ทั้งนี้ ยังไม่ชัดเจนว่าการทำเหมืองแร่ใต้ทะเลในเชิงพาณิชย์จะเกิดขึ้นเมื่อใด แต่ OECD ประเมินการว่าภายในปี พ.ศ. 2573 ร้อยละ 10 ของแร่ธาตุทั่วโลก ได้แก่ โคบอลต์ ทองแดง และสังกะสี อาจจะมาจากการพัฒนาสมุทร
	พลังงาน	น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ	ความต้องการแหล่งพลังงานทางเลือก	● ปริมาณการผลิตน้ำมันและก๊าซนอกชายฝั่งในปี พ.ศ. 2523 คิดเป็นร้อยละ 20 ของความต้องการในการบริโภคและเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ในปี พ.ศ. 2557 และคาดการณ์ว่าจะมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องอันเป็นผลมาจากการค้นพบแหล่งใหม่ ๆ บริเวณที่อยู่ลึกลงไปใต้ก้นทะเลทั่วโลก โดยในช่วง 15 ปีข้างหน้า การขุดเจาะน้ำมันในแหล่งน้ำลึก (3 กม.) จะเพิ่มขึ้นมาก ขณะที่การขุดเจาะจากแหล่งน้ำตื้น (1 กม.) เช่นในปัจจุบันจะลดลง

ประเภท กิจกรรม	ประโยชน์ ที่ได้จาก ทะเลและ มหาสมุทร	อุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยที่ ขับเคลื่อน การพัฒนา	แนวโน้มการพัฒนาในอนาคต
การใช้ประโยชน์ จากทรัพยากร ไม่มีชีวิต และ การสร้าง ทรัพยากรใหม่ จากทะเลและ มหาสมุทร				• การสกัดก๊าซธรรมชาติจะเพิ่มขึ้นทั้งในแหล่งน้ำดินและน้ำลึก ปริมาณการขุดเจาะที่เทียบเท่าน้ำมัน 17 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี พ.ศ.2557 จะเพิ่มขึ้นเป็น 27 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี พ.ศ. 2583 • การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซนอกชายฝั่งจะขยายตัวประมาณร้อยละ 3.5 ต่อปีจนถึงปี พ.ศ.2573
		พลังงานทดแทน/ พลังงานหมุนเวียน		• มีการประเมินว่าแหล่งพลังงานลมนอกชายฝั่งที่ใช้ประโยชน์ได้ทั่วโลกมีประมาณ 22 ล้านเมกกะวัตต์ต่อชั่วโมง (22 TWh) (terawatt-hours-จำนวนเฉลี่ยที่ใช้พลังงาน 1 ล้านเมกกะวัตต์ต่อชั่วโมงในเวลาที่กำหนด) ซึ่งสูงกว่า ค่าเฉลี่ยการผลิตกำลังไฟฟ้าทั่วโลกของสำนักงานพลังงานสากล (International Energy Agency : IEA) ถึง 9 เท่า • โลกได้พัฒนาการนำพลังงานลมมาใช้มากกว่า 20 ปี ซึ่งปัจจุบันมีกำลังการผลิตมากกว่า 7 กิกะวัตต์ และคาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ.2563 ศักยภาพในการผลิตจะอยู่ที่ 40 – 60 กิกะวัตต์ และจะมีการขยายตัวไปจนถึงปี พ.ศ.2593
	น้ำสะอาด	การผลิตน้ำจืดจากน้ำทะเล (การจัดเกลือออกจากน้ำทะเล)	ความต้องการน้ำสะอาด	• ปัญหาการขาดแคลนน้ำสะอาดส่งผลให้การผลิตน้ำจืดจากน้ำทะเลทั่วโลกจะมีการขยายตัวอย่างมาก โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2568 กำลังการผลิตจะเพิ่มขึ้นเป็น 7 เท่าจากการผลิตในปี พ.ศ.2543

ประเภท กิจกรรม	ประโยชน์ ที่ได้จาก ทะเลและ มหาสมุทร	อุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยที่ ขับเคลื่อน การพัฒนา	แนวโน้มการพัฒนาในอนาคต
การพาณิชย์ นาวี และธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับ ทะเลและ มหาสมุทร	พาณิชย์นาวี และงาน บริการท่าเรือ	การขนส่ง สินค้าทาง เรือ/	การขยาย ตัวด้านการ พาณิชย์ นาวี และ การกำหนด/ ปรับปรุงกฎ กติการะหว่าง ประเทศ	ปัจจุบันประมาณร้อยละ 90 ของการค้าทางทะเลใช้วิธีการขนส่งทางทะเล OECD และ ITF คาดว่าภายในปี พ.ศ. 2593 การขนส่งทางทะเลจะเพิ่มขึ้นเป็น 4 เท่าจากปี พ.ศ. 2553 และขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2562 และร้อยละ 3.3 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2573 - 2583
		งานบริการ ท่าเรือ และ สาธารณูปโภค พื้นฐานการ เดินเรือ		การขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้งานบริการท่าเรือ มีการขยายตัวตามไปด้วย โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2563 และมีการขยายตัวที่ดีในระยะยาว
	การท่องเที่ยวและ นันทนาการ	การท่องเที่ยว	การขยายตัว ของตลาดการ เดินทางและ การท่องเที่ยว ของโลก	- ประชากรสูงอายุและรายได้ที่เพิ่มขึ้นในหลายประเทศ ประกอบกับต้นทุนการขนส่งที่ค่อนข้างต่ำ ชายฝั่งทะเลและมหาสมุทรจะเป็นจุดหมายท่องเที่ยวที่น่าสนใจ การพัฒนาล่าสุดแสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวทางทะเลมีแนวโน้มที่จะเติบโตได้เร็วกว่าการท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยรวม - การเดินทางและการท่องเที่ยวทั่วโลกจะเติบโตในอัตราร้อยละ 3.8 ต่อปีในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2568 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งทะเล

ปรับปรุงจาก: World Bank Group, 2016, p. 1 และ Pawan G. Patil, John Virdin, Sylvia Michele Diez, Julian Roberts, Asha Singh, 2016, pp. 20-22.

3.2 มูลค่าผลประโยชน์ของเศรษฐกิจทางทะเลและมหาสมุทร ของประเทศไทย

จากความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่มีลักษณะเป็นคาบสมุทรตั้งอยู่ระหว่างทะเลจีนใต้ (ฝั่งอ่าวไทย) ที่เป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก กับทะเลอันดามัน และช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเปิดออกสู่มหาสมุทรอินเดีย ทำให้ประเทศไทยตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าการเดินเรือที่สำคัญของโลก เป็นจุดเชื่อมระหว่างประเทศในซีกโลกฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก รวมทั้งมีแนวชายฝั่งทะเลขนานอยู่ 2 ด้าน ระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 3,148.22 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่รวม 24 จังหวัด (ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558) ประเทศไทยจึงสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง คิดเป็นมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี นอกจากนี้ชายฝั่งทะเลของไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณป่าชายเลน ยังเป็นระบบนิเวศทางทะเลที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศของโลกอีกด้วย เนื่องจากเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำวัยอ่อน และถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำต่าง ๆ หลากหลายสายพันธุ์

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS 1982) ประเทศไทยมีฐานะเป็นรัฐชายฝั่ง (coastal state) มีอาณาเขตทางทะเล (maritime zone) ภายใต้อธิปไตย (ทั้งอำนาจอธิปไตย) ที่ประเทศไทยมีสิทธิในการสำรวจ แสวงประโยชน์ และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ รวม 323,488.32 ตารางกิโลเมตร (ทั้งในฝั่งอ่าวไทย

และทะเลอันดามัน) คิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่บกซึ่งมีอยู่ประมาณ 513,115 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น น่านน้ำภายใน (Internal Waters) ทะเลอาณาเขต (Territorial Waters) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เขตไหล่ทวีป และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zones) นอกจากนี้ประเทศไทยยังสามารถใช้ประโยชน์ในเขตทะเลหลวง (High Seas) ซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือใน น่านน้ำภายในของรัฐหรือในน่านน้ำหมู่เกาะ (archipelagic waters) ของ รัฐหมู่เกาะได้อีกด้วย (แม้แต่ในเขตทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของรัฐชายฝั่งอื่น หากมีสัญญาต่อกัน ประเทศไทยก็ยังสามารถใช้น่านน้ำ ของรัฐชายฝั่งนั้นภายใต้ข้อตกลงได้อีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้จากการประมงทะเล นอกน่านน้ำไทยที่ภาคเอกชนจากประเทศไทยได้เข้าไปทำสัญญากับ รัฐชายฝั่งอื่น (หรือภาคเอกชนภายใต้การยินยอมของรัฐ) เพื่อเข้าไปทำการ ประมงในรัฐชายฝั่งนั้น ๆ มาตั้งแต่ปี 2518)

ปัจจุบันอุตสาหกรรมในประเทศไทยที่มีการใช้ประโยชน์เชิง เศรษฐกิจจากทะเลและมหาสมุทร แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม คือ (1) อุตสาหกรรม ประมงและเพาะเลี้ยงชายฝั่ง (2) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง (3) อุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเล และ (4) กิจกรรม พาณิชยนาวีและท่าเรือ ทั้งนี้ จากการประเมินยุทธศาสตร์ใน 10 ปีข้างหน้า ของกองทัพเรือพบว่า ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่า ไม่ต่ำกว่า 17.9 ล้านล้านบาทต่อปี และมีแนวโน้มมูลค่าเพิ่มมากขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมพาณิชยนาวี ในขณะที่ข้อมูลจากเอกสาร ประกอบการบรรยายเรื่อง Blue Ocean Economy เศรษฐกิจสีคราม:

ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ของ ดร.ธนิต โสรัตน์ แสดงให้เห็นว่ามูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทย (ต่อปี) มีมูลค่า 21.517 ล้านล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 161.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยรายได้จากการนำเข้า-ส่งออกมีมูลค่าสูงที่สุด คือ 14.483 ล้านล้านบาท รองลงมา คือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล และพลาสติก 3.0 ล้านล้านบาท การนำเข้า-ส่งออกน้ำมันดิบ-น้ำมันสำเร็จรูป-แก๊ส-เชื้อเพลิง 1.087 ล้านล้านบาท อุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับทะเล 0.794 ล้านล้านบาท และการท่องเที่ยวทางทะเล (ต่างชาติ) 0.669 ล้านล้านบาท ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม มูลค่าทางเศรษฐกิจที่กล่าวมาข้างต้น ยังมิได้รวมถึงต้นทุนทรัพยากรธรรมชาติที่นำมาใช้เป็นปัจจัยการผลิต และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ภาคอุตสาหกรรมสร้างขึ้นทั้งจากกระบวนการผลิต และการปล่อยสิ่งปฏิกูลและสารเคมีในรูปแบบต่าง ๆ เข้าสู่ระบบนิเวศ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศเสื่อมโทรมลงส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่และสุขภาวะของประชาชน เป็นภาระของสังคม และงบประมาณของประเทศ สะท้อนถึงการใช้ทรัพยากรอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และขาดความยั่งยืนในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ตารางที่ 2-19 มูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทย (ต่อปี)
เท่ากับร้อยละ 161.3 ของ GDP
(ตัวเลขอาจเปลี่ยนแปลงไปตามราคาน้ำมันโลกและอัตราแลกเปลี่ยน)

ลำดับ	รายการ	ล้านล้านบาท
1	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกทางทะเล	14.483
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	3.0
3	มูลค่านำเข้า-ส่งออกน้ำมันดิบ-น้ำมันสำเร็จรูป-แก๊ส-เชื้อเพลิง (ปี 2559)/ปี	1.087
4	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับทะเล	0.794
5	รายได้จากการท่องเที่ยวทางทะเล (ต่างชาติ)	0.669
6	รายได้จากการขุดเจาะน้ำมันดิบ-แก๊สในอ่าวไทย	0.620
7	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูป (ปี 2557)	0.277
8	รายได้ภาครัฐจากการจัดหาปิโตรเลียม	0.198
9	มูลค่ากิจการประมง	0.123
10	รายได้จัดเก็บภาษีของกรมศุลกากร	0.119
11	อุตสาหกรรมเพาะเลี้ยงประมงชายฝั่ง	0.0910
12	รายได้อุตสาหกรรมอุตสาหกรรมเรือและซ่อมเรือ	0.045
13	รายได้จากการทำเรือแห่งประเทศไทย	0.011
รวม		21.517

ที่มา: ธนิต โสรัตน์, เอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง Blue Ocean Economy เศรษฐกิจสีคราม: ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, บรรยายให้กับเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องทะเล ครั้งที่ 3 จัดโดย คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2561.

4. โอกาสและความท้าทายในการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลของไทยตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

จากภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่อยู่กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นจุดเชื่อมเส้นทางการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของโลก มีชายฝั่งทะเลที่มีระยะทางรวมกันมากกว่า 3,100 กิโลเมตร หนาบอยู่ 2 ด้าน ทั้งในฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และมีพื้นที่ทางทะเล (marine zone) ซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุต่าง ๆ และสัตว์น้ำที่ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้ มากกว่า 320,000 ตารางกิโลเมตร รวมทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งที่มีธรรมชาติสวยงาม นับได้ว่าเป็นจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบของประเทศไทยในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล หรือ “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน”

เมื่อวิเคราะห์ถึงกิจกรรมอันเป็นที่มาของมูลค่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยในตารางที่ 2-19 ประกอบกับแนวโน้มของการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในอนาคตของโลกที่ธนาคารโลกประเมินไว้ในตารางที่ 2-18 จะเห็นได้ว่ากิจกรรมเศรษฐกิจทางทะเลที่ภาคธุรกิจของไทยสามารถพัฒนาและมีโอกาสขยายตัวได้นั้น มีอยู่หลายกิจกรรม ทั้งอุตสาหกรรมที่มีที่ตั้งในพื้นที่บนฝั่ง (onshore) ในเขตที่เกี่ยวข้องกับทะเลและชายฝั่ง (coastal areas) และพื้นที่ในทะเล (offshore) ทั้งที่อยู่ในเขตน่านน้ำของประเทศไทย (Thai waters) เขตน่านน้ำของประเทศอื่น (Foreign waters) และเขตทะเลหลวง (High Seas) โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรม

ทางทะเล 4 กลุ่มหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และเมื่อพิจารณาถึงนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ในการบริหารประเทศภายใต้วิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่จะนำพาประเทศไทยก้าวไปสู่การเป็น “ประเทศไทย 4.0” ของรัฐบาลชุดปัจจุบัน อาทียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2561-2565) ของคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น แผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2560-2579 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตลอดจนกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมทั้งในระดับทวิภาคี ภูมิภาค และระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีความร่วมมือหรือข้อตกลงที่สำคัญ เช่น วาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) ความตกลงว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Paris Agreement) ความร่วมมือทางทะเลในกรอบอาเซียน การรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคและอนุภูมิภาค และข้อหารือความร่วมมือและความมั่นคงทางทะเลอาเซียน-อินเดีย ฯลฯ กล่าวได้ว่า โอกาสในการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมไทยตามแนวทาง “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” นั้น มีช่องทางความเป็นไปได้และมีโอกาสในการเจริญเติบโตสูงมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ นโยบาย ยุทธศาสตร์ ความมุ่งมั่น ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และการสนับสนุนจากภาครัฐและสถาบันการเงินที่เป็นรูปธรรมด้วย

ตารางที่ 2-20 โอกาสในการลงทุนในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)
ของประเทศไทยในเขตพื้นที่ต่าง ๆ

โอกาสและประเภทกิจกรรมที่หาได้ ศักยภาพ ของประเทศไทย		น่านน้ำของ ประเทศไทย (Thai waters)			ทะเลหลวง (High Seas)	น่านน้ำ ของประเทอื่น (Foreign waters)		
ประเภท อุตสาหกรรม	ประเภท กิจกรรม	พื้นที่บนฝั่ง	พื้นที่ชายฝั่ง	พื้นที่นอกฝั่ง		พื้นที่บนฝั่ง	พื้นที่ชายฝั่ง	พื้นที่นอกฝั่ง
ประมง	การเพาะเลี้ยงชายฝั่ง	●	●			●	●	
	การประมงทะเล		●	●	●		●	●
	การแปรรูปผลิตภัณฑ์ ทางทะเล	●				●		
	เวชภัณฑ์และ เคมีภัณฑ์	●						
ปิโตรเคมีคอล	การขุดเจาะน้ำมันและ ก๊าซ			●				●
พลังงาน สะอาด	การผลิตไฟฟ้าจาก กระแสน้ำ		●				●	
	การผลิตไฟฟ้าจาก คลื่นทะเล		●				●	
	ผลิตไฟฟ้าจาก แสงอาทิตย์		●				●	

โอกาสและประเภทกิจกรรมที่หายาก ศักยภาพ ของประเทศไทย		น่านน้ำของ ประเทศไทย (Thai waters)			ทะเลหลวง (High Seas)	น่านน้ำ ของประเทศอื่น (Foreign waters)		
ประเภท อุตสาหกรรม	ประเภท กิจกรรม	พื้นที่ฝั่ง ตะวันออก	พื้นที่ชายฝั่ง	พื้นที่นอกฝั่ง		พื้นที่ฝั่ง ตะวันออก	พื้นที่ชายฝั่ง	พื้นที่นอกฝั่ง
น้ำสะอาด	การผลิตน้ำจืดจากน้ำทะเล	●				●		
พาณิชย์นาวี โลจิสติกส์ และงาน บริการท่าเรือ	การขนส่งทางทะเล		●	●			●	●
	การบริหารจัดการ สายการบินเรือ	●				●		
	ท่าเรือ และงาน บริการสาธารณะ พื้นฐาน การเดินเรือ	●				●		
ต่อเรือและการซ่อมบำรุงเรือ อู่ต่อเรือ		●				●		
	อู่ซ่อมบำรุงเรือ	●				●		
ท่องเที่ยวและ นันทนาการ	ท่องเที่ยวทางทะเล และชายฝั่ง		●	●			●	●
	กิจกรรมและกีฬา ทางน้ำ		●	●			●	●
กำจัด สิ่งปฏิกูล	การจัดการขยะ ในทะเล			●	●		●	●

คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาโดยละเอียดถึงบริบทของอุตสาหกรรมไทย พบว่ายังมีข้อจำกัด และความท้าทายที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินหลายประการที่สำคัญ คือ

1) แม้ว่าภาคอุตสาหกรรมเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทและความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย และเป็นกลไกการผลิตที่ขับเคลื่อนภาคการส่งออกซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศไทยก็ตาม แต่อุตสาหกรรมของไทยส่วนใหญ่ยังเป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้ทรัพยากรอย่างเต็มที่ และมุ่งเน้นการผลิตเพื่อส่งออก โดยการผลิตตามคำสั่งซื้อ มากกว่าการพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่า (value added) ในกระบวนการผลิต หรือ สร้างคุณค่า (value creation) ในผลิตภัณฑ์ รวมทั้งยังพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศมากกว่าการพัฒนาขึ้นใช้เอง ส่งผลให้ผู้ประกอบการและแรงงานไทยขาดการสั่งสมองค์ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ในการพัฒนาขีดความสามารถ คุณภาพและทักษะแรงงานยังอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ทักษะและสมรรถนะของแรงงานไทยยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน เนื่องจากขาดการประสานระหว่างสถานการศึกษากับผู้ประกอบการ ขณะเดียวกันการมุ่งเน้นการนำทรัพยากรมาใช้ในการผลิต และส่งออกส่งผลให้ทุนทรัพยากรทางธรรมชาติของประเทศไทยลดน้อยลง โดยที่คนไทยไม่ได้เป็นผู้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรนั้น

นอกจากนี้ในด้านโครงสร้างพื้นฐานในการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม และนวัตกรรมของประเทศไทยซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมก็ยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ เห็นได้จากรายงานการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการในการบรรลุ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ของประเทศต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ. 2560 (SDG Index and Dashboards Report 2017) เป้าหมายการพัฒนาที่ 9 (SDG9) “การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ยืดหยุ่น การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และการส่งเสริมนวัตกรรม” ประเทศไทยมีคะแนนรวมอยู่ในระดับต่ำ (สีแดง) โดยเฉพาะในเรื่องงบประมาณด้านการวิจัยและพัฒนา (ร้อยละของ GDP) และสัดส่วนของประชากรที่ใช้ internet (Bertelsmann Stiftung and Sustainable Development Solutions Network, 2017, p. 353) สะท้อนให้เห็นถึงขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งเป็นเงื่อนไขที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารัฐบาลจะมีนโยบายส่งเสริม “เศรษฐกิจสร้างสรรค์” (Creative Economy) มาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550–2554) จนถึงฉบับปัจจุบัน รวมทั้งยังมีนโยบาย “Thailand 4.0” ที่มุ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมและการสร้างคุณค่า (value creation) เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่ผลิตภัณฑ์หรือบริการก็ตาม แต่ด้วยการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ตลอดจนหน่วยงานทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนาทางทะเล ยังขาดความร่วมมือ และบูรณาการการทำงานร่วมกัน ประกอบกับบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับทะเล และเศรษฐกิจทางทะเลของไทยมีจำนวนน้อย การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ผ่านมาส่วนใหญ่จึงเป็นนวัตกรรมเกี่ยวกับเศรษฐกิจบนผืนดิน แม้จะมีนวัตกรรมทางทะเลอยู่บ้าง ก็เพียงบริเวณบริเวณชายฝั่ง

2) ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมและมีจำกัด ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งเป็นทุนที่สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แม้ว่าประเทศไทยจะมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่เหมาะสม มีทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมบูรณ์ แต่ปัจจุบันชายฝั่งและทะเลของไทยประสบปัญหาความเสื่อมโทรมหลายประการ โดยเฉพาะจากการกระทำของมนุษย์ ทั้งการลดลงของมวลสัตว์น้ำ อันเนื่องมาจากการทำประมงเกินขนาดมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบุกรุกทำลายพื้นที่ป่าชายเลนเพื่อใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศชายฝั่งและแหล่งอนุบาลสัตว์ทะเล ปัญหาภาวะน้ำมันรั่วไหลในทะเลซึ่งก่อให้เกิดความเป็นพิษและความเสียหายทั้งต่อสิ่งมีชีวิต ระบบนิเวศ และทรัพยากรชายฝั่งทะเล รวมทั้งให้เกิดความสกปรก และทำลายทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยว ปัญหาสารเคมีปนเปื้อนและขยะทะเลซึ่งมีแหล่งที่มาทั้งจากกิจกรรมบนฝั่ง เช่น กิจกรรมการท่องเที่ยวชายหาด แหล่งอุตสาหกรรมบริเวณชายฝั่ง ฯลฯ และกิจกรรมในทะเล เช่น การขนส่งทางทะเล การทำประมงชายฝั่ง และเรือท่องเที่ยว สารปนเปื้อนและขยะทะเลไม่เพียงสร้างความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยทำให้ระบบนิเวศเปลี่ยนไป และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สัตว์ทะเลหายากหลายชนิดตายเนื่องจากกินขยะทะเลเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สร้างความเสียหายให้กับเรือและเครื่องมือประมง ทำลายทัศนียภาพของทะเลและชายหาดซึ่งส่งผลต่อการท่องเที่ยว รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนและสัตว์ในทะเลจากการบริโภคสัตว์น้ำที่กินหรือสะสมสารพิษไว้ในตัวอีกด้วย

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงผลการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ

SDG14 “การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเลและทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน” ข้อมูลจาก SDG Index and Dashboards Report ชี้ให้เห็นว่า ประเทศไทยมีคะแนนอยู่ในระดับปานกลาง (สีเหลือง) โดยมีคะแนนดัชนีความสมบูรณ์ของทะเล (Ocean Health Index) ด้านความหลากหลายทางชีวภาพ 85.24 คะแนน ด้านน้ำสะอาด 54.2 คะแนน และด้านการทำประมง 62.4 คะแนน ส่วนด้านพื้นที่ทางทะเลที่มีความสำคัญด้านความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งได้รับการคุ้มครองทั้งพื้นที่ (%) รายงานระบุว่าไม่มีข้อมูล (Ibid., p. 353)

เมื่อความต้องการในการใช้ทรัพยากรที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการขยายตัวของประชากรโลกและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด และมีแนวโน้มลดลง จึงส่งผลต่อต้นทุนการผลิตและเกิดการแย่งชิงทรัพยากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งพลังงาน และน้ำ ทั้งระหว่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยกันเอง และกับชุมชนที่ปัจจุบันมีความตระหนักในสิทธิ และเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรในพื้นที่มากขึ้น ภาคอุตสาหกรรมจึงต้องปรับตัวให้มีความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม ทั้งโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการกระบวนการผลิต ใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน ปฏิบัติตามระเบียบและกฎหมาย มีความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

3) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมสูงอายุ ไม่เพียงส่งผลต่อกำลังแรงงานในภาคการผลิต ทั้งในด้านจำนวนแรงงาน และประสิทธิภาพในการผลิตเท่านั้น แต่ยังส่งผลถึงขีดความสามารถในการ

คิดค้นและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินอีกด้วย นอกจากนี้ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนที่เปิดโอกาสให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี อาจส่งผลให้เกิดการแย่งชิงแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานที่มีทักษะ

ปัจจุบันกลุ่มอุตสาหกรรมทางทะเลประสบกับปัญหาขาดแคลนแรงงานทั้งในกลุ่มคนงาน แรงงานมีฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมประมงทะเล เนื่องจากงานถูกจัดอยู่ในประเภทงานที่มีคุณลักษณะไม่พึงประสงค์ของผู้ใช้แรงงาน (3 Ds) ซึ่งประกอบด้วย Dirty (สกปรก) Difficult (ยากลำบาก) และ Dangerous (อันตราย) รวมทั้งยังต้องใช้ชีวิตในเรือประมงทะเลที่มีความอ้างว้างและโดดเดี่ยวท่ามกลางคลื่นและลม ทำให้ผู้ใช้แรงงานไทยไม่สนใจเลือกเป็นอาชีพ อุตสาหกรรมประมงจึงจำเป็นต้องใช้คนงานจากประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องการมาแสวงหาโอกาสที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับการขายแรงงานในประเทศของตน แต่เมื่อผู้ใช้แรงงานเหล่านั้นเริ่มคุ้นเคยกับการจ้างแรงงานในประเทศไทยและมีโอกาสได้รับการจ้างในงานประเภทอื่นที่ดีกว่าก็จะออกจากแรงงานประมงทะเล ปัญหาการขาดแคลนแรงงานจึงเกิดขึ้นตลอดเวลา ในส่วนของแรงงานมีฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญ ในอุตสาหกรรมทางทะเล ทั้งในด้านการเดินเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือในตำแหน่งต่าง ๆ เช่น ช่างเครื่อง ช่างฝีมืออื่น ๆ ทั้งกิจการประมง การพาณิชย์นาวี และการท่องเที่ยวทางทะเล ก็ยังขาดแคลน เนื่องจากประเทศไทยยังขาดแคลนสถานศึกษาอบรมเฉพาะทางในเรื่องที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทะเล โดยเฉพาะด้านประมงทะเลที่ภาพลักษณ์ของการทำงานด้านประมงทะเลไม่ว่าจะอยู่ในตำแหน่งใด ก็เป็นงานที่มีลักษณะ 3 Ds ทำให้ภาคอุตสาหกรรมทางทะเลจำเป็นต้องจ้าง

แรงงานทักษะ หรือผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ เป็นเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของกิจการสูง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะยาว ภาควิชาการศึกษานโยบาย การศึกษาระดับปริญญาตรี และสถาบันการศึกษาควรมีการหารือร่วมกันในการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาอบรมให้ตรงกับความต้องการ

4) ภาครัฐบาลการบริหารจัดการที่ดีทั้งในด้านผลประโยชน์ทางทะเลและความมั่นคงแห่งชาติ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและความสนใจในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ส่งผลให้ประเทศต่าง ๆ ขยายการค้าการลงทุน และแสวงหาโอกาสจากเศรษฐกิจทางทะเล แม้ว่าในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยจะเคยมีนโยบายเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ทางทะเลและความมั่นคงแห่งชาติ ในรูปของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ถึง 2 ฉบับ คือ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2542-2546) และนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2548-2552) ซึ่งต่อมาได้พัฒนาเป็นยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2555-2559) โดยมีการขยายกระบวนทัศน์จากเรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จากความมั่นคงของรัฐไปสู่ความมั่นคงทางสังคม ความมั่นคงของมนุษย์ และความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมุ่งเน้นการบริหารกิจการทางทะเลที่ดี การใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน ปรับเปลี่ยนรูปแบบ และโครงสร้างของยุทธศาสตร์ให้ชัดเจนและมีทิศทาง การส่งเสริมประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางทะเลของภาครัฐ การสร้างความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์กับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนอื่น ๆ ที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งมีพัฒนาการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับทะเลให้เกิดการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ และเป็นเอกภาพ ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยสามารถปกป้อง รักษา และแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างสมดุล

และยังยืนตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้วยการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย ในการบริหารจัดการและการบูรณาการการใช้พลังอำนาจของชาติใน ทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ” (อนุสิทธิ์ คณากร, 2555) และพัฒนาเป็น “แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2558-2564) ฉบับปัจจุบัน” ที่ประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์ รวม 6 ด้าน ได้แก่

- (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความมั่นคงของชาติทางทะเล
- (2) ยุทธศาสตร์การคุ้มครองการใช้ประโยชน์จากทะเล
- (3) ยุทธศาสตร์การสร้างความสะดวกสบายและการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทะเล
- (4) ยุทธศาสตร์การสร้างสมดุลและยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- (5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้ และความตระหนักรู้ความสำคัญของทะเล และ
- (6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยองค์กรของรัฐ

โดยข้อเท็จจริงปรากฏว่า นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานต่าง ๆ เหล่านั้น ไม่ได้รับความสนใจจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง การทำงานของส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเลและชายฝั่งซึ่งปัจจุบันมีอยู่ไม่น้อยกว่า 17 หน่วยงาน ยังคงทำงานซ้ำซ้อน ขาดการบูรณาการ มีการบังคับใช้กฎหมายที่ขัดแย้ง และขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชนในพื้นที่และที่เกี่ยวข้อง จะมีก็แต่เพียงการแก้ไขปัญหาการประมงผิดกฎหมาย (IUU fishing) ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการแก้ไขและ

มีการจัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจ “ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (ศปมผ.)” ขึ้น ประกอบด้วยหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อบูรณาการการทำงาน เพื่อให้เป็นไปตามที่สหภาพยุโรปต้องการ โดยหวังให้สหภาพยุโรปยกเลิกค่าแจ้งเตือนประเทศไทยเรื่องการทำประมงผิดกฎหมาย (IUU) แต่ก็ได้ประสบความสำเร็จ รวมทั้งไม่มีหน่วยงานใดนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนดังกล่าวไปปรับให้สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานตนเพื่อร่วมขับเคลื่อนให้เกิดเป็นรูปธรรมเห็นได้จากกรณีที่ประเทศไทยมีส่วนร่วมในการยกร่างอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) มาตั้งแต่การยกร่างจนแล้วเสร็จในปี 2525 แต่เพิ่งจะมีการลงนามรับรองและให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 (ภายหลังจากเวลาผ่านไปถึง 29 ปี) โดยประเทศไทยได้มีประกาศให้คำยืนยันว่าจะดำเนินการปรับแก้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ประมาณกว่า 60 ฉบับ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แต่นับจนถึงปัจจุบัน ผ่านมาเป็นเวลาเกือบ 7 ปี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมิได้ดำเนินการพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ และเสนอเข้าสู่การพิจารณาของฝ่ายนิติบัญญัติเลย (ยกเว้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประมงบางส่วนที่มีการปรับปรุงตามความต้องการของสหภาพยุโรป)

5. อุตสาหกรรมประมง: ตัวอย่างการจัดการทรัพยากรทางทะเลที่ยังยืນ

การบริหารจัดการของภาครัฐเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล “อย่างไม่มียืນ” ของประเทศไทยที่ชัดเจนนั้น เห็นได้จากอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประมงที่ประเทศไทยเคยเป็น

ประเทศที่โดดเด่น และมีศักยภาพมากที่สุดในโลกประเทศหนึ่ง อุตสาหกรรมประมงของไทยมีพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องยาวนานนับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2503 ที่กรมประมงได้นำผู้เชี่ยวชาญ และเครื่องมือจับสัตว์น้ำ หน้าดิน (demersal species) แบบที่เรียกว่า อวนลากแผ่นตะเฆ่ (Bottom Trawling) จากประเทศเยอรมนีเข้ามาทดลองใช้ในอ่าวไทย ซึ่งปรากฏว่าเครื่องมือดังกล่าวเหมาะสมกับสภาพของอ่าวไทย และมีประสิทธิภาพสูง ในการจับสัตว์ปลาหน้าดิน ทำให้เรือประมงสามารถจับปลาได้ครั้งละมาก ๆ การประมงทะเลในเชิงพาณิชย์ของไทยจึงได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม การที่การทำประมงของไทยเป็นการทำประมงโดยเสรี (open access) ไม่มีการควบคุมจากรัฐทั้งจำนวนเรือและการทำประมง ให้เหมาะสมกับทรัพยากรสัตว์น้ำที่มีอยู่ ทำให้มีการทำประมงกันจนเกินกว่า ศักยภาพในการเกิดขึ้นทดแทน (overfishing) จึงเป็นสาเหตุสำคัญประการ หนึ่งที่ทำให้ปลาหน้าดินของประเทศไทยลดลงอย่างรวดเร็วมาจนถึง ปัจจุบัน

นอกจากนี้การพัฒนาเครื่องมืออวนล้อม (Purse Seiner) หรือที่ ชาวประมงเรียกกันว่า “อวนดำ” ขึ้นเพื่อจับปลาผิวน้ำ (pelagic species) โดยเฉพาะอย่างยิ่งปลาทุ และ การที่เรือประมงบางส่วนใช้อวนที่มีตาขนาดเล็ก ประกอบแสงไฟล่อในเวลากลางคืนเพื่อจับปลาเกตุ (Anchovy) ที่มี ขนาดเล็ก ทำให้มีลูกปลาเศรษฐกิจชนิดต่าง ๆ ติดอวนขึ้นมาด้วย จึงส่งผล ให้ปริมาณปลาผิวน้ำลดลงเช่นเดียวกัน ในขณะที่บริเวณชายฝั่งก็มีเรือประมง พื้นบ้านจำนวนมากใช้เครื่องมือขนาดเล็ก เช่น ลอบ แห อวน คราด รวมทั้ง เครื่องมือประมงกึ่งพาณิชย์ขนาดต่าง ๆ โดยเฉพาะอวนรุน (Push Net) ที่ทำการประมงไล่ฝูงอย่างหนาแน่น และใช้อวนตาถี่และเครื่องยนต์ที่มี กำลังเครื่องยนต์ (แรงม้า) สูง ทำการประมงในบริเวณใกล้ฝั่งซึ่งเป็น

แหล่งเพาะพันธุ์และเจริญเติบโตของสัตว์น้ำวัยอ่อน ก็ส่งผลให้มีการทำลาย
ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมชายฝั่งมากขึ้น รวมทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาการแย่ง
ชิงพื้นที่และทรัพยากรสัตว์น้ำ ระหว่างเรือประมงพื้นบ้านกับเรือประมง
พาณิชย์ จนเกิดการกระทบกระทั่งกันรุนแรงและบางครั้งถึงขั้นมีการใช้อาวุธ
ทำร้ายกัน

ในปี พ.ศ. 2509 หลังจากทรัพยากรสัตว์น้ำลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
เรือประมงขนาดใหญ่ส่วนหนึ่ง จึงเริ่มออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำไทย
ในเขตทะเลหลวงที่อยู่ใกล้กับประเทศเพื่อนบ้านของไทย เช่น กัมพูชา และ
เวียดนาม ขณะเดียวกันก็มีนักลงทุนบางรายเห็นว่าประเทศไทยมีเงื่อนไขที่
เหมาะสมในการลงทุนสำหรับการผลิตสินค้าประมงเพื่อการส่งออก จึงได้นำ
ปลาทูน่า (สายพันธุ์ Skipjack และ Yellow fin) เข้ามาแปรรูปและบรรจุ
กระป๋อง เพื่อส่งกลับไปขายยังตลาดต่างประเทศ ซึ่งประสบผลสำเร็จเป็น
อย่างดี จนอุตสาหกรรมการแปรรูปปลาทูน่ากระป๋องเติบโตอย่างต่อเนื่อง
จนประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกทูน่ากระป๋องรายใหญ่ที่สุดของโลก นำรายได้
เข้าสู่ประเทศไทยปีละนับแสนล้านบาท

ขณะเดียวกัน เพื่อให้ได้ผลผลิตมาทดแทนการจับจากธรรมชาติ จึง
มีการพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งอย่างจริงจัง เริ่มจากการเพาะเลี้ยง
กุ้งกุลาดำ (Tiger Prawn) ซึ่งประสบความสำเร็จมาก จนทำให้ประเทศไทย
กลายเป็นผู้นำในด้านการผลิตและส่งออกกุ้งของโลก และเนื่องจากกุ้งกุลาดำ
มีราคาค่อนข้างสูง จึงทำให้การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำมีการขยายตัวอย่าง
รวดเร็ว และมีการขยายพื้นที่การเพาะเลี้ยงจากชายฝั่งเข้ามาในพื้นที่
น้ำจืดที่ไกลจากทะเล แต่เนื่องจากเกษตรกรขาดองค์ความรู้เกี่ยวกับการ
จัดการฟาร์ม การแก้ปัญหาโรคในสัตว์น้ำ การดูแลสิ่งแวดล้อม
ในขณะที่ภาครัฐไม่มีนโยบายในการสนับสนุนอย่างจริงจัง ในปี พ.ศ.

2545 การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำประสบปัญหาทั้งจากปัญหาโรคระบาด การขาดแคลนพ่อแม่พันธุ์ และอัตราการเจริญเติบโตลดลงเนื่องจาก ปัญหาการเสื่อมโทรมของดินและน้ำในแหล่งเพาะเลี้ยงอันเกิดจากการเพาะ เลี้ยงกุ้งกุลาดำ ประกอบกับมีการนำกุ้งขาวแวนนาไม (*Litopenaeus Vannamei*) ซึ่งมีการเจริญเติบโตที่ดีมาเลี้ยงในประเทศไทย เกษตรกร จึงหันมาเลี้ยงกุ้งขาวแวนนาไมแทน และมีการขยายตัวของผู้เลี้ยงและ ผลผลิตกุ้งขาวแวนนาไมจนถึงปัจจุบัน ในขณะที่การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำ ลดลงจนเกือบจะสูญพันธุ์

ผลจากการพัฒนาการประมงที่ขยายตัวในทุกด้าน ทั้งการประมง ทะเลในน่านน้ำไทย การประมงทะเลนอกน่านน้ำไทย และการเพาะเลี้ยง สัตว์น้ำ ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องขึ้นเป็นจำนวนมากในบริเวณจังหวัด ชายฝั่งทะเลของประเทศ ทั้งอุตสาหกรรมขนาดเล็ก เช่น การทำปลาเค็ม โรงน้ำแข็ง ห้องเย็น การทำอุปกรณ์และเครื่องมือประมง ไปจนถึง อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมแซมเรือ อุตสาหกรรมแช่เยือกแข็ง อุตสาหกรรมอาหารสัตว์น้ำ อุตสาหกรรมปลาป่น ฯลฯ และที่สำคัญ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่มีการขยาย ตัวอย่างรวดเร็วรองรับปริมาณวัตถุดิบที่ได้จากการประมง จนทำให้ ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าประมง 1 ใน 10 อันดับแรกของโลก โดยประเทศไทยมีการส่งออกสินค้าสัตว์น้ำในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งสัตว์น้ำสด สัตว์น้ำแช่เย็นและแช่เยือกแข็ง สัตว์น้ำตากแห้ง และสัตว์น้ำกระป๋อง คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 2 แสนล้านบาท ในแต่ละปี

อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมการประมง ของไทยเริ่มประสบปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการส่งออกสินค้า ประมง ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน เริ่มจากการเพาะเลี้ยงกุ้งขาวแวนนาไม

ประสบปัญหาโรคกุ้งตายด่วน (Shrimp Early Mortality Syndrome หรือ EMS) ทำให้การส่งออกกุ้งของไทยลดลงจากปีละ 6 แสนตัน เหลือเพียง 3 แสนตัน จากนั้นในปี พ.ศ. 2557 การประมงนอกน่านน้ำไทยในประเทศ อินโดนีเซียก็ต้องหยุดลง เนื่องจากรัฐบาลอินโดนีเซียเปลี่ยนแปลงนโยบาย การทำประมง ทำให้สัตว์น้ำทะเลชนิดต่าง ๆ ทั้งกุ้ง ปลา และหมึกจำนวน กว่า 6 แสนตัน หายออกจากตลาดสินค้าประมงไทย

ในปี พ.ศ. 2551 สหภาพยุโรปในฐานะที่เป็นกลุ่มประเทศที่มี กองเรือประมงใหญ่ที่สุดในโลก และเป็นตลาดหลักที่นำเข้าสินค้าประมง และผลิตภัณฑ์ประมงมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกได้ประกาศใช้ กฎระเบียบสหภาพยุโรป ที่ (EC) No.1005/2008 ว่าด้วยการจัดตั้ง ระบบของประชาคมยุโรปเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำประมงที่ ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Council Regulation (EC) No 1005/2008 of 29 September 2008 establishing a community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing) โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 โดยมีเจตนารมณ์ คือ เพื่อป้องกันมิให้สินค้าที่ ได้มาจากการทำประมง IUU เข้าสู่ตลาดประชาคมยุโรป ซึ่งจะเป็นการ อนุรักษ์และจัดการการใช้ประโยชน์ทรัพยากรสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อม ทางทะเลอย่างยั่งยืน รวมทั้งปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS 1982) จรรยาบรรณ ว่าด้วยการทำประมงอย่างรับผิดชอบ (FAOs Code of Conduct for Responsible Fisheries: CCRF) และแผนปฏิบัติการสากลว่าด้วย การป้องกัน ลด และเลิกการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน

และให้การควบคุม (FAOs International Plan of Action on Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: IPOA-IUU) อันเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบที่ทุกประเทศจะต้องให้ความร่วมมือ เพื่อสร้างความสมดุลทางธรรมชาติ ความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และความมั่นคงทางอาหารให้แก่ประชากรโลกในอนาคต

เนื่องจากประเทศไทยเป็นผู้ส่งสินค้าประมงและผลิตภัณฑ์ประมงเข้าไปจำหน่ายยังตลาดสหภาพยุโรปในอันดับต้น ๆ และได้ให้สัตยาบรรณในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 จึงมีพันธกรณีทางกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ดังนั้น นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ที่กฎระเบียบสหภาพยุโรปฯ มีผลบังคับใช้ คณะกรรมาธิการยุโรปได้เดินทางมาประเทศไทยเพื่อตรวจเยี่ยมและให้คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้สินค้าประมงและผลิตภัณฑ์ประมงของไทยที่ส่งเข้าไปยังตลาดสหภาพยุโรปถูกต้องตามกฎระเบียบดังกล่าว แต่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการประมง และที่เกี่ยวข้องของไทยก็มิได้ตระหนักและให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามที่คณะกรรมาธิการยุโรปแนะนำ การตรวจเยี่ยม ในปี พ.ศ. 2557 คณะกรรมาธิการยุโรป จึงเห็นว่า การดำเนินการของประเทศไทยไม่มีความคืบหน้าที่เพียงพอ และในวันที่ 21 เมษายน 2558 จึงได้มีคำประกาศแจ้งเตือนอย่างเป็นทางการให้ประเทศไทยรับทราบความเป็นไปได้ที่จะถูกระบุว่าเป็นประเทศที่สามที่ไม่ให้ความร่วมมือในการต่อต้านการทำประมงที่ผิดกฎหมายประมงขาดการรายงาน และให้การควบคุม หรือ ให้ “ใบเหลือง” (Yellow card) ประเทศไทย โดยในครั้งแรก กำหนดเวลาให้ประเทศไทยดำเนินการเสนอ

แผนที่จะเป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาภายใน 6 เดือน (พฤษภาคม-ตุลาคม 2558) จากนั้นคณะกรรมการยุโรป สหภาพยุโรป จะพิจารณาอีกครั้งว่าจะยกเลิกคำประกาศแจ้งเตือนดังกล่าว หรือจะระงับการนำสินค้าสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์ประมงของไทยเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรป

รัฐบาลไทยจึงเริ่มต้นดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งรีบเพียงหวังเพื่อให้ประเทศไทยสามารถส่งสินค้าประมงเข้าไปจำหน่ายยังตลาดสหภาพยุโรปได้ แต่เนื่องจากขาดข้อมูลและองค์ความรู้ ทั้งในเรื่องประมงทะเล การตลาด กติกาสากลและพันธกรณีที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ ขาดความเข้าใจเจตนารมณ์ของการทำประมงอย่างยั่งยืน และปัญหาประมงไทยที่สั่งสมมายาวนานกว่า 50 ปี อย่างแท้จริง รวมทั้งขาดข้อมูลเชิงประจักษ์ด้านการประมงทั้งในเรื่องจำนวนทรัพยากร จำนวนเรือประมง ฯลฯ ที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน เพราะที่ผ่านมาหน่วยราชการไทยที่เกี่ยวข้อง “ต่างปล่อยปละละเลย” และ “ต่างคนต่างทำ” และที่สำคัญ การดำเนินการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหา ไม่มีการรับฟังความเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (โดยเฉพาะชาวประมง) ซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาที่ยั่งยืน จนถึงปัจจุบันผ่านไป 3 ปี ประเทศไทยก็ยังคงอยู่ในสถานะที่ถูกแจ้งเตือน หรือได้ “ใบเหลือง” จากสหภาพยุโรปต่อไป แต่อุตสาหกรรมประมงภายในประเทศทั้งระบบ รวมทั้งอุตสาหกรรมต่อเนื่องตั้งแต่ระดับครัวเรือน ไปจนถึงอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพื่อการส่งออก จากทะเลไปจนถึงโต๊ะอาหาร ทั้งโรงงานแช่แข็ง ผู้ประกอบการสถานีน้ำมัน ห้องเย็น สะพานปลา การประมงพาณิชย์ในน่านน้ำไทย การประมงพาณิชย์นอกน่านน้ำไทย อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ ฯลฯ และผู้บริโภค ล้วนได้รับผลกระทบและเกิดความเสียหายประมาณการนับแสนล้านบาทต่อปี

**ตารางที่ 2-21 ประมาณการผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมประมง
และอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นรายปีอันเนื่องมาจากการแก้ไขปัญหาการประมงผิดกฎหมายอย่างเร่งด่วน**

กิจการ/ผู้ได้รับผลกระทบ	ผลกระทบ	ด้านเศรษฐกิจ/ ปี: ล้านบาท	ด้านการจ้าง แรงงาน/ปี : คน
เจ้าของ/ผู้ประกอบการกิจการประมง	ไม่สามารถออกเรือทำประมง	35,000	5,000
ผู้บริโภค	ซื้อสินค้าในราคาที่สูงขึ้น	15,000	-
โรงงานน้ำแข็ง	ไม่สามารถขายน้ำแข็งได้	1,100	600
โรงงานห้องเย็น	ไม่มีสินค้านำเข้าฝากห้องเย็น	600	1,000
กิจการแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง เบื้องต้น/กิจการขนาดเล็ก/ กิจการในครัวเรือน	ขาดแคลนวัตถุดิบ	6,000	5,000
โรงงานแปรรูปขนาดใหญ่	ขาดแคลนวัตถุดิบ	10,000	5,000
โรงงานผู้ผลิตปลาป่น	ขาดแคลนวัตถุดิบ	2,250	500
สะพานปลา ตลาดปลา แพลลา และท่าเทียบเรือ	ขาดแคลนสินค้าสัตว์น้ำ ผ่านท่า หรือเข้าสู่ตลาด	5,000	2,000
ผู้ประกอบการสถานีน้ำมัน	ไม่สามารถขายน้ำมันดีเซล ให้กับเรือประมง	4,800	200
เกษตรกรผู้ผลิตอาหาร		2,190	10,000
การนำเข้าสัตว์น้ำเพื่อการบริโภค		30,000	-
ลูกเรือประมง	ตกงาน	6,000	50,000
รวม		117,940	79,300

หมายเหตุ : ประมาณการผลกระทบข้างต้น ไม่รวมถึงความเสียหายที่เจ้าของเรือและ
ผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่องต้องหยุดกิจการ ขาดแคลนรายได้เลี้ยงตัวเอง
ไม่สามารถส่งเสียบุตรหลานให้ได้รับการศึกษา ครอบครัวแตกแยก
ถูกยึดทรัพย์สิน ไร้ที่อยู่ และกลายเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือ
ล้มละลาย

สิ่งที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการประมงและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องดังกล่าวยังคง สะท้อนให้เห็นว่า “... การบริหารจัดการของภาครัฐที่มีประสิทธิภาพต่ำ ขาดความโปร่งใส และขาดความรับผิดชอบ และการดำเนินงานเพื่อพัฒนาที่ขาดความต่อเนื่อง ในขณะที่การบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ กฎระเบียบต่าง ๆ ล้าสมัยไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลง ธรรมชาติและการบริหารจัดการภาครัฐยังไม่บรรลุเป้าหมาย” (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12, น. 8) รวมทั้งขาดความรู้ ความเข้าใจ และวิสัยทัศน์ ตลอดจนการตระหนักรู้ในเรื่องการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรในภาครัฐที่มีหน้าที่ในการส่งเสริม สนับสนุน และกำกับดูแลการดำเนินกิจการของภาคเอกชนซึ่งเป็นภาคส่วนที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และก่อให้เกิดการจ้างแรงงานให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุตสาหกรรมการประมงเป็นอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องยาวนานและมีฐานการผลิตที่เข้มแข็ง แม้จะประสบปัญหาต่าง ๆ ดังที่กล่าวมา แต่ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ความหลากหลายทางชีวภาพ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยยังคงอยู่ หากมีการจัดการที่ดี มีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้านและแก้ปัญหาที่ถูกต้อง อุตสาหกรรมการประมงจะกลับมารุ่งโรจน์ สร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างยั่งยืนได้อย่างแน่นอน

6. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง: อุตสาหกรรมที่ทำหายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศไทยและมีแนวโน้มในการขยายตัวอย่างต่อเนื่องนั้น ในปี 2560 ที่ผ่านมา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ประเมินการว่าการท่องเที่ยวของประเทศไทยสร้างรายได้รวมอยู่ที่ 2.76 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 GDP และจากรายงานสถิติการท่องเที่ยวจากทั่วโลกประจำปี 2559-2560 ขององค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (World Tourism Organization) พบว่า ประเทศไทยสามารถทำรายได้จากการท่องเที่ยวได้มากถึง 1.65 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงปีก่อนถึงร้อยละ 16.9 โดยมีการขยายตัวอยู่ในอันดับที่ 3 ของโลก รองจากสหรัฐอเมริกาและสเปน ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ขององค์การการท่องเที่ยวโลก (World tourism Organization: UNWTO) ที่คาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. 2573 จำนวนนักท่องเที่ยวโลกจะเพิ่มเป็น 1.800 ล้านคน ด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 3.3 ต่อปี และในปี 2560 ตลาดเกิดใหม่หรือกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาจะเป็นกลุ่มประเทศที่จำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวในอัตราที่สูงกว่าตลาดต่างประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยประเทศไทยซึ่งอยู่ในภูมิภาคเอเชียจะเป็นภูมิภาคที่มีการขยายตัวของการท่องเที่ยวสูงสุด (Department of Tourism, 2015, p. 8)

ทั้งนี้แหล่งรายได้ที่สำคัญของไทยส่วนหนึ่งมาจากการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง เนื่องจากประเทศไทยมีพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลและเกาะแก่งที่อุดมสมบูรณ์ และงดงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางทะเลที่ได้รับความนิยมแห่งหนึ่งของโลก นอกจากนี้รัฐบาลชุดปัจจุบัน

ยังมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ (maritime tourism) โดยผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางเรือสำราญแห่งอาเซียน โดยเฉพาะการเปิดเส้นทางเชื่อมโยง เมืองท่องเที่ยวชายทะเล เช่น ภูเก็ต สึหนุวิลล์ (กัมพูชา) และฟูกูวก (เวียดนาม) เป็นต้น รวมทั้งยังมีโครงการก่อสร้างท่าเรือสำราญ หรือ เรือครุยส์ บริเวณเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี อีกด้วย

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากความอุดมสมบูรณ์และความงดงามของสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ หากขาดการจัดการที่ดี และการคำนึงถึงความสามารถของระบบนิเวศในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมแล้ว ก็จะทำให้เกิดปัญหาจากความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล และชายฝั่ง โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การทิ้งขยะ การบุกรุกหรือยึดพื้นที่ชายหาดเพื่อประโยชน์ในการพาณิชย์ การก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำ ฯลฯ ซึ่งส่งผลกระทบต่อธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความสวยงามของพื้นที่ และงบประมาณในการฟื้นฟูบูรณะ ซึ่งปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งของไทยหลายแห่งต้องประสบกับปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ นักท่องเที่ยวขาดความตระหนักและทักษะในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่ไม่รบกวนหรือทำลายสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ชุมชนเจ้าของพื้นที่ก็มุ่งเน้นการสร้างรายได้จากแหล่งท่องเที่ยว และมีทัศนคติเชิงลบต่อการประกาศเขตอนุรักษ์ ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยคำนึงถึงการดูแลและจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม ควบคู่ไปกับ

การเปิดโอกาสให้ประชาชนโดยเฉพาะชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิมเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและจัดการพื้นที่ ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชนท้องถิ่นแล้ว ยังเป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนักถึงความสำคัญและการเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม อันจะนำมาซึ่งการพัฒนาที่ยั่งยืนอีกด้วย

ในส่วนของการพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลอื่น ๆ ตามแนวทาง “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)” เช่น อุตสาหกรรมสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ (รวมทั้งอุตสาหกรรมปิโตรเคมี) กิจกรรมพาณิชย์นาวี และงานบริการโลจิสติกส์ทางทะเล ตลอดจนอุตสาหกรรมสมัยใหม่ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมนั้น ประเทศไทยยังมีโอกาสและช่องทางในการขยายตัวได้อีกมาก การขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลก ความต้องการพลังงานและสินค้าอุปโภคบริโภคที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัว กิจกรรมพาณิชย์นาวี บริการโลจิสติกส์งานบริการและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องจึงต้องเร่งเตรียมความพร้อมในทุกด้าน ซึ่งนอกจากความท้าทายที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว กิจกรรมพาณิชย์นาวี และกิจการพลังงานเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก และมีระยะเวลาในการคืนทุนนานกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ รวมทั้งต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน จึงจำเป็นที่ภาครัฐต้องให้การสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ มาตรการทางภาษี การพัฒนาท่าเรือ และอู่ต่อเรือ การแก้ไขกฎหมายและกติกาต่าง ๆ การเจรจาความร่วมมือระหว่างประเทศ และการยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมให้ได้รับการยอมรับเทียบเท่าสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเร่งพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางท่าเรือในภูมิภาคสำหรับอุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเล ตลอดจน

อุตสาหกรรมพลังงานสะอาดและพลังงานทดแทน มีความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับความต้องการพลังงานภายในประเทศ และบริบทของสังคมไทย โดยผู้เกี่ยวข้องควรดำเนินการ

1) สำรวจ และรวบรวมข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของไทยที่ครอบคลุม เพื่อจัดทำฐานข้อมูลที่มีความถูกต้อง เป็นปัจจุบัน สำหรับใช้ในการติดตามความเปลี่ยนแปลง การประเมินคุณค่าและมูลค่าของทรัพยากร เพื่อตัดสินใจในการดำเนินการอนุรักษ์ และการลงทุนพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

2) กำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เป็นรูปธรรมบนพื้นฐานของข้อมูลในข้อ 1) วิสัยทัศน์ที่กำหนดนอกจากจะคำนึงถึงมิติทางเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ยังต้องคำนึงถึงวิถีชุมชนที่เป็นเจ้าของพื้นที่ทรัพยากร และองค์ประกอบที่สำคัญตามแนวการพัฒนาทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ

(1) สร้างผลประโยชน์ทางสังคมและเศรษฐกิจให้แก่คนรุ่นปัจจุบัน โดยไม่รีดรอนความสามารถในการพัฒนาเศรษฐกิจของคนในอนาคต

(2) การฟื้นฟู การปกป้องและการธำรงรักษาไว้ซึ่งความหลากหลาย ความสามารถในการผลิต ความยืดหยุ่น และคุณค่าที่แท้จริงของระบบนิเวศทางทะเล และ

(3) ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมสะอาด พลังงานหมุนเวียน และวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งจะช่วยลดของเสียและส่งเสริมการนำวัสดุกลับมาใช้ใหม่

3) ภาครัฐควรกำหนดกฎ เกณฑ์ และกติกาเท่าที่จำเป็น และเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย โดยเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ

4) ส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณด้านการวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยี นวัตกรรม และการจัดการสมัยใหม่ทางทะเล ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

5) ผู้เกี่ยวข้องควรแสดงบทบาท ให้ความสำคัญ และความร่วมมือ ในการปฏิบัติหน้าที่และดำเนินกิจกรรมที่สอดคล้องกับกฎหมายและพันธกรณีระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการอนุรักษ์ทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมทางทะเล การพัฒนาที่ยั่งยืน เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) และวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs 2030) เป็นต้น

6) เตรียมความพร้อมในการรับมือกับผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และภัยธรรมชาติทางทะเล

7. สรุป

การพัฒนาเศรษฐกิจตามกรอบแนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” หรือ “Blue Economy” เพื่อเป็นแหล่งรายได้และผลประโยชน์ของชาติของคนทั้งในรุ่นปัจจุบันและอนาคตนั้น ประเทศไทยไม่สามารถที่จะมุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ความมั่นคง หรือสังคม เพียงมิติใดมิติหนึ่งดังเช่นในอดีตได้อีกต่อไป สภาวะความเสี่ยงโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และภัยพิบัติทางธรรมชาติที่กำลังส่งผลกระทบต่อโลกและมนุษยชาติ รวมทั้งประเทศไทย สะท้อนให้เห็นถึง

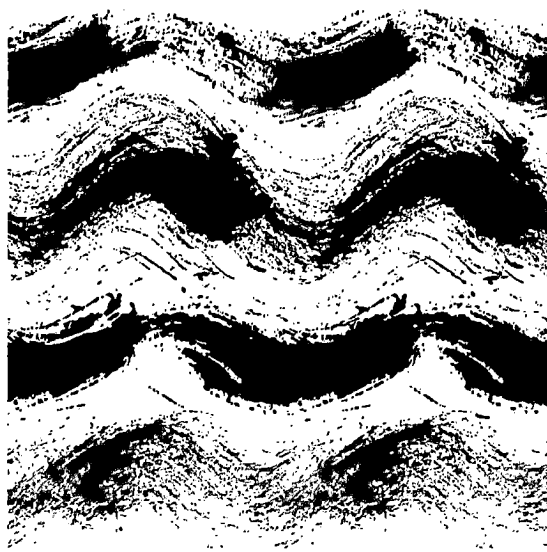
ความไม่ยั่งยืนของการพัฒนาที่ไม่สมดุลในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา และความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงที่จำเป็นต้องพัฒนาไปพร้อม ๆ กัน นอกจากนี้ กิจกรรมของเศรษฐกิจทางทะเลยังมีความเฉพาะที่แตกต่างไปจากเศรษฐกิจบนแผ่นดิน ที่มนุษย์คุ้นเคยจากการดำรงชีวิตอยู่ ทะเลและมหาสมุทรเป็นบริบทที่ต่างจากผืนแผ่นดินทั้งในด้านมิติความลึกและขนาดของผืนน้ำที่ใหญ่กว่าผืนดินที่ครอบคลุมเปลือกโลกถึง 3 เท่า และเชื่อมต่อกันเป็นผืนเดียวทั่วทั้งโลก ทำให้กระแสน้ำมีการไหลเวียน ถ่ายเท หมุนเวียนไปตามวัฏจักรการขึ้น-ลงตามธรรมชาติอย่างไร้ขอบเขต ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตมีการอพยพเคลื่อนย้ายไปตามวงจรชีวิตห่วงโซ่อาหาร และการไหลเวียนของกระแสน้ำซึ่งมนุษย์ไม่สามารถควบคุมได้อย่างเบ็ดเสร็จ การใช้ประโยชน์ทรัพยากรไม่ว่าจะเป็นในทางตรง หรือทางอ้อมในที่หนึ่งที่ได้ย่อมส่งผลกระทบต่อทรัพยากรในที่ใดที่หนึ่งได้ทั้งในเชิงบวกหรือลบ

การนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงต้องดำเนินการควบคู่กันไปกับการอนุรักษ์ และแก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมให้ฟื้นคืนสภาพ รวมทั้งจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องทุกระดับ ทั้งภาคประชาชน ภาคธุรกิจ และภาครัฐ ตลอดจนถึงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อในการพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

การพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินภายใต้กระแสการตื่นตัวของภาคประชาชนที่ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสิทธิชุมชน ผู้ประกอบการจะมุ่งหวังแต่ผลกำไรและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกิจการ

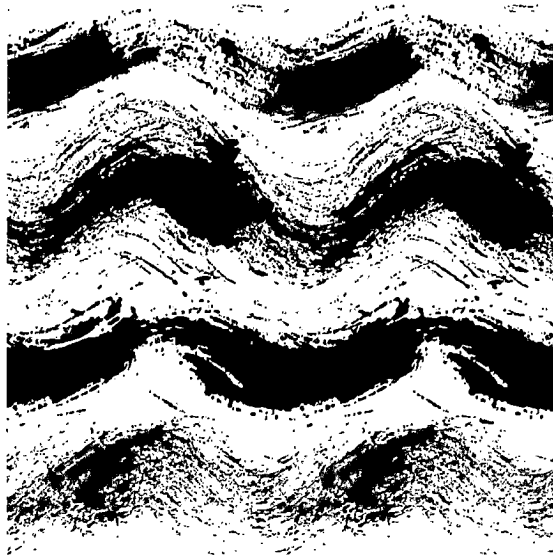
เพียงอย่างเดียวไม่ได้อีกต่อไป จำเป็นที่จะต้องปรับกระบวนการทัศน์ในการดำเนินกิจการ โดยให้ความสำคัญกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ยอมรับและเคารพในสิทธิและการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน และมีความรับผิดชอบต่อสังคม ในส่วนของภาครัฐที่ปัจจุบันรัฐบาลมีเสถียรภาพ มีนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงาน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวที่สอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ควรกำกับดูแลและขับเคลื่อนการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและแผนยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเร่งดำเนินการปรับปรุง และพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศ และไม่ใช่อุปสรรคต่อการพัฒนาของภาคเอกชน

หากผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนยังไม่ตระหนัก เตรียมพร้อมและปรับตัว เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะได้เป็นเพียงโอกาส และความท้าทาย แต่อาจจะกลายเป็นกับดักที่ประเทศต่าง ๆ นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกีดกันทางการค้า ทั้งโดยการยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมของสินค้านำเข้า การกำหนดกฎระเบียบและมาตรการทางการค้าเช่นเดียวกับกรณีที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมประมง



03

กลไกการขับเคลื่อนการ
พัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
ในบริบทของประเทศไทย



3.1 นโยบาย มาตรการและแผน ที่เกี่ยวข้องในประเทศ

นวรัตน์ ไกรพานนท์

“การนำแนวคิดการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเลและการจัดทำ
ผังทะเลหรือการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์ทางทะเลมีความ
เป็นไปได้ที่จะนำมาใช้ปฏิบัติจริงในบริบทของประเทศไทย
แต่ผลสำเร็จจะเกิดขึ้นได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กับการจัดทำ และกำกับดูแลนโยบายและกฎหมายที่ต้องเข้าใจ
แนวคิดในเรื่องนี้ที่เป็นการมองภาพรวม มีการบูรณาการ
เชิงนโยบายทั้งในแนวดิ่งและแนวนอน รวมทั้งการปฏิบัติที่เป็น
เอกภาพ และยึดถือประโยชน์ส่วนรวมของประเทศเป็นหลัก”

3.1.1 นโยบายและแผนภาพรวมของประเทศ

1) ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ถือเป็นเอกสารสำคัญที่อธิบายให้ทุกภาค
ส่วนของชาติทราบถึงผลประโยชน์แห่งชาติและเป้าหมายระยะยาวของชาติ
พร้อมทั้งกำหนดวิธีการหรือแนวทางที่ชัดเจนและสมเหตุสมผลในการที่จะ

บรรลุเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยกำหนดทั้งเป้าหมาย วิธีการ เครื่องมือ กรอบเวลา และความสำคัญเร่งด่วนของแต่ละเป้าหมาย ตลอดจนความสัมพันธ์ ความเชื่อมโยง และการสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างยุทธศาสตร์เฉพาะในแต่ละด้านที่จะนำไปสู่เป้าหมายของชาติในภาพรวม

การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 โดยมีกฎหมายสำคัญเกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 ซึ่งรัฐบาลที่จะผลัดเปลี่ยนกันเข้ามาบริหารประเทศจะต้องพิจารณานำยุทธศาสตร์ชาติฉบับนี้ไปใช้ โดยจะต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาสังคม ทุกสังคม และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในแนวดิ่ง (vertical integration) และแนวระนาบ (horizontal integration) เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาชาติในภาพรวมให้เป็นผลสำเร็จ

วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประกอบด้วยหลักการหรือแนวคิดหลัก 3 ประการ คือ ความมั่นคง ความมั่งคั่ง และความยั่งยืน (นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 59, 2559) ดังนี้

1.1) ความมั่นคง หมายถึง ความมั่นคงปลอดภัยจากภัยคุกคามหรือความเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครอบครัว ลงมาถึงระดับปัจเจกบุคคล และในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง เป็นต้น

1.2) ความมั่งคั่ง หมายถึง การขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพขึ้นสู่กลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้สูง โดยที่ความ

เหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลงและการกระจายรายได้เป็นไปอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกันมากขึ้น เศรษฐกิจของประเทศไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้ ทั้งในตลาดโลกและตลาดภายในประเทศ ประเทศไทยก้าวสู่ความเป็นชาติการค้า โดยเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของภูมิภาค รวมทั้งมีบทบาทสำคัญทั้งในเวทีโลกและภูมิภาค นอกจากนั้น ประเทศไทยต้องสามารถปรับตัวเข้ากับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีทุนที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เช่น ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม ตลอดจนทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

1.3) ความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาเศรษฐกิจที่สามารถสร้างความเจริญ เพิ่มรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ต้องตั้งอยู่บนเงื่อนไขการใช้ รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และบรรทัดฐานที่ประชาคมโลกยอมรับ กล่าวคือ ไม่ใช่จนเกินพอดีหรือไม่สร้างมลภาวะจนเกินเยียวยา คนไทยต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและส่วนรวม รัฐต้องให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนและมุ่งเน้นประโยชน์สาธารณะ

วิสัยทัศน์ ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยภาพอนาคตของประเทศไทยในอีก 20 ปีข้างหน้า คือ การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว รายได้สูง เศรษฐกิจมีความสมดุล เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ โดยการพัฒนาประเทศอย่างมุ่งมั่นจริงจังและเป็นระบบตามยุทธศาสตร์ชาติบนพื้นฐานของหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง การเมืองมีเสถียรภาพ และต่อเนื่อง ทรัพยากรมนุษย์มีคุณภาพสูง ความเจริญกระจายไปอย่าง

ทั่วถึงในทุกท้องถิ่นที่เป็นประเทศที่มั่นคงปลอดภัย เป็นเมืองสีเขียวที่เชื่อมโยงกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สามารถดำรงรักษาศิลปวัฒนธรรมอันดีงาม นำชื่นชม เป็นที่น่าอยู่อาศัยของทุกคน และนำมาเยือนสำหรับชาวต่างชาติ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 6 ด้าน โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านความมั่นคงแห่งชาติและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

1.1) การดูแลพื้นที่แนวชายแดน ชายฝั่งทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การดูแลชายฝั่งทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ภาครัฐควรเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายระหว่างกองทัพเรือกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคการประมง เพื่อบูรณาการข้อมูลข่าวสาร การป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมาย เช่น โจรสลัดหรือการค้ามนุษย์ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล การปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล นอกนั้นควรเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือด้านอื่น ๆ ที่เหมาะสม และควรร่วมกันพิจารณาลงทุนและแบ่งปันผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่อ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล

1.2) การสร้างความมั่นคงของโลก (global security) และความมั่นคงในภูมิภาค (regional security)

หน่วยงานภาครัฐและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งดำเนินการเชิงรุกและกระชับความสัมพันธ์แบบทวิภาคีกับประเทศมหาอำนาจหรือ

ประเทศที่พัฒนาแล้วที่เป็นแหล่งเงินทุนหรือคู่ค้าสำคัญ หรือสามารถลงทุนหรือถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงให้กับประเทศไทย และประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งจะกลายเป็นตลาดการค้าการลงทุนหรือตลาดวัตถุดิบของไทย ประเทศไทยจึงควรกำหนดและแสดงบทบาทที่ชัดเจนในเวทีระดับโลกและและเวทีระดับภูมิภาค และควรพยายามแสวงหาโอกาสจากเวทีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่กำลังพัฒนาไปในเชิงซ้อน (Multifaceted and complex relations) ทั้งนี้ เพื่อรักษาและเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติ โดยต้องพยายามรักษาสมดุลแห่งอำนาจ (Balance of power) ระหว่างมหาอำนาจโดยไม่ฝักใฝ่หรือทุ่มเทให้กับมหาอำนาจฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมากเกินไปจนกลายเป็นความเสี่ยงด้านความมั่นคง อย่างไรก็ตาม กองทัพเรือจะต้องมีขีดความสามารถในการปฏิบัติการทางเรือได้ทั้งสองฝั่งมหาสมุทร ทั้งบนพื้นน้ำใต้น้ำ และในอากาศได้ในเวลาเดียวกัน สามารถคุ้มครองผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลและแสดงกำลังในพื้นที่อ้างสิทธิทับซ้อนได้อย่างรวดเร็วและนำเกรงขาม รวมทั้งป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล

1.3) การเตรียมรับมือกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่

ปัญหาความสำคัญของโลกได้เปลี่ยนจากภัยคุกคามตามแบบ (Conventional crisis management) เป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Non-conventional security threats) เช่น ภัยพิบัติทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภัยพิบัติทางธรรมชาติ ภัยพิบัติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น วาตภัย อุทกภัย ระดับน้ำทะเลที่เพิ่มสูงขึ้น ความแห้งแล้ง คลื่นความร้อน ไฟป่า หมอกควัน ตลอดจนการขาดแคลนอาหารและน้ำ รวมทั้งภัยพิบัติที่มนุษย์ก่อให้เกิดขึ้น เช่น การรั่วไหลของวัสดุ

อันตราย การก่อการร้าย หรือการโจมตีทางไซเบอร์ เป็นต้น ซึ่งอาจจะมี ความรุนแรงสูงและก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง ทั้งต่อประชาชนผู้ประสพ ภัยพิบัติโดยตรงหรือประชาชนทั่วไปนอกเขตพื้นที่ภัยพิบัติ ตลอดจนผล กระทบต่อความมั่นคงภายในประเทศ เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยจึงต้องเตรียมการในการบริหารจัดการวิกฤตการณ์ระดับชาติ (National crisis management) เพื่อให้สามารถเผชิญหรือรับมือกับ วิกฤตการณ์ระดับชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่เชื่อมั่นของประชาชน นักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

2) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านเศรษฐกิจ สังคม และพลังงาน

2.1) การรักษาความมั่นคงและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ภาค รัฐควรประกาศแผนแม่บทการลงทุนระยะยาว (long-term investment master plan) ที่ชัดเจนในทุกสาขาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อสร้าง ความเชื่อมั่นให้กับประชาชน ภาคเอกชนและนักลงทุนจากต่างประเทศ โดย ใช้การลงทุนแบบการเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) นอกจากนี้ภาครัฐควรพิจารณานำทรัพยากร มนุษย์และสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ (Inert assets) มาใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ตามศักยภาพที่มีอยู่ โดยการแปลง เป็นทุนในการพัฒนาประเทศ หรือทำให้เกิดขีดความสามารถที่นำไปใช้ได้ จริง (Dynamic capabilities) เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่น ป่าเสื่อมโทรม และ ที่ดินรกร้างว่างเปล่า เป็นต้น

2.2) การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิศวกรรม (hard infrastructure) ที่ภาครัฐได้ริเริ่มดำเนินการไปแล้วให้เป็นระบบที่สมบูรณ์

เช่น การขนส่งทางน้ำและทางทะเล การพัฒนาเส้นทางขนส่งทางน้ำในการขนส่งสินค้าระหว่างปากน้ำโพกับอ่าวไทย การเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างแหล่งผลิตสินค้ากับท่าเทียบเรือพาณิชย์ โดยเริ่มใช้ประโยชน์ให้เร็วที่สุดใช้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด และลดการสูญเสียที่ไม่จำเป็น การบริหารจัดการพลังงานเชิงบูรณาการเพื่อความมั่นคงทางพลังงานและราคาที่เหมาะสม โดยจัดทำระบบ “Smart grid” เพื่อบริหารจัดการพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการทุกพื้นที่ ทุกเวลา และลดการสูญเสียในการส่งกระแสไฟฟ้า เชื่อมต่อโครงข่ายพลังงานไฟฟ้ากับแหล่งผลิตไฟฟ้าในอนุภูมิภาค

2.3) การพัฒนาเมืองใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางแห่งความเจริญในภูมิภาค และการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่ทันสมัยหรือเมืองท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และการสร้างเมืองบริวารเชิงบูรณาการ (Satellite cities) โดยหน่วยงานภาครัฐควบบูรณาการแนวคิดในการสร้างเมืองราชการ เมืองธุรกิจ เมืองการศึกษา เมืองการแพทย์ เมืองนวัตกรรม เมืองอัจฉริยะ หรือ Smart city และเมืองอยู่อาศัยที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเข้าด้วยกัน เพื่อให้มีความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์และสามารถดึงดูดนักลงทุนทั้งจากต่างประเทศและในประเทศ

2.4) การเสริมสร้างความแข็งแกร่งของชุมชนหรือท้องถิ่น ซึ่งเป็นฐานรากของสังคมไทยผ่านการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) และวิสาหกิจชุมชน โดยเฉพาะในด้านการบริหารและการตลาด

2.5) การสนับสนุนการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับประเทศไทย เช่น เมียนมา และกัมพูชา โดยสนับสนุน

การสร้างโครงข่ายการขนส่งทางถนนและทางราง เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาค เข้าด้วยกัน และเชื่อมโยงประเทศไทยกับภูมิภาค

2.6) การส่งเสริมบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและสอดคล้องกับ ความต้องการในการพัฒนาประเทศและตลาดโลก รวมทั้งการส่งเสริม ให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนกับต่างประเทศในอุตสาหกรรมการศึกษาและ การแพทย์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเข้ากับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

3) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิต

3.1) การสร้างให้คนไทยเป็นคนดี มีคุณธรรม มีค่านิยม ที่ถูกต้อง และรณรงค์ให้เลิกยึดถือค่านิยมที่ไม่ถูกต้อง ไม่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติหรือการพัฒนาประเทศ ทุกภาคส่วนต้องเริ่มการพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืน โดยปลูกฝังจิตสำนึกและค่านิยมที่ถูกต้องให้กับ ประชาชนทุกเพศ ทุกวัย ทุกสาขาอาชีพ เป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบ เรียบร้อยของบ้านเมืองและสาธารณสถาน การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานอย่างชาญฉลาดและมีความรับผิดชอบ

3.2) การสร้างให้คนไทยเป็นคนเก่ง มีสมรรถนะหรือความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เหมาะสมในการพัฒนาประเทศ ก้าวทันบริบทโลก สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกหรือเวทีระหว่างประเทศ มีการวิเคราะห์ความต้องการสาขาวิทยาการ (Discipline) ที่จำเป็นทั้งใน ภาคเกษตร ภาคบริการและอุตสาหกรรม ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และสถาบันวิจัยพัฒนาควรร่วมกันจัดทำแผนแม่บทด้านการวิจัยพัฒนา ของชาติที่มุ่งไปสู่เป้าหมายระยะยาวของชาติ

4) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านความเป็นธรรมในสังคม

4.1) การสร้างความเสมอภาคในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภาครัฐควรปฏิรูปการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความเป็นธรรมและทั่วถึง ควบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างเป็นระบบและใช้ประโยชน์อย่างสมดุล

4.2) การสร้างความเสมอภาคในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์ ควรจัดช่องทางอย่างเป็นระบบให้ประชาชนสามารถแจ้งข้อมูลข่าวสารในลักษณะที่เป็นการสื่อสาร 2 ทาง (Two-way communication) เพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลข่าวสารนั้น ข้อมูลข่าวสารสำคัญของทางราชการทุกประเภท เช่น การแจ้งเตือนภัยพิบัติ จะต้องสื่อสารถึงประชาชนโดยทันทีในทุกช่องทาง

5) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

5.1) การจัดให้มีระบบอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ครบวงจรถูกต้องตามหลักวิชาการ พื้นที่ส่วนที่เสื่อมโทรมหรือถูกทำลายอย่างจริงจัง และป้องกันการทำลาย โดยปลูกฝังจิตสำนึกและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ผู้ละเมิดต้องรับผิดชอบในความเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู โดยทุกภาคส่วนต้องคำนึงถึงความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับการพัฒนาประเทศ และความสามารถในการแข่งขัน การสร้างภูมิคุ้มกันโดยให้ความรู้ความเข้าใจ ปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างค่านิยมที่ถูกต้องให้กับชุมชนประชาชนและเยาวชนเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างชาญฉลาด คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมและมีความรับผิดชอบ

ภาครัฐควรเร่งศึกษาความเป็นไปได้ในการบูรณาการระดับปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่าย เช่น การดูแลทะเลอาณาเขต และพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นต้น และควรทำการวิจัยความเสี่ยงด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อระวังป้องกันหรือกำหนดมาตรการแก้ไขก่อนที่จะเกิดความเสียหาย ควรป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ภาพถ่ายดาวเทียม ความละเอียดสูง ภาพถ่ายทางอากาศ การพิสูจน์ทราบโดยอากาศยานไร้คนขับ และการใช้ Multi-spectrum sensor เป็นต้น หน่วยงานของรัฐต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเสมอภาค ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ประชาสังคม และชุมชน ตลอดจนขยายความร่วมมือด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมอาเซียน เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในภูมิภาค

5.2) การวางระบบการบริหารจัดการน้ำเชิงบูรณาการให้ครอบคลุมทุกวัตถุประสงค์ทั้งในด้านการรักษาสภาพแวดล้อม เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การประปา การระบายน้ำ การกักเก็บน้ำ การโยกย้ายน้ำ ทางท่อหรือคลอง การหมุนเวียนน้ำเสียกลับมาใช้ใหม่ การท่องเที่ยว และการป้องกันอุทกภัย การส่งเสริมพืชผลและเทคโนโลยีการเกษตรที่ลดการใช้น้ำ การพิจารณาใช้พื้นที่ (land use) และวางผังเมืองให้ถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิชาการ เพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายจากอุทกภัย

ภาครัฐควรเพิ่มขีดความสามารถในการกักเก็บน้ำต้นทุนและเพิ่มพื้นที่ชลประทาน โดยเฉพาะพื้นที่แห้งแล้งแต่มีสภาพดินเหมาะสมต่อการเกษตร ควรพัฒนาโครงข่ายระบบบริหารจัดการน้ำเชิงบูรณาการ

ทั้ง 25 กลุ่มน้ำให้สามารถตอบสนองความต้องการของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยการบริหารจัดการน้ำในแต่ละพื้นที่ควรครอบคลุมวัตถุประสงค์ทั้งในด้านการรักษาสภาพแวดล้อม เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การคมนาคม การประปา การระบายน้ำ การกักเก็บหรือการสร้างแก้มลิง การผันน้ำจากกลุ่มน้ำหนึ่งไปยังอีกกลุ่มน้ำหนึ่งโดยการส่งน้ำทางท่อหรือคลองส่งน้ำ การหมุนเวียนนำน้ำเสียกลับมาใช้ใหม่ แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ และการป้องกันอุทกภัย เป็นต้น ตลอดจนควรพิจารณาการใช้พื้นที่และการวางผังเมืองให้เหมาะสม ไม่ควรสร้างเมืองใหญ่หรือนิคมอุตสาหกรรมบริเวณที่ลุ่มปากแม่น้ำ ซึ่งเหมาะสมกับการเกษตรมากกว่า ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายจากอุทกภัย

5.3) การพัฒนาและส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการพลังงานเชิงบูรณาการ การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน และการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษ

5.4) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมหรือนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เชื่อมโยงกลมกลืนกับธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิต ระบบนิเวศ และการจัดการของเสียไม่น้อยกว่าด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

5.5) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนตามความเหมาะสมและขีดความสามารถของประเทศ และเตรียมความพร้อมอย่างครบวงจรตามวงจรการบริหารจัดการภัยพิบัติ ให้สามารถรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น วาตภัย

อุทกภัย ระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้น หรือคลื่นขนาดใหญ่กัดเซาะชายฝั่ง เป็นต้น โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการวิกฤตการณ์ระดับชาติ

5.6) การใช้ประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างชาญฉลาดและมีความรับผิดชอบ เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และลดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภาครัฐควรพิจารณาการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ และนโยบายการคลังสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนช่วยกันรณรงค์ส่งเสริม และสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การฟื้นฟูแม่น้ำ ลำคลอง ป่าชายเลน ชายหาด และปะการัง เป็นต้น

6) ยุทธศาสตร์เฉพาะด้านการเมืองการปกครองและระบบบริหารจัดการภาครัฐ

6.1) การปฏิรูปการเมืองการปกครองของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การปกครองระบอบประชาธิปไตยอย่างแท้จริง ไม่มีการเอารัดเอาเปรียบกัน และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Good governance) ตั้งอยู่บนหลักคุณธรรมและจริยธรรม ได้รับการยอมรับจากประชาชนและประชาคมโลก

6.2) การปรับภารกิจและโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานภาครัฐในทุกระดับให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติเชิงบูรณาการ เหลือเฉพาะภารกิจและพันธกิจเท่าที่มีความจำเป็นเท่านั้น งานบางส่วนถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น หรือให้รัฐวิสาหกิจหรือสัมปทานให้เอกชนดำเนินการแทน

ควรปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้สามารถทำงานแบบบูรณาการได้อย่างแท้จริงทั้งแนวดิ่งและแนวระนาบ (Vertical and horizontal integration) หน่วยงานภาครัฐที่ต้องปฏิบัติงานในเชิงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นจำนวนมาก เช่น กระทรวงมหาดไทยหรือกระทรวงที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจควรมีการจัดหน่วยอำนวยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ส่วนหน่วยระดับปฏิบัติในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ควรปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ควรส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรภาครัฐในยุค 4.0 ควรสร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับปฏิบัติ ระดับกลาง และระดับบริหารอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระยะยาว

6.3) การปรับบทบาทความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการบริหารจัดการภาครัฐ โดยเพิ่มบทบาทให้ภาคเอกชนเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนภาครัฐปรับเปลี่ยนบทบาทเป็นเพียงแค่ผู้อำนวยความสะดวก กำหนดเงื่อนไขหรือกติกาให้เกิดความเป็นธรรมในการแข่งขันอย่างเสรีและปกป้องผู้บริโภคเท่านั้น โดยปรับโครงสร้างภาษีให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ กระจายอำนาจการจัดเก็บภาษีไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสมและท้องถิ่นหรือชุมชนมีส่วนร่วมในการกำหนดการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยปรับปรุงแนวทางการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ให้ทันสมัย รวดเร็ว และปฏิบัติได้จริง ควรให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วม

ในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยให้เป็นผู้ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นแทนหน่วยงานส่วนกลาง โดยเฉพาะการลงทุนขนาดใหญ่ระยะยาวที่ต้องมีการร่วมทุนกับภาคเอกชนหรือระดมทุนจากในท้องถิ่น เช่น ระบบขนส่งมวลชนขนาดเบา ระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน และการสร้างเมืองบริวาร เป็นต้น

6.4) การปรับปรุงการบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายภาครัฐ โดยปรับโครงสร้างภาษีให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ภาครัฐควรกระจายอำนาจการจัดเก็บภาษีไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม ควรจัดสรรเงินรายได้จากภาษีกลับไปบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงบริการภาครัฐหรือจัดทำโครงการสาธารณประโยชน์ในท้องถิ่น และควรเพิ่มบทบาทให้ท้องถิ่นหรือชุมชนมีส่วนร่วมในการกำหนดการใช้จ่ายงบประมาณ ภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- (2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- (3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

(4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

(5) การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืนและ

(6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริต ประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย และประกอบกับอีก 4 ยุทธศาสตร์ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกการสนับสนุนให้การดำเนินยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านให้สัมฤทธิ์ผล ประกอบด้วย

(7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม

(9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ และ

(10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

การพัฒนาศักยภาพคนให้มีทักษะความรู้ และความสามารถในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณค่า โดยปรับกระบวนการเรียนรู้ที่ส่งเสริมให้เด็กมีความรู้จากการปฏิบัติจริง เน้นพัฒนาทักษะพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรมศาสตร์ คณิตศาสตร์ ศิลปะ และภาษาต่างประเทศ จัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลและให้คำปรึกษาในการเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ และอาชีพอิสระ ทั้งการจัดหาแหล่งเงินทุนและการตลาดที่เหมาะสม และให้สถาบันการศึกษาจัดทำหลักสูตรระยะสั้นพัฒนาทักษะพื้นฐานและทักษะที่จำเป็นสำหรับแรงงานกลุ่มนี้

2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำ ในสังคม

การเสริมสร้างศักยภาพชุมชน การพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน และการสร้างความเข้มแข็งการเงินฐานรากตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองได้ มีสิทธิในการจัดการทุน ที่ดิน และทรัพยากรภายในชุมชน โดยการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน ส่งเสริม การประกอบอาชีพของผู้ประกอบการระดับชุมชน การส่งเสริมการเชื่อมต่อ ระหว่างเครือข่ายอุตสาหกรรม (Cluster) ในพื้นที่กับเศรษฐกิจชุมชน การสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในการร่วมกัน พัฒนาความรู้ในเชิงทฤษฎีและสามารถประยุกต์ใช้ทางปฏิบัติ เพื่อสร้าง ศักยภาพให้กับชุมชนในการประกอบธุรกิจแบบวิสาหกิจเพื่อสังคม (Social enterprises) รวมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวท้องถิ่น การท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์ในชุมชน และการสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการบริการ และการจัดการทรัพยากรในชุมชนในลักษณะการเป็นหุ้นส่วนกับหน่วยงาน ภาครัฐ

3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขัน ได้อย่างยั่งยืน

3.1) การพัฒนาด้านการคลัง โดยใช้เครื่องมือทางภาษีสร้าง แรงจูงใจให้เกิดการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง เป็นช่องทางการเพิ่มรายได้ภาครัฐ โดยเร่งรัดให้มีการจัดเก็บภาษีหรือ ค่าธรรมเนียมจากผลิตภัณฑ์หรือวัตถุดิบที่ก่อให้เกิดมลพิษ รวมถึงการเก็บ ภาษีหรือค่าธรรมเนียมจากการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติ

3.2) การพัฒนาภาคการเกษตร โดยส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารให้ได้คุณภาพมาตรฐานและความปลอดภัย โดยให้ความรู้ด้านกระบวนการผลิตตามมาตรฐาน เช่น หลักการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (Good Agricultural Practice: GAP) และการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารสำหรับผู้บริโภคเฉพาะกลุ่มที่มีมาตรฐานเฉพาะ เช่น สินค้าเกษตรอินทรีย์ และสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมให้เกษตรกรผลิตพืช ปศุสัตว์ และการทำประมงให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่และความต้องการของตลาด (Zoning) การสร้างความร่วมมือด้านการเกษตรกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการเป็นแหล่งวัตถุดิบเพื่อการแปรรูป สร้างมูลค่าและโอกาสด้านการตลาดจากการส่งออกทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียน โดยมีแผนรองรับในการป้องกันการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม และพัฒนาระบบการทำประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำอย่างยั่งยืน มีการกำกับดูแลแรงงานประมงให้ได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการปรับปรุงและพัฒนาการทำประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การแปรรูป การขนส่ง และการตลาด ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและระเบียบการทำประมงระหว่างประเทศและประเทศคู่ค้า ตลอดจนศักยภาพของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

3.3) การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม โดยพัฒนาต่อยอดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูงเพื่อยกระดับไปสู่อุตสาหกรรมที่ใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานของการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการกระจายการลงทุนไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ และภูมิภาคอาเซียน ทั้งในด้านวัตถุดิบ แรงงานตลาด

สิทธิประโยชน์ด้านการผลิตและการค้าการลงทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีรองรับอุตสาหกรรมอนาคต เช่น การคมนาคมขนส่ง การบริหารจัดการน้ำ ระบบโครงข่ายโทรคมนาคมและการสื่อสารต่าง ๆ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานเชิงระบบและการบริหารจัดการ มีการพัฒนาระดับอุตสาหกรรมให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของพื้นที่ควบคู่กับการให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เพื่อให้อุตสาหกรรมสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน โดยมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมนิเวศรายจังหวัด 15 จังหวัด

3.4) การพัฒนาภาคบริการและการท่องเที่ยว โดยเสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในเชิงธุรกิจของภาคบริการที่มีศักยภาพ ทั้งฐานบริการเดิมและใหม่ เพื่อส่งเสริมให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างเข้มแข็ง การพัฒนาฐานบริการเดิม เช่น การท่องเที่ยว บริการขนส่งและโลจิสติกส์ การค้าส่งค้าปลีก บริการก่อสร้าง ต่อเรือและสร้างเรือ และบริการสาธารณสุข เป็นต้น การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ เพื่อให้เกิดความสมดุลและความยั่งยืน พัฒนากลุ่มคลัสเตอร์ท่องเที่ยวตามศักยภาพของพื้นที่ เช่น การท่องเที่ยวชุมชน การท่องเที่ยวสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวทางทะเล และการท่องเที่ยวสีเขียว รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกลุ่มพื้นที่และเมืองรองที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว จึงได้ออกกฎกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬากำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 5 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล

ตะวันตก เขตพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลตะวันออก เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา และเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และอยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวในอีก 3 เขต ประกอบด้วย เขตวิถีชีวิตลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนใต้ เขตมรดกโลกด้านวัฒนธรรม และเขตวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง

4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

4.1) การรักษาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สร้างสมดุลของการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนและเป็นธรรม มีการใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นฟูรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร ผลักดันแนวทางการประเมินมูลค่าของระบบนิเวศ และการสร้างรายได้จากการอนุรักษ์เพื่อใช้ในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ให้มีการอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้เพื่อสร้างสมดุลธรรมชาติ ส่งเสริมการจัดการป่าชุมชน และป่าครัวเรือนอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาสมุนไพรที่เป็นยาและเครื่องสำอางที่มีศักยภาพและมีความต้องการของตลาด พัฒนาระบบการบริหารจัดการที่ดินและแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดินของรัฐ

การปกป้องทรัพยากรทางทะเลและป้องกันการค้าสัตว์และชายฝั่ง โดยให้มีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่คำนึงถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนระยะยาว ลดความขัดแย้งเชิงนโยบายระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยว การประมง และวิถีชีวิตชุมชน โดยการ

จำแนกเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ทะเลและชายฝั่ง (Marine Spatial Planning: MSP) ที่ผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ตัดสินใจ และจัดการร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง พัฒนาระบบการบริหารจัดการ และการจัดเก็บรายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล หมู่เกาะ และชายหาด เพื่อนำมาใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ให้คงความอุดมสมบูรณ์และสวยงามตลอดไป ปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล กำหนดพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่ง กำหนดมาตรการควบคุมการจับสัตว์น้ำ ห้ามการจับสัตว์น้ำวัยอ่อน ควบคุมเครื่องมือทำประมงที่ผิดกฎหมาย คุ้มครองประมงพื้นบ้าน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะตลิ่งริมแม่น้ำและชายฝั่ง โดยคำนึงถึงพลวัตการเปลี่ยนแปลงของระบบชายหาด ใช้แนวคิดของระบบกลุ่มหาด (Littoral cells) โดยจำแนกชายหาดตามลักษณะธรณีสัณฐาน และออกแบบระบบป้องกันและลดพลังงานคลื่นลมอย่างบูรณาการภายในกลุ่มหาดนั้น เพื่อมิให้มีการก่อสร้างในพื้นที่ชายฝั่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง

4.2) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ เพื่อให้เกิดความมั่นคง สมดุล และยั่งยืน ทั้งในมิติเชิงปริมาณและคุณภาพ ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยเฉพาะประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ลุ่มน้ำ เพื่อกำหนดทิศทางการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์ทรัพยากรน้ำทั้งผิวดินและน้ำใต้ดินในทุกมิติ โดยคำนึงถึงศักยภาพและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมและมิติเชิงสังคมของพื้นที่ลุ่มน้ำ ตลอดจนเร่งรัดให้มีแผนบริหารจัดการทรัพยากรน้ำในระดับลุ่มน้ำอย่างบูรณาการทั้ง 25 ลุ่มน้ำ เพิ่มประสิทธิภาพการเก็บกักน้ำของแหล่งน้ำต้นทุน และระบบกระจายน้ำให้ดีขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำและการจัดสรรน้ำต่อหน่วยในภาคการผลิตให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้สูงขึ้น

4.3) แก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม ด้วยการเร่งรัดการควบคุมมลพิษทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตรายที่เกิดจากผลิตและบริโภค จัดการปัญหาขยะตกค้างสะสม ใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อให้เกิดการลดปริมาณขยะ ส่งเสริมกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุด จัดให้มีแหล่งรวบรวมและรับกำจัดของเสียอันตรายจากชุมชนกระจายอยู่ทั่วประเทศ เร่งรัดการจัดการน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรม ปรับปรุงและฟื้นฟูคุณภาพน้ำในพื้นที่ลุ่มน้ำวิกฤตและลุ่มน้ำที่สำคัญ รวมทั้งพื้นที่ชุ่มน้ำ ด้วยการลดปริมาณน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน และบริหารจัดการระบบบำบัดน้ำเสียอย่างครบวงจร

4.4) ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เน้นการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน สนับสนุนกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานการลดมลพิษ และการใช้ทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีที่สะอาด ส่งเสริมการลดก๊าซเรือนกระจกตลอดกระบวนการผลิต ส่งเสริมสินค้าฉลากเขียว สนับสนุนการออกแบบผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และปล่อยคาร์บอนต่ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะระบบการจัดการขยะมูลฝอยและบำบัดน้ำเสีย ปรับใช้มาตรการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่มีความเปราะบาง พัฒนาระบบการจัดเก็บรายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล หมู่เกาะ รวมทั้งอุทยานแห่งชาติ ให้เหมาะสมสำหรับใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอย่างยั่งยืน

4.5) สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยพัฒนามาตรการและกลไกเพื่อสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน โดยสาขาการผลิตไฟฟ้า การใช้พลังงานในภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม ภาคครัวเรือนและอาคาร โดยลดการผลิตและใช้ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน การอนุรักษ์พลังงาน การผลิตพลังงานจากของเสีย สนับสนุนระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน และเพิ่มขีดความสามารถในการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อสนับสนุนต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนช่วยเหลือประชาชนในกลุ่มเปราะบาง มีความเสี่ยงสูง และมีความสามารถในการปรับตัว วางแผนป้องกันเมืองที่อาจได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล และอาจเผชิญกับภัยคุกคามที่รุนแรงและแปรปรวน โดยวางแผนเมืองบนพื้นฐานการประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

4.6) บริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ โดยบูรณาการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติเข้าสู่กระบวนการวางแผนทั้งระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับชุมชน เสริมสร้างขีดความสามารถในการเตรียมความพร้อมและการรับมือภัยพิบัติ พัฒนาระบบการเตือนภัยให้มีความแม่นยำ น่าเชื่อถือ และมีประสิทธิภาพ

5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน

การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเพื่อคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยในเขตทางทะเล ดังนี้

5.1) เสริมสร้างความร่วมมือในการรักษาความมั่นคงทางทะเล ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่อ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล รวมทั้งพัฒนาความร่วมมือในการแสวงหาและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบและกลไกการให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในทะเล ระบบการช่วยเหลือและบรรเทาสาธารณภัยในทะเลให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนรักษาเส้นทางคมนาคมทางทะเลให้มีความปลอดภัยและเอื้อต่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน

5.2) แก้ไขปัญหาการแย่งชิงทรัพยากรโดยรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล คุ่มครอง ป้องกัน และรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ให้มีความทันสมัยและเป็นสากล ให้เกิดเอกภาพและระบบการบริหารจัดการที่ดีในการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในภาพรวมของประเทศ รวมทั้งบูรณาการการใช้ทรัพยากร และการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้ได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.3) สร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับคุณค่าของทะเล การใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ และมีความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมทางทะเล รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาองค์ความรู้ทางทะเลและการสร้างนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา

6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริต ประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย โดยการเพิ่มประสิทธิภาพ และการยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล มีการสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเครือข่าย

สารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network: GIN) รวมทั้ง การเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้าม หน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์จาก ข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็น ประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ เช่น ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์ สถานการณ์ ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดได้ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจน การพัฒนาเชิงนวัตกรรม

7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และโปร่งใสสามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้

7.1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง โดยพัฒนาระบบขนส่ง ทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ทำการศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบีย งเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน เช่น กานจนบุรี- กรุงเทพมหานคร-แหลมฉบัง และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบ รถไฟ (Feeder line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ เข้ากับโครงข่ายหลักของประเทศ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์

การยกขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ เช่น การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Single rail transfer operator: SRTTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1

7.2) พัฒนาโครงข่ายทางถนน โดยบำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิตและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ

7.3) พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ โดยปรับปรุงการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน พัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ รวมทั้งสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือหลักภายในประเทศและต่างประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ ตลอดจนกำกับดูแลให้บริการของภาคเอกชนผู้รับสัมปทานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และยกระดับ

มาตรฐานการให้บริการให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค รวมทั้งเตรียมการขยายขีดความสามารถในการให้บริการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังบนพื้นฐานของกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่

7.4) พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาการขนส่ง โดยเร่งพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำ โดยการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร อุปกรณ์ ปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำให้สอดคล้องกับรูปแบบการให้บริการและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปกำกับดูแลค่าบริการ คุณภาพการให้บริการ คุ้มครองผู้บริโภคและความปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาความสามารถในการกู้ภัยและการสืบสวนกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน กำหนดมาตรการและแนวทางป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเตรียมการเผชิญเหตุฉุกเฉิน เพื่อรักษาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากลตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

7.5) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยบริหารจัดการระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเน้นการติดตามประเมินผลของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติ ที่มีผลต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement) และข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership:

TPP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนา รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพ เช่น ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม หรือพาณิชย์

7.6) พัฒนาด้านพลังงานโดยสำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมใหม่ และผลักดันการใช้ประโยชน์ก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยให้คุ้มค่าเต็มศักยภาพ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ท่าเรือรับก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Terminal) อย่างเหมาะสม และรองรับนโยบายส่งเสริมการแข่งขัน ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access: TPA) ในราคาที่เป็นธรรม และเพิ่มการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการพัฒนา ระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ

7.7) พัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล โดยพัฒนาโครงข่ายวงจรสื่อสารระหว่างประเทศทั้งภาคพื้นดิน เคเบิลใต้น้ำ ดาวเทียม และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอาเซียน เช่น ระบบเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศ เพื่อรองรับบริการอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศ รวมทั้งบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ตำแหน่งวงโคจรและคลื่นความถี่ทั้งในเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะ เพื่อสร้างความมั่นคงและประสิทธิภาพให้แก่ระบบเชื่อมสัญญาณระหว่างประเทศ

7.8) พัฒนาระบบประปา โดยขยายกำลังการผลิตโครงข่ายท่อส่งน้ำและจำหน่ายน้ำ ให้สามารถรองรับกับปริมาณความต้องการใช้น้ำที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ในเขตภูมิภาคที่มีความพร้อมด้านแหล่งน้ำ แต่ประชาชนยังไม่ได้รับบริการน้ำประปาสำหรับใช้อุปโภค

บริโภคอย่างเพียงพอ พื้นที่ท่องเที่ยว และพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การปรับปรุงขยายการประปาส่วนภูมิภาคสาขาภูเก็ต สมุทรสาคร เกาะสมุย และพัทยา-แหลมฉบัง-ศรีราชา ตลอดจนส่งเสริมให้ภาคเอกชน และหน่วยงานภาครัฐดำเนินการศึกษาวิจัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยพัฒนา กระบวนการผลิตน้ำ โดยเฉพาะการใช้น้ำทะเลผลิตน้ำประปาด้วยต้นทุนที่ต่ำลง การเพิ่มประสิทธิภาพระบบส่งน้ำ การสร้างนวัตกรรมใหม่หรืออุปกรณ์ ที่ช่วยประหยัดน้ำในภาคครัวเรือน ธุรกิจ และอุตสาหกรรม รวมทั้ง การถ่ายทอดงานวิจัยมาใช้ประโยชน์ในกิจการประปาทั้งเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม

8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และ นวัตกรรม โดยส่งเสริมการปรับโครงสร้างและบทบาทของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการดำเนินงานทั้งหน่วยงานที่กำหนด นโยบาย หน่วยงานสนับสนุนทุนวิจัย หน่วยงานวิจัยหลัก และหน่วยงาน ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน่วยงานจัดการความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความทับซ้อนในการดำเนินงาน สร้างความชัดเจน ในอำนาจหน้าที่และการบริหารจัดการ รวมทั้งบุคลากรและโครงสร้าง พื้นฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนงานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมของประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการทำวิจัยที่ สอดคล้องกับศักยภาพและความต้องการของพื้นที่เพื่อสนับสนุนการจัดทำ แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยพัฒนา ภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจาย ทั่วอย่างทั่วถึง

9.1) การพัฒนาภาคพื้นทีภาคกลาง ซึ่งมีจังหวัดชายฝั่งทะเลหลายจังหวัดโดยมีเป้าหมายให้มีการพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำ ดังนี้

(1) ยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมสำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์โทรคมนาคม และกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(2) รักษาและพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตอาหารของพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และประจวบคีรีขันธ์ซึ่งเป็นแหล่งผลิตข้าว พืชผัก มะพร้าว และประมงน้ำจืดของประเทศไทย ให้สามารถเป็นฐานส่งออกอาหารรายใหญ่ของโลก โดยเน้นการผลิตและการแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่ม

(3) พัฒนาธุรกิจการค้าขายผลไม้จังหวัดระยองด้านตะวันออก จันทบุรี ตราด และฉะเชิงเทรา ให้เป็นฐานการผลิตและจำหน่ายผลไม้เพื่อการส่งออก โดยปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพของสินค้า

(4) ส่งเสริมการเลี้ยงปศุสัตว์โดยเฉพาะเป็ดในจังหวัดฉะเชิงเทรา ให้ผลผลิตมีคุณภาพและได้มาตรฐานความปลอดภัย สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ โดยส่งเสริมให้เกษตรกรมีความรู้ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยและพันธุ์ที่เหมาะสม

(5) พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำบริเวณจังหวัดชายฝั่งรอบอ่าวไทย ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาครสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด

ให้คงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรชายฝั่งทะเลอย่างยั่งยืนต่อไป โดย
เร่งรัดการอนุรักษ์ ป่าชายเลน และการใช้ประโยชน์ทรัพยากรประมงและ
สิ่งแวดล้อมให้เป็นระบบเหมาะสมควบคู่ไปกับการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพ
เช่น การส่งเสริมการวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีการจัดการและวิธีการเพาะ
เลี้ยงสัตว์น้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่ม การส่งเสริม
และพัฒนาการประมงพื้นบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจการ
ประมง เป็นต้น

(6) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลนานาชาติในจังหวัดชลบุรี
เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ ให้เป็นฐานกระจายรายได้และการสร้างงาน
โดยยกระดับคุณภาพของธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน
ระดับนานาชาติและเป็นที่ประทับใจของนักท่องเที่ยว

(7) พัฒนาและปรับปรุงการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัด
ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงเกษตร
เชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวโดยชุมชน โดยฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวพร้อมทั้ง
ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรมการท่องเที่ยว สินค้า และบริการ
ด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานสากล

(8) เพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการน้ำ แก้ไขปัญหา
ความขัดแย้งในการใช้น้ำภาคตะวันออก ระหว่างภาคอุตสาหกรรม
เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และชุมชน โดยปรับปรุงและบำรุงรักษาแหล่ง
น้ำเดิม จัดสรรน้ำ และพัฒนาแหล่งน้ำเพิ่มเติมรองรับการใช้น้ำที่เพิ่มขึ้นจาก
การขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนได้อย่างพอเพียงและมีเสถียรภาพ รวมทั้ง
ส่งเสริมการทำแหล่งเก็บกักน้ำขนาดเล็กกระจายในพื้นที่การเกษตรของ
ภาคกลางตอนบนเพื่อแก้ปัญหาภัยแล้ง

9.2) การพัฒนาภาคพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งมีจังหวัดชายฝั่งทะเลหลายจังหวัด โดยมีเป้าหมายให้มีการพัฒนาเป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย ดังนี้

(1) รักษาฐานการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันในพื้นที่ภาคใต้ให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้เทคโนโลยีการเพิ่มผลผลิตภาพ รวมทั้งการวิจัยและการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ ตลอดจนส่งเสริมให้เกษตรกรรายย่อยปรับระบบการผลิตให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ เช่น เกษตรกรรมผสมผสาน และเกษตรทฤษฎีใหม่ เป็นต้น เพื่อให้ภาคใต้เป็นแหล่งผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันที่สำคัญของประเทศ

(2) พัฒนาและส่งเสริมพืชผลที่เป็นอัตลักษณ์ของภาคใต้ เช่น มะพร้าว กล้วยหอม มังคุดทุเรียน ให้มีคุณภาพมาตรฐานเพื่อการส่งออก โดยปรับปรุงเทคโนโลยีระบบการผลิต การเก็บเกี่ยว และการเก็บรักษา ผลผลิตหลังเก็บเกี่ยว รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการผลิตและการแปรรูปผลผลิตเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้เป็นผลิตภัณฑ์อาหารเสริม เวชภัณฑ์และเครื่องสำอางที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก

(3) พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่งให้เป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร โดยพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันครบวงจร และศูนย์กลางการผลิตไบโอดีเซลในพื้นที่จังหวัดกระบี่และสุราษฎร์ธานี รวมทั้งศูนย์กลางอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราครบวงจรในรูปแบบเมืองยางในพื้นที่จังหวัดสงขลา

(4) ยกกระต๊อบอุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงกุ้งและสัตว์น้ำชายฝั่งในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานีให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคใต้เป็นแหล่งผลิตภัณฑอาหารทะเลที่ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบมาตรฐานการจัดการฟาร์ม รวมถึงกระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ มีสุขอนามัยที่ได้มาตรฐานและเป็นไปตามกฎและกติกาสากลการพัฒนาระบบตลาดรวมทั้งส่งเสริมการแปรรูปผลิตภัณฑอาหารทะเล เพื่อสร้างมูลค่าทางการตลาดและเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อย่างยั่งยืน

(5) สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตโคเนื้อศรีวิชัยในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง) ให้เป็นฐานการผลิตโคเนื้อที่มีเนื้อคุณภาพสูง และได้มาตรฐาน โดยการพัฒนาปรับปรุงพันธุ์ การขยายการเพาะเลี้ยง การกำหนดมาตรฐานและพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ เพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยวของภาคใต้ และให้เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของพื้นที่

(6) สนับสนุนให้จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีแหล่งสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสร้างคุณค่าห่วงโซ่ธุรกิจบริการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวโดยเน้นคุณภาพและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือสำราญในจังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ควบคู่กับการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีคุณภาพอย่างเพียงพอ รวมถึงมีระบบรักษาความปลอดภัยได้มาตรฐานสากล เพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยว

กลุ่มใหม่ และทำให้ภาคใต้เป้าหมายการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญ

(7) ส่งเสริมและพัฒนากการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย โดยสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวบนบกในบริเวณพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพสูงแห่งใหม่ในจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย เช่น อ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จังหวัดสุราษฎร์ธานี อุทยานแห่งชาติเขาหลวง จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพอื่น ๆ เพื่อให้เป็นเส้นทางโครงข่ายการท่องเที่ยว และกลุ่มพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีชื่อเสียงในจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ ตลอดจนเกาะสมุย เกาะพะงัน และเกาะเต่า ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และแหล่งท่องเที่ยวทะเลชุมพร ชายทะเลลิซัลและขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

(8) ส่งเสริมและพัฒนากการท่องเที่ยวชุมชนในพื้นที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง ระนอง ตรังและสตูล โดยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา รูปแบบการท่องเที่ยวชุมชนที่หลากหลายและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวชุมชนอย่างเข้มแข็ง รวมทั้งสร้างเครือข่ายให้ท่องเที่ยวชุมชนเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวรายใหญ่ เพื่อเป็นแหล่งสร้างอาชีพใหม่และกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชน

(9) พัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคใต้ โดยยกระดับจังหวัดระนองให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา จังหวัดชุมพรเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงเกษตร และจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองมรดกโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์อารยธรรมศรีวิชัย

โดยการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจและการบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความหลากหลายและมีมาตรฐานระดับสากล รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาด้านการตลาดและการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ เพื่อดึงดูดและสร้างความประทับใจให้นักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ และสามารถพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจที่สร้างรายได้และกระจายรายได้ให้กับท้องถิ่นและชุมชนได้อย่างยั่งยืน

(10) วางระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศให้เกิดความยั่งยืนในพื้นที่ที่เป็นแหล่งต้นน้ำของภาค ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ยะลา และนราธิวาส และพื้นที่ได้รับผลกระทบจากการกัดเซาะชายฝั่งจังหวัดนครศรีธรรมราชและสงขลา โดยการส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการป่าต้นน้ำ การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง การบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมืองอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการควบคุมกิจกรรมบริเวณชายฝั่งทะเล เพื่อลดการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ที่จะส่งผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งในระยะยาว

9.3) การพัฒนาเมือง

(1) พัฒนาเมืองปริมณฑล สมุทรปราการ และสมุทรสาคร ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพ และการศึกษาและเมืองน่าอยู่ โดย

ประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชน สาธารณะ และบริการสังคม กับมาตรการผังเมือง รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวก และปลอดภัย การป้องกันน้ำท่วม การจัดการน้ำเสีย พร้อมทั้งการจัดให้มีพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นปอดและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชนเพิ่มขึ้น รองรับการพัฒนาตัวทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า การคมนาคม และการเพิ่มขึ้นของประชากรเมือง

(2) พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย รวมทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เพียงพอ ตลอดจนมีระบบบริหารจัดการขยะที่เหมาะสม

(3) พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ เช่น เมืองทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เมืองเบตง จังหวัดยะลา และเมืองสะเตาะ จังหวัดสงขลา โดยสนับสนุนให้มีการจัดทำโครงการนำร่องที่ใช้แนวทางการจัดรูปที่ดิน และการผังเมืองควบคู่กับการพัฒนาเมืองแบบประหยัดพลังงาน

9.4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

(1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นฐานการผลิต อุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างสมดุล มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมและได้รับการยอมรับจากชุมชน มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค

สาธารณูปการ บริการสังคม และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพและทั่วถึง สามารถสนับสนุนการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ควบคู่กับการพัฒนาภาคการผลิตต่าง ๆ ได้อย่างเกื้อกูลและยั่งยืน โดย

(1.1) เร่งรัดแก้ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจหลักให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการกำกับดูแลตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามกฎหมายระเบียบ และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ภาคประชาชน สถาบันการศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม พัฒนาและเชื่อมโยงระบบข้อมูลและระบบติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพและโปร่งใส

(1.2) สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยสนับสนุนอุตสาหกรรมให้ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตและส่งเสริมอุตสาหกรรมอนาคตที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ลดการปล่อยมลพิษจากแหล่งกำเนิด ลดการรั่วซึมของสารอันตรายระเหยง่าย โดยเฉพาะในพื้นที่มาบตาพุด และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมให้ขยายพื้นที่อุตสาหกรรมในรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมเพื่อควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการพัฒนา กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตเชื่อมโยงกันเพื่อลดของเสียให้เหลือน้อยที่สุด การจัดการผังเมืองและการบังคับใช้ ตลอดจนการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและส่วนท้องถิ่นเพื่อสร้างสมดุลของการพัฒนา

(1.3) เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเลเชื่อมโยง อ่าวไทยฝั่งตะวันออกและตะวันตก เพื่อเพิ่มโอกาสให้นักท่องเที่ยวคุณภาพ มีจำนวนมากขึ้น โดยพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่และท่าเรือสำราญที่ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล มีความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า และเชื่อมต่อกับระบบรถไฟ ระบบขนส่งทางบกและทางอากาศ

(1.4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และรองรับการพัฒนาาระบบเศรษฐกิจภาคตะวันออก ขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งรูปแบบ ให้บูรณาการและเชื่อมโยงกัน ทั้งระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานทั้งสามแห่ง คือ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและตลาดโลก พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงข่ายน้ำ (น้ำดิบ และน้ำประปา) ระบบไฟฟ้า เทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะขยะ น้ำเสีย และยกระดับ บริการสาธารณสุขทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

(2) พื้นที่เศรษฐกิจชายแดน พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณ ชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโต อย่างยั่งยืนและเกิดผลเป็นรูปธรรม ในพื้นที่เป้าหมายเขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษชายแดน 10 พื้นที่ เป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย 2 จังหวัด ได้แก่ สงขลา และปัตตานี

(2.1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมีใช้ภาษีในระดับที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้อำนาจในการอนุมัติ และอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน

(2.2) สนับสนุนและยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยพัฒนากิจกรรมด้านการผลิต การค้า โลจิสติกส์ การบริการ และการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความสามารถของแต่ละพื้นที่ทั้งในด้านที่ตั้ง ทรัพยากร อุตสาหกรรมและวัฒนธรรม และโอกาสจากประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่กับการพัฒนาฝีมือแรงงาน และการใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนาที่ต่อยอด และยกระดับมาตรฐานการผลิตและการบริการ

(2.3) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม โดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยโดย “ลดการใช้ซ้ำ และแปรรูปนำกลับมาใช้ใหม่” รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยร่วมกันระหว่างชุมชน และการจัดการน้ำเสีย ตลอดจนการกำหนดมาตรการควบคุมผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่อาจมีต่อพื้นที่รอบนอก

10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

10.1) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS ACMECS IMT-GT JDS และ BIMSTEC และภูมิภาคอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุน โดยพัฒนารูปแบบและบริการ การขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) ทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวก การขนส่งคนและสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อใช้ศักยภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐานมาสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจต่าง ๆ โดยจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจในแต่ละภูมิภาค และระหว่างอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการเชื่อมต่อภายใน ประเทศที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเชิงพื้นที่ ภาค และเมือง

10.2) ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง โดยการดำเนินงานตามข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ที่ทุกประเทศ GMS ได้ให้สัตยาบันแล้วให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เช่น การเจรจากับเมียนมา เพื่อให้มีการดำเนินงานในด้านนำร่องด่านน้ำพุร้อน (กาญจนบุรี)-ทวาย เป็นต้น

10.3) เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่เศรษฐกิจ ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างแหล่งปัจจัยการผลิต ฐานการผลิต ตลอดห่วงโซ่การผลิตระหว่าง

ประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย และพื้นที่เศรษฐกิจตอนในบนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของบริการหลายสาขาของประเทศไทย

10.4) ยกกระดับมาตรฐานของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานและบรรทัดฐานสากลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ โดยให้สามารถปรับตัวตามกลไก กฎระเบียบ ทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก และมาตรฐานสากลต่าง ๆ เช่น ระเบียบการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย (Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing กรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 21 และข้อตกลงยอมรับร่วมอาเซียน (ASEAN Mutual Recognition Agreement: MRA) รวมทั้งกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเอื้ออำนวยให้ไทยมีบทบาทสำคัญและสร้างสรรค์ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก

3.1.2 นโยบายและแผนเฉพาะด้านระดับชาติ

1) นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2560-2679

วิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยมีฐานทรัพยากรธรรมชาติที่สมดุลยั่งยืน และเป็นสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายรวม 3 ประการ ได้แก่

(1) ประเทศไทยมีการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างบูรณาการบนพื้นฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมสามารถส่งเสริมและสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อความอยู่ดีมีสุข

ของประชาชน และประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันต่อความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติ

(2) หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนมีขีดความสามารถและความร่วมมือกันในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม และ

(3) ประเทศไทยมีบทบาทร่วมสร้างสรรค์เศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมกับประชาคมโลก (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560ก)

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2560-2679 ประกอบด้วยนโยบาย 4 ประการ ได้แก่

(1) จัดการฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมั่นคงเพื่อความสมดุลเป็นธรรม และยั่งยืน

(2) สร้างการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อความมั่นคงและยั่งยืน

(3) ยกระดับมาตรการในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ

(4) สร้างความเป็นหุ้นส่วนในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560) โดยมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ดังนี้

1.1) นโยบายที่ 1 จัดการฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมั่นคง เพื่อความสมดุล เป็นธรรม และยั่งยืน นโยบายที่ 1.1 อนุรักษ์ ป่าไม้ และใช้ประโยชน์ฐานทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุล ยั่งยืน และเป็นธรรม ข้อ 1.1.6 การจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ได้แก่

1.1.6.1) พัฒนาพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งให้เกิดความยั่งยืน โดยผลักดันให้มีการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning: MSP) และการจัดทำผังทะเลหรือการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์ทางทะเล เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนา อนุรักษ์ และฟื้นฟูพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่ง ให้สามารถสร้างความมั่นคงทางแหล่งพลังงาน การประมง การท่องเที่ยว การอุตสาหกรรม และการคมนาคมขนส่ง และความยั่งยืนของระบบนิเวศทางทะเล รวมทั้งจัดการกับพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรมจากการใช้ประโยชน์อย่างเข้มข้น และพื้นที่ชายฝั่งที่ถูกกัดเซาะ โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น

สำหรับการนำแนวคิดการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเลและการจัดทำผังทะเลหรือการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์ทางทะเลมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยนั้น นวรัตน์ ไกรพานนท์ และคณะ (2556) ได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ในเชิงนโยบายและกฎหมายแล้วเห็นว่า มีความเป็นไปได้ที่จะนำมาใช้ปฏิบัติจริงในบริบทของประเทศไทย เพื่อให้การบริหารจัดการการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมควบคู่ไปกับการปกป้องคุ้มครองดูแลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งในเชิงบูรณาการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพได้ โดยเสนอแนะให้มีการวางแผนใน 3 ระดับ คือ

(1) ระดับนานาชาติ (EEZ) และระดับชาติ

(2) ระดับภูมิภาคและจังหวัด และ

(3) ระดับท้องถิ่น

อย่างไรก็ตาม ผลสำเร็จจะเกิดขึ้นได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำ และกำกับดูแลนโยบายและกฎหมายต้องเข้าใจแนวคิดในเรื่องนี้ที่เป็นการมองภาพรวม มีการบูรณาการเชิงนโยบายทั้งในแนวดิ่งและแนวนอน รวมทั้งการปฏิบัติที่เป็นเอกภาพ และยึดถือประโยชน์ส่วนรวมของประเทศเป็นหลัก

1.1.6.2) อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น พร้อมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้ และบทเรียนที่มีแนวทางการปฏิบัติที่ดีในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะการอนุรักษ์พันธุกรรมของสิ่งมีชีวิตทางทะเล เช่น ปะการัง หล้าทะเล และสิ่งมีชีวิตบริเวณชายฝั่งทะเล เป็นต้น ให้เหมาะสมกับพื้นที่ และความสำคัญของระบบนิเวศ รวมทั้งเร่งรัดการกำหนดและประกาศพื้นที่คุ้มครองระบบนิเวศสำคัญทางทะเลและชายฝั่ง และเร่งฟื้นฟูระบบนิเวศทางทะเลที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ พร้อมทั้งปกป้องและอนุรักษ์สัตว์ทะเลหายากและชนิดพันธุ์ที่ใกล้สูญพันธุ์ และเพิ่มพื้นที่ป่าชายเลน

1.1.6.3) เพิ่มประสิทธิภาพระบบการเฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบทางทะเล เพื่อปกป้องภัยคุกคามหรือใช้ประโยชน์เกินขีดจำกัด และใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่เป็นไปตามผังทะเล โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อการจัดทำฐานข้อมูลและการรายงานอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้ง

ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งสร้างกลไกการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนชายฝั่งทะเลอย่างเข้มแข็ง เพื่อลดข้อขัดแย้งในการจัดการเชิงพื้นที่ที่มีการจัดสรรและกำหนดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยชุมชนสามารถเข้าถึงทรัพยากรได้อย่างทั่วถึง

1.1.6.4) ส่งเสริมการทำประมงที่คำนึงถึงความสมดุลของทรัพยากรสัตว์น้ำ และระบบนิเวศ โดยให้มีการประเมินทรัพยากรประมง (Fisheries Stock Assessment) เพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการทรัพยากรประมงให้สอดคล้องกับศักยภาพ และสนับสนุนการใช้เครื่องมือประมงที่อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล พร้อมกับจำกัดและยกเลิกการใช้เครื่องมือประมงทำลายล้างทุกชนิด รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการทำประมงที่ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล และสนับสนุนบทบาทการมีส่วนร่วมของชุมชนประมงพื้นบ้านและเครือข่ายประมงชายฝั่ง ตลอดจนสร้างกลไกการเฝ้าระวังการทำประมงที่ผิดกฎหมาย

1.1.6.5) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้มาตรการทางกฎหมาย โดยกำกับและควบคุมไม่ให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนเพื่อกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย และให้มีการคุ้มครองระบบนิเวศปากแม่น้ำที่สำคัญเพื่อการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน และบังคับใช้มาตรการตามประกาศพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่งอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดทำพื้นที่อนุรักษ์เพื่อคุ้มครองระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งที่สำคัญ ตลอดจนควบคุมดูแลกิจกรรมที่มีผลกระทบรุนแรงต่อระบบนิเวศและแหล่งอาหารของสิ่งมีชีวิตที่อาศัยบริเวณชายฝั่ง และที่ส่งผลให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง

1.2) นโยบายที่ 2 สร้างการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อความมั่นคงและยั่งยืน นโยบายที่ 2.1 สร้างระบบเศรษฐกิจที่เกื้อกูลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ข้อ 2.1.2 การจัดการคุณภาพน้ำ ได้แก่

2.1.2.1 พัฒนาคุณภาพน้ำตามธรรมชาติให้อยู่ในเกณฑ์ดี โดยรักษาวัฏจักรของน้ำให้สามารถบำบัดด้วยตัวเองได้ตามธรรมชาติ และมององค์รวมของระบบน้ำทั้งด้านกายภาพและชีวภาพในเรื่องคุณภาพน้ำ ปริมาณน้ำ สิ่งมีชีวิตในน้ำ สภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ และสภาพความแตกต่างของพื้นที่ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเล พัฒนาและคุ้มครองชายหาดและป่าชายเลนเพื่อเป็นเครื่องกรองความสกปรกของน้ำก่อนลงสู่ทะเล เป็นต้น รวมทั้งพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับศักยภาพการจัดการคุณภาพน้ำในพื้นที่

2.1.2.4 ดูแลรักษาคุณภาพน้ำทะเล โดยพัฒนาเทคโนโลยีและมาตรการการติดตาม ตรวจสอบ และการควบคุมการปล่อยของเสียจากการดำเนินกิจกรรมทางทะเล เช่น เรือบรรทุกสินค้า ขยะหรือเศษวัสดุเหลือใช้จากเครื่องมือทำการประมง น้ำมันเครื่องยนต์จากเรือ และแท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล เป็นต้น เพื่อให้ náกกลับมาจำกัดตามกระบวนการที่ถูกต้องบนบก รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีในการป้องกันขยะ สารอาหาร สารเคมี และตะกอนดินจากกิจกรรมการพัฒนาบนฝั่งที่จะไหลลงสู่ทะเล และส่งเสริมให้มีการรักษาความสะอาดบริเวณชายหาดอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

2) แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560-2564

วิสัยทัศน์ คือ อนุรักษ์ พัฒนา และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและเป็นธรรม มีสิ่งแวดล้อมที่ดี และมุ่งสู่การเติบโตที่เป็นมิตร

กับสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ได้แก่ (1) ให้ทุกภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องมีทิศทางและเป้าหมายที่ชัดเจน สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้อย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ และ (2) ให้การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นไปอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ และช่วยเสริมสร้างความสมดุล เป็นธรรม และบรรลุเป้าหมาย บนพื้นฐานการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560ข)

การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายใต้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 256-2564 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ซึ่งมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ

2.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและเป็นธรรม มี 2 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1.1 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อการอนุรักษ์ฟื้นฟู และใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนโดย

(1) ฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งน้ำธรรมชาติ แหล่งน้ำที่มีอยู่เดิม และลำน้ำที่ตื้นเขิน โดยปรับปรุงทางระบายน้ำ และขจัดสิ่งกีดขวาง

(2) สำรวจพื้นที่กักเก็บน้ำผิวดินที่มีศักยภาพและเหมาะสม เพื่อพัฒนาและเพิ่มศักยภาพในการกักเก็บน้ำเป็นแก้มลิง สำหรับไว้ใช้ในการอุปโภค บริโภค โดยใช้พื้นที่สาธารณะของชุมชนให้เป็นแหล่งน้ำชุมชน รวมถึงเป็นการรองรับน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วม

(3) พัฒนาแนวทางการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำทั้ง 25 กลุ่มน้ำแบบบูรณาการและเป็นระบบ เพื่อกำหนดนโยบายและกติกาการจัดสรรน้ำต้นทุน (น้ำผิวดิน น้ำบาดาล หรือทุกแหล่งน้ำ) และระบบชลประทานให้เหมาะสม สนับสนุนระบบผันน้ำ ระบบเชื่อมโยงแหล่งน้ำภายในระหว่างกลุ่มน้ำและระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาในการรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมด้านอุทกวิทยา สภาพภูมิศาสตร์ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านควบคู่กับการพัฒนาแหล่งน้ำขนาดกลางและขนาดเล็ก แหล่งน้ำในไร่นา และแหล่งน้ำบาดาล รวมทั้งขยายพื้นที่ชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่ที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งปรับปรุงและพัฒนาระบบชลประทานให้มีประสิทธิภาพ สามารถจัดสรรน้ำสำหรับภาคชุมชน เกษตร อุตสาหกรรม และบริการได้อย่างเพียงพอ

(4) กำหนดเขตการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มในพื้นที่น้ำจืด เพื่อป้องกันความเสียหายต่อระบบนิเวศน้ำจืด และความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้น โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม

(5) อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และป่าชายเลนที่มีคุณค่าต่อระบบนิเวศ โดยเฉพาะปะการัง หาดทรายและสิ่งมีชีวิตบริเวณชายฝั่งทะเล เพื่ออนุรักษ์พันธุกรรมของสิ่งมีชีวิตทางทะเล และคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่มีคุณค่า

(6) อนุรักษ์และฟื้นฟูระบบนิเวศชายฝั่งทะเลให้ยั่งยืน โดยรักษาและฟื้นฟูชายหาดให้เป็นแนวกันชนธรรมชาติระหว่างพื้นบกและพื้นทะเล รวมถึงป้องกันความเสื่อมโทรมของชายหาด หาดหิน และหาดเลน เพื่อคงไว้ซึ่งคุณค่าทางระบบนิเวศ และความสวยงาม

(7) อนุรักษ์สภาพแวดล้อมบริเวณชายฝั่งทะเลและเกาะ เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวยั่งยืน โดยควบคุม ดูแลการบริหารและการพัฒนา มิให้เกิดผลเสียหายต่อบริเวณชายฝั่งทะเล และทรัพยากรชายฝั่งทะเลทุกประเภท และรักษาฟื้นฟูชายหาด ตลอดจนจัดระเบียบชายหาด ให้สอดคล้องกับหลักการผังเมือง และให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชายฝั่งที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

(8) สนับสนุนมาตรการที่เข้มงวด เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนที่ผิดกฎหมาย และให้มีการคุ้มครองพื้นที่ปากแม่น้ำสำคัญ เพื่ออนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน

(9) กำหนดเขต และหลักเกณฑ์การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินชายฝั่งทะเล ที่ได้น้ำทะเล และทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ให้สอดคล้องกับศักยภาพในการรองรับ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และลดข้อขัดแย้งการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่

(10) ปรับปรุงกฎหมายและกำหนดแนวเขตอนุรักษ์ป่าชายเลน ให้ชัดเจน ตลอดแนวชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย รวมทั้งจัดทำแผนที่แนวเขตให้ชัดเจน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและการจัดการป่าชายเลนให้เป็นระบบและต่อเนื่อง

(11) ส่งเสริมการประเมินทรัพยากรประมง (Fisheries Stock Assessment) เพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการให้สอดคล้องกับศักยภาพ การทำประมงที่คำนึงถึงความสมดุลของทรัพยากร สัตว์น้ำ และระบบนิเวศ และสอดคล้องกับหลักการการพัฒนาที่ยั่งยืน รวมทั้งจำกัด

และยกเลิกเครื่องมือประมงที่ทำลายล้าง และป้องกันไม่ให้เรือประมงเถื่อน
ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศเข้ามาทำการประมงที่ผิดกฎหมาย

(12) ปรับปรุงการออกแบบและมาตรฐานการก่อสร้างเขตชุมชน
อุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายฝั่งทะเล โดยคำนึงถึง
ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสมุทรศาสตร์ และปัญหาการกัดเซาะ
ชายฝั่งในภาพรวม

(13) ปรับปรุงการออกแบบและมาตรฐานการก่อสร้างเขตชุมชน
อุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายฝั่งทะเล โดยคำนึงถึง
ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสมุทรศาสตร์และปัญหาการกัดเซาะ
ชายฝั่งในภาพรวม

(14) กำหนดบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบการ
ใช้ประโยชน์พื้นที่ชายฝั่งทะเลระหว่างหน่วยงานส่วนกลางและองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น

(15) สร้างและใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศ
โดยเฉพาะกรอบความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียน เอเปก และความ
ร่วมมือภายใต้อนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี เพื่อส่งเสริม
ความร่วมมือในการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมทางทะเล

(16) พัฒนากลไก และกฎระเบียบในการปกป้อง ค้ำครอง
และฟื้นฟูชนิดพันธุ์เฉพาะถิ่น และชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคามตามทะเบียนชนิด
พันธุ์ที่ถูกคุกคามของประเทศไทย เพื่อคงความหลากหลายทางชีวภาพของ
ชนิดพันธุ์ ความสมบูรณ์และการให้บริการทางนิเวศ

(17) ส่งเสริมมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ และมาตรการจูงใจในการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาและบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการครอบครองและการค้าสัตว์ป่าและพืชป่าให้ครอบคลุมสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อป้องกันการคุกคามความหลากหลายทางชีวภาพ

(18) ศึกษา สำรวจ และวิจัยด้านความหลากหลายทางชีวภาพในระบบนิเวศที่มีความสำคัญ ทั้งในและนอกพื้นที่คุ้มครองรวมถึงพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูง และพื้นที่วิกฤตทางความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลให้ได้มาตรฐาน สะดวกต่อการเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ และ

(19) ส่งเสริมการพัฒนาและการใช้แนวคิดผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย (Beneficiaries Pay Principle: BPP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวคิดการเก็บค่าบริการเชิงนิเวศ (Payment for Ecosystem Services: PES) ในการบริหารจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อจ่ายค่าตอบแทนคุณค่าและการบริการของระบบนิเวศ และเพื่อให้เกิดการคุ้มครองระบบนิเวศที่มีความสำคัญอย่างเป็นรูปธรรม

กลยุทธ์ที่ 1.2 การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความยั่งยืน โดย

(1) เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลรักษาติดตาม และตรวจสอบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐมากขึ้น โดยเฉพาะภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรชุมชน กลุ่มอาสาสมัครสถาบันการศึกษา สื่อมวลชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในลักษณะหุ้นส่วนการพัฒนา

(2) สนับสนุนบทบาทการมีส่วนร่วมของชุมชนประมงชายฝั่ง รวมถึงเสริมสร้างเครือข่ายชุมชนชายฝั่งให้ร่วมดำเนินกิจกรรม เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งและพื้นที่อ่าว โดยเฉพาะการเฝ้าระวัง การทำประมงที่ผิดกฎหมายในเขตการทำประมงพื้นบ้าน การถ่ายทอดความรู้ การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งให้แก่สมาชิก และการใช้ระบบชะลอคลื่นที่เลียนแบบธรรมชาติให้เหมาะสมกับลักษณะของพื้นที่และวิถีชีวิตชุมชน

(3) ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีการศึกษาเรียนรู้ การถ่ายทอดองค์ความรู้ และการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความสำคัญและคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้แก่ทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพ

(4) ประชาสัมพันธ์ และอบรมให้ความรู้แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องรวมถึงประชาชนในท้องถิ่น ได้รับทราบถึงกฎหมายและสิทธิของตนเองในการดูแลและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงบทบาทในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และ

(5) สนับสนุนและผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนท้องถิ่นเป็นกลไกในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โดยให้ได้รับความรู้เรื่องสิทธิและเสรีภาพ เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ ร่วมทำ และร่วมรับผิดชอบเพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชน ตลอดจนร่วมรับผลประโยชน์และผลกระทบ เพื่อให้ชุมชนเกิดการเรียนรู้ผ่านการเข้าร่วมกระบวนการ รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง และเพื่อให้เกิดเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ และชุมชนเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน

2.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ได้รับการป้องกัน บำบัด และฟื้นฟูมี 3 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 2.1 การป้องกัน ลด และขจัดมลพิษ โดย

(1) ผลักดันให้นำเครื่องมือและกลไกทางเศรษฐศาสตร์ มาประยุกต์ใช้ให้เกิดผลทางปฏิบัติในการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้าง แรงจูงใจในการลดการปล่อยมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดโดยเฉพาะการจัดเก็บ ภาษีการปล่อยมลพิษ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่ก่อมลพิษสูง การเรียกเก็บเงินค่ามัดจำ - คืนเงินบรรจุภัณฑ์ และส่งเสริมหลักการ 3Rs (Reduce, Recycle, Reuse)

(2) กำหนดให้มีการจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับ ยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment: SEA) สำหรับการ พัฒนาโครงการบนพื้นที่ขนาดใหญ่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือมีการ พัฒนาหลายโครงการในช่วงเวลาเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน ซึ่งอาจจะ มีผลกระทบสะสม ก่อนตัดสินใจดำเนินโครงการ โดยร่วมกันกำหนดประเภท ของแผนหรือยุทธศาสตร์รายสาขาที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมสูง เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ และเพื่อให้มีการจัดวางผังเมือง อย่างเหมาะสม รวมถึงกำหนดให้มีการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพ เพื่อปกป้องคุ้มครองสิทธิและสุขภาพของประชาชน ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้าน สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

(3) พัฒนาการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ให้มีประสิทธิภาพ

เพื่อให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างถูกต้อง ครบคลุม และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน อีกทั้งสามารถนำมาจัดทำมาตรการการป้องกันและลดผลกระทบได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม มีการพิจารณารายงานที่ถูกต้องและรวดเร็ว สร้างเสริมกลไกการบังคับใช้และติดตามการปฏิบัติงานตามมาตรการอย่างมีประสิทธิภาพ และผลักดันให้หน่วยงานรับผิดชอบมีการกำกับและติดตามการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด รวมถึงสนับสนุนการกระจายอำนาจให้แก่จังหวัดที่มีศักยภาพ (เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ) ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการติดตามการดำเนินงานตามมาตรการการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(4) ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการน้ำเสีย เพื่อให้การบริหารจัดการน้ำเสียมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับหลักการการสร้างความเป็นหุ้นส่วนของรัฐและเอกชน (Public - Private Partnership)

(5) ส่งเสริมการผลิตพลังงานจากน้ำเสีย โดยรวบรวมน้ำเสียที่มีความเข้มข้นสูงจากชุมชนที่มีประชากรหนาแน่นและมีพื้นที่จำกัด หรือชุมชนตามเกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญร้านอาหาร และภัตตาคาร รวมทั้งของเสียจากส้วม เพื่อลดการระบายของเสียลงสู่แหล่งน้ำ และลดการระบายก๊าซเรือนกระจกสู่บรรยากาศ

(6) สร้างความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักให้แก่ประชาชน และชุมชนในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับการสนับสนุนให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอยแบบรวมศูนย์ รวมถึงองค์กรปกครอง

ส่วนท้องถิ่นที่ได้ร่วมนำขยะมูลฝอยหรือของเสียไปกำจัดในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่รับกำจัด ได้เข้าใจถึงหลักการบริหารจัดการวิธีการหรือมาตรการทางเลือกที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะนำมาใช้โดยเฉพาะการจัดเก็บค่าธรรมเนียม และระบบการคัดแยกขยะอย่างต่อเนื่อง

(7) ส่งเสริมการลดปริมาณขยะจากต้นทาง โดยให้งดหรือเลิกการใช้กล่องโฟม กระจกพลาสติก หรือวัสดุที่ย่อยสลายได้ยาก และขยายผลพื้นที่ที่ประสบผลสำเร็จในการจัดการขยะที่เป็นระบบ ไปยังพื้นที่อื่นที่มีความพร้อม ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ

(8) กำหนดมาตรการการจัดการขยะทะเล โดยควบคุมการทำกิจกรรมบริเวณชายฝั่ง เช่น การทำประมง การท่องเที่ยว การเดินเรือ และการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล ไม่ให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยลงในทะเล รวมทั้งควบคุมปริมาณขยะมูลฝอยจากแผ่นดินที่มาจากแม่น้ำ ลำคลอง โดยออกกฎระเบียบสร้างระบบการจัดเก็บ และรวบรวมขยะ เพื่อนำมาจัดการอย่างถูกต้อง รวมทั้งสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในการลดปริมาณขยะทะเลที่ต้นทาง

(9) พัฒนากลไกทางภาษี เพื่อควบคุมให้ลดการใช้กล่องโฟม กระจกพลาสติก และวัสดุที่ย่อยสลายได้ยากลง ตลอดจนพัฒนาพลาสติกชีวภาพ รวมถึงวัสดุอื่นที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมให้สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ เพื่อส่งเสริมให้มีการนำพลาสติกชีวภาพกลับมาใช้อย่างคุ้มค่า

(10) ส่งเสริมการลงทุนแก่ภาคเอกชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่มีการผลิตสินค้าจากพลาสติกชีวภาพ เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้พลาสติกชีวภาพอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นการลดการใช้พลาสติกจากปิโตรเคมี

โดยปรับปรุง แก้ไขกฎหมายและนโยบายในการสนับสนุนมาตรการทางภาษี รวมทั้งให้มีการลดหย่อนภาษีแก่ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าจากพลาสติกชีวภาพ เพื่อสร้างแรงจูงใจ

(11) เร่งรัดการแก้ไขปัญหามาตรการจัดการขยะมูลฝอยชุมชนให้มีประสิทธิภาพ โดยส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทางเพื่อให้มีการนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุด และเร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต รวมทั้งผลักดันกฎหมายการลดและนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์

(12) พัฒนารูปแบบการจัดการขยะมูลฝอยชุมชน และของเสียอันตรายที่เหมาะสม และก่อให้เกิดความคุ้มค่า โดยส่งเสริมให้ภาคเอกชน เข้ามาร่วมลงทุนและดำเนินงานแปลงขยะเพื่อผลิตเป็นพลังงานไฟฟ้า และให้มีการจัดการอย่างเป็นระบบครบวงจร ส่วนขยะที่ไม่สามารถกำจัดได้ ควรสนับสนุนให้มีการศึกษาวิธีการและเทคโนโลยีการจัดการที่เหมาะสม และ

(13) ติดตามและเฝ้าระวัง เพื่อมิให้มีการลักลอบทิ้งของเสียอันตรายและสารอันตราย กากอุตสาหกรรม และขยะติดเชื้อในสิ่งแวดล้อม ทั้งบนบกและในทะเล และป้องกันการลักลอบนำเข้าสู่สารอันตรายมาใช้ในกิจการที่ผิดวัตถุประสงค์ การรั่วไหล และการเกิดอุบัติเหตุจากสารเคมี พร้อมทั้งให้ความรู้แก่ประชาชนและกลุ่มเสี่ยงที่อาจได้รับอันตรายจากสารเคมี โดยพัฒนาระบบการติดตามระบบติดตามข้อมูลด้านสารอันตราย ให้แก่ผู้นำเข้า ผู้ผลิต และผู้บริโภคที่เป็นมาตรฐานสากล รวมถึงสร้างเครือข่ายประชาชนในการเฝ้าระวังในพื้นที่

กลยุทธ์ที่ 2.2 การเยียวยาช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ โดย

(1) สร้างกลไกการเยียวยาแก่ผู้ได้รับผลกระทบฉุกเฉิน รวมถึงการเยียวยาในระยะสั้น และระยะยาว โดยจัดตั้งระบบกองทุนฉุกเฉินเพื่อชดเชยค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ร่วมกับการศึกษาและกำหนดใช้มาตรการทางการคลังที่เหมาะสม เป็นธรรม และเป็นไปตามหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถเรียกเก็บค่าเสียหายจากผู้ประกอบการ เพื่อรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ในระยะยาว ถึงแม้โครงการจะสิ้นสุดลงไปแล้ว และ

(2) พื้นฟูพื้นที่วิกฤตที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมโดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ที่มีมลพิษปนเปื้อน และเขตควบคุมมลพิษ ซึ่งอาจดำเนินเป็นโครงการนำร่อง หรือจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ เพื่อระดมทรัพยากรในการเร่งแก้ไขปัญหาย่างบูรณาการ และมีการบังคับใช้กฎหมายร่วมด้วยอย่างจริงจัง เพื่อสร้างมาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติที่ดี

กลยุทธ์ที่ 2.3 การจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมชุมชน โดย

(1) ส่งเสริมการจัดรูปแบบของเมืองตามหลักการของสิ่งแวดล้อมเมืองที่ยั่งยืน ที่เอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรในลักษณะของเมืองอัจฉริยะแห่งอนาคต เมืองสีเขียว ที่มีการเพิ่มการพัฒนาและการสร้างคุณค่าพื้นที่สีเขียวและความหลากหลายทางชีวภาพในเมือง มีระบบขนส่งมวลชนอำนวยความสะดวกต่อการเดินทาง มีการใช้พลังงานสะอาด มีระบบการจัดการของเสียและน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ มีระบบสารสนเทศเพื่อการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัย และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(2) สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการเพิ่มสัดส่วนพื้นที่สีเขียวในชุมชนให้มากขึ้น และฟื้นฟูระบบนิเวศและสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมในพื้นที่ ให้เป็นแหล่งกักเก็บคาร์บอนและดูดซับมลพิษ และ

(3) จัดทำและบังคับใช้การวางผังเมืองที่มีการวางและกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นสัดส่วน ชัดเจน และสอดคล้องกับศักยภาพและรักษาความสมดุลของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและชุมชนในอนาคต รวมถึงกำหนดพื้นที่สีเขียวรอบเมือง เพื่อเป็นพื้นที่แนวกันชนรอบเมือง และป้องกันการขยายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระบบ

2.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างคุ้มค่า และยั่งยืนมี 3 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 3.1 การส่งเสริมการบริโภคที่ยั่งยืน โดย

(1) ให้ความรู้แก่ทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และค่านิยมการใช้ชีวิตประจำวันในการบริโภคสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยสนับสนุนการเลือกซื้อสินค้า เช่น สินค้าติดฉลากสิ่งแวดล้อม ฉลากสินค้าเกษตรอินทรีย์ ฉลากแสดงประสิทธิภาพการใช้พลังงานหรือทรัพยากรของสินค้า ฉลากแสดงการปล่อยก๊าซคาร์บอนออกสู่บรรยากาศ หรือโรงแรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวที่มีการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และภาชนะหรือวัสดุหรือถุงพลาสติกชีวภาพที่สามารถย่อยสลายได้ในธรรมชาติ ไม่เป็นสารตกค้าง หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

(2) สนับสนุนการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอาคารสีเขียว ระบบขนส่งมวลชน ระบบสาธารณูปโภคด้านพลังงาน น้ำ การจัดการของเสีย และการสุขาภิบาลอื่น ๆ ที่เอื้อต่อการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ รวมทั้งส่งเสริมการใช้บริการและการบริโภคระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเหล่านั้น เพื่อก่อให้เกิดสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(3) สนับสนุนการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานหมุนเวียนที่ต้นทุนสามารถเข้าถึงได้ายเป็นธรรม โดยให้ความสำคัญต่อการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานทดแทน พลังงานหมุนเวียนที่สะอาดและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนระดับครัวเรือน อาคารทั่วไป ชุมชน บริษัท เอกชนและสถานที่ราชการ ติดตั้งระบบไฟฟ้าด้วยเซลล์แสงอาทิตย์

(4) สร้างกลไกระบบรวบรวม ขนส่ง และแปรรูปวัสดุเหลือทิ้งทางการเกษตรที่มีต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะลานรับซื้อและแปรรูปปาล์มหรือวัสดุเหลือทิ้งจากการเกษตรประเภทอื่น ๆ รวมถึงการนำของเสียหรือวัสดุเหลือใช้กลับมาแปรรูปเป็นพลังงาน เพื่อให้มีการนำวัสดุเหลือทิ้ง ของเสีย และวัสดุเหลือใช้ กลับมาใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า

(5) ส่งเสริมการผลิตพลังงานชีวภาพในระดับชุมชนอย่างครบวงจรโดยสนับสนุนเงินทุนสำหรับการผลิตและจำหน่าย การปลูกพืชพลังงานเพื่อนำมาผลิตเป็นพลังงานของชุมชนให้กระจายอยู่ในทุกพื้นที่ตามประเภทของพืช และความเหมาะสมกับพื้นที่ รวมทั้งจัดให้มีเทคโนโลยีการผลิตพลังงานชีวภาพในระดับชุมชน และกลไกทางการตลาด เพื่อรับซื้อพลังงานชีวภาพจากชุมชน ตลอดจนปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการผลิตพลังงานชีวภาพในระดับชุมชน และ

(6) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานที่สะอาด รวมถึงอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ใช้พลังงานในอาคาร การคมนาคม เกษตร และอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 3.2 การส่งเสริมการผลิตและบริการที่ยั่งยืน โดย

(1) สนับสนุนแหล่งเงินทุนและกลไกทางการเงินเพื่อสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนรูปแบบทางการเกษตรให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และได้รับผลตอบแทนสูงขึ้น โดยเฉพาะการจัดหาแหล่งทุนเพื่อลงทุนด้านเกษตรอินทรีย์ และสร้างกลไกทางการเงินรองรับการจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์

(2) พัฒนามาตรฐานสินค้าเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับมาตรฐานความปลอดภัย โดยสนับสนุนให้มีการรับรองสินค้าที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ

(3) สนับสนุนงานวิจัยและพัฒนา และจัดทำพื้นที่ต้นแบบ เพื่อสาธิตการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะวิธีปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี และการเกษตรอินทรีย์

(4) สำรวจและประกาศแนวเขตพื้นที่เกษตรอินทรีย์ เพื่อส่งเสริมให้เกษตรกรและชุมชนมีการรวมกลุ่มในการทำเกษตรอินทรีย์รวมถึงสนับสนุนแนวทางและมาตรการการทำเกษตรอินทรีย์ให้เกิดความยั่งยืน

(5) สร้างแรงจูงใจโดยใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อสนับสนุนกระบวนการผลิตภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานในการจัดการมลพิษ

(6) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร เพื่อให้เกิดการลงทุนในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น รวมถึงแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมโดยเฉพาะการเข้าร่วมโครงการอุตสาหกรรมสีเขียวและดำเนินโครงการจนได้รับการรับรองในระดับที่ 5 (ให้ผู้บริโภคสนับสนุนผลิตภัณฑ์ GIM) และการสร้างสรรค์คุณค่าร่วมให้แก่สังคม

(7) สนับสนุนการแบ่งปันบริการ เครื่องมือ และทรัพยากรส่วนเกินที่เกิดจากการผลิตระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนการผลิต และเป็นการรักษาสีสิ่งแวดล้อม รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศให้เป็นรูปธรรม โดยเชื่อมโยงกับการประเมินสิ่งแวดล้อมในระดับยุทธศาสตร์ การวางผังเมือง และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม

(8) เร่งจัดทำบัญชีผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายสินค้า โดยให้มีการประเมินตลอดวัฏจักรชีวิต และจัดทำฐานข้อมูลการประเมินวัฏจักรชีวิตของประเทศที่ถูกต้อง ครบคลุม และสอดคล้องตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีการกำหนดมาตรการรายสินค้าแก่ผู้บริโภค โดยเฉพาะปริมาณการปล่อยคาร์บอน ปริมาณการใช้น้ำ ปริมาณการใช้ทรัพยากร และรอยเท้าเชิงนิเวศ (Environmental Footprint)

(9) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคการผลิตและบริการ โดยสนับสนุนการลดการใช้พลังงาน หรือให้มีการใช้พลังงานในกระบวนการผลิตและบริการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสนับสนุนการผลิตพลังงานที่ใช้พลังงานทดแทน

(10) พัฒนารฐานข้อมูลการประเมินวัฏจักรชีวิตของผลิตภัณฑ์ภาคการผลิต ภาคการขนส่ง และการบริโภคสินค้า เพื่อกำหนดมาตรฐานของรอยเท้าเชิงนิเวศ ผนวกคาร์บอนการออกแบบผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปล่อยคาร์บอนต่ำ

(11) พัฒนาศักยภาพในการให้บริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแก่ผู้ประกอบการ บุคลากร และผู้ที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวรวมถึงชุมชนที่ดูแลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco-tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro-tourism) การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Tourism) และอื่น ๆ

(12) พัฒนา ส่งเสริม และสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยเน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการบริการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการปล่อยมลพิษ และลดการใช้วัสดุและสารอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

(13) พัฒนามาตรฐานการท่องเที่ยวไทยที่คำนึงถึงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี และผลักดันสู่การรับรองมาตรฐานในระดับภูมิภาค อาเซียน และระดับสากลจนเป็นที่ยอมรับของนานาชาติพร้อมทั้งกำหนดมาตรการจูงใจแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน เช่น การจัดทำทำเนียบนาม การมอบรางวัล ประกาศนียบัตร และการประชาสัมพันธ์ในต่างประเทศ

(14) พัฒนาระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะระบบการจัดการขยะมูลฝอย และระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เส้นทางการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือการจัดทำทางจักรยาน และระบบน้ำดื่มหรือน้ำประปาในแหล่งท่องเที่ยว

(15) ศึกษาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวในทุกด้าน เพื่อกำหนดปริมาณ และแนวทางการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เหมาะสม และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงกำหนดแนวทางการอนุรักษ์ฟื้นฟู และใช้ประโยชน์จากแหล่งท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการวางแผนจัดการ และได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว และ

(16) กำหนดและประกาศขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และดำเนินมาตรการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวตามขีดความสามารถในการรองรับ

กลยุทธ์ที่ 3.3 การพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรชีวภาพอย่างยั่งยืน โดย

(1) สร้างความรู้ ความเข้าใจเพื่อให้เกิดความตระหนัก และเห็นความสำคัญต่อการร่วมอนุรักษ์ คุ่มครอง และดูแลทรัพยากรชีวภาพ และภูมิปัญญาท้องถิ่นในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและได้รับผลประโยชน์ รวมถึงชุมชน และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

(2) ส่งเสริมและพัฒนากลไกการบริหารจัดการผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าถึงทรัพยากรชีวภาพ ทรัพยากรพันธุกรรม และบริการทางนิเวศเพื่อการอนุรักษ์และปกป้องคุ้มครองความหลากหลายทางชีวภาพและแหล่งพันธุกรรม รวมทั้งสนับสนุนการใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน

(3) สนับสนุนให้มีศูนย์เรียนรู้เพื่อเป็นแหล่งรวมความรู้และจัดแสดงการใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืนทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค จังหวัด และท้องถิ่น

(4) ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของชุมชนในการใช้ประโยชน์ เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรชีวภาพอย่างรู้คุณค่า เพื่อการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนด้วยการบริหารจัดการของชุมชน ผสมผสานองค์ความรู้จากภูมิปัญญาท้องถิ่นและเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ชุมชนที่ผลิตจากทรัพยากรชีวภาพ การจัดการทรัพยากรชีวภาพเพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การเกษตรแบบผสมผสานที่ส่งเสริมสุขภาพและสิ่งแวดล้อม และการทำวนเกษตรแบบสวนบ้าน

(5) สนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยการพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่จากฐานทรัพยากรชีวภาพ โดยสนับสนุนการจับคู่ธุรกิจผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์ที่ใช้ทรัพยากรชีวภาพในท้องถิ่น เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในการสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศมีการจัดการอย่างเป็นระบบ และมีการพัฒนามาตรฐานสินค้าและบริการให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ โดยมีกลไกกำกับกับการพัฒนาธุรกิจจากฐานทรัพยากรชีวภาพ ควบคู่กับการอนุรักษ์ ตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน และ

(6) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีชีวภาพในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร รวมทั้งสนับสนุนการนำนวัตกรรมมาใช้ทดแทนการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

2.4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างศักยภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติ และส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศ มี 3 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 4.1 การสร้างความรู้ ความเข้าใจ และพัฒนาศักยภาพของประชาชนด้านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดย

(1) สร้างความรู้ ความเข้าใจแก่ทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาค การเกษตร ประมง ปศุสัตว์ การท่องเที่ยว พลังงานและขนส่งรวมถึงองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีองค์ความรู้ถึงผลกระทบและความเสี่ยงของการ เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้เห็นความสำคัญของการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมให้สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงพร้อมทั้งให้มี ความเชื่อมโยงองค์ความรู้เชิงวิชาการสู่บริบทของแต่ละภาคส่วน

(2) ส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหรือกิจกรรมที่อาจ ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยเฉพาะการเพิ่ม ประสิทธิภาพการใช้น้ำในภาคส่วนต่าง ๆ การปรับเปลี่ยนชนิดของพืชที่ ปลูกรนอกฤดูการเกษตรเพื่อลดการใช้น้ำ และการปรับรูปแบบกิจกรรม การท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ให้หลากหลายมากขึ้น

(3) พัฒนา ส่งเสริม และสร้างการยอมรับเทคโนโลยี นวัตกรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เหมาะสม เพื่อบรรเทาปัญหาผลกระทบจาก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(4) ลดการผลิตพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ควบคู่กับสนับสนุน การพัฒนาแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่สะอาดหรือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความสมดุลระหว่างความมั่นคงทางอาหารและพลังงาน

(5) ผลักดันนโยบายการผลิตพลังงานในภาคเอกชน องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน และครัวเรือน โดยเฉพาะการผลิตพลังงาน แสงอาทิตย์บนหลังคา และการใช้ของเสียหรือวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร รวมทั้งกำหนดให้ภาคอุตสาหกรรมที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงต้องจัดทำ แผนงานหรือโครงการลดก๊าซเรือนกระจก

(6) ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตกระแสไฟฟ้า และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง ภาคอุตสาหกรรมภาคอาคารธุรกิจและบ้านอยู่อาศัย และการใช้พลังงานในอาคารรวมทั้งส่งเสริมการลงทุนแก่ภาคอุตสาหกรรมที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ

(7) พัฒนางานวิจัยด้านศักยภาพการลด ดูดซับ และกักเก็บก๊าซเรือนกระจก รวมถึงวิเคราะห์ข้อจำกัดและโอกาสเชิงเทคโนโลยีองค์ความรู้การบริหารจัดการ และศักยภาพของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ โดยเฉพาะกองทุนภาษีคาร์บอน การพัฒนาตลาดคาร์บอนที่ได้มาตรฐานและเชื่อมโยงกับตลาดคาร์บอนในต่างประเทศ และการจัดสรรสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

กลยุทธ์ที่ 4.2 การพัฒนาแผนงานและเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดย

(1) ประเมินและคาดการณ์ผลกระทบต่อชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ใกล้หรือต้องพึ่งพาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แหล่งน้ำ ทะเล และภูเขา ที่อาจเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัยทางภูมิอากาศ รวมทั้งประเมินความพร้อมและขีดความสามารถในการรับมือกับความเสี่ยงของชุมชน โดยพิจารณาจากระบบทางสังคมและระบบการดำรงชีวิตของชุมชนในพื้นที่

(2) ผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดทำแผนการปรับตัวและรับมือกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ร่วมกับการกำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองชุมชน และท้องถิ่น โดยให้มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องและคำนึงถึงปัจจัยทางภูมิอากาศ

และมีมาตรการปรับตัวที่ผสมผสานระหว่างภูมิปัญญาท้องถิ่นของชุมชนและ
วิทยาการสมัยใหม่ที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตและเป็นที่ยอมรับของชุมชน
ซึ่งมีความหลากหลายและแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

(3) จัดทำแนวทางการเตรียมรับมือ กับการเปลี่ยนแปลง
สภาพภูมิอากาศ และความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น โดยภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
มีการบูรณาการจัดทำ โดยเฉพาะการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์
ที่คำนึงถึงความเสี่ยงทางภูมิอากาศของพื้นที่ การปรับหลักเกณฑ์การ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในพื้นที่เสี่ยง และแผนการ
พัฒนาต่าง ๆ ที่ต้องคำนึงถึงความเสี่ยงทางภูมิอากาศ

(4) จัดทำแผนที่แสดงพื้นที่เสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพ
ภูมิอากาศและพื้นที่ที่มีแนวโน้มอาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง
สภาพภูมิอากาศในอนาคต รวมทั้งให้มีการเฝ้าระวังและติดตามการ
เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลง
อุณหภูมิของน้ำทะเลหรือระดับความสูงของน้ำทะเล และการเฝ้าระวัง
ปรากฏการณ์ปะการังฟอกขาว

(5) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการชลประทานให้ครอบคลุม
พื้นที่ที่อยู่อาศัย พื้นที่ที่มีศักยภาพทางการเกษตร อุตสาหกรรมแหล่ง
ท่องเที่ยว และบริการ เพื่อลดความเปราะบางของชุมชนต่อการเปลี่ยนแปลง
ของปัจจัยทางภูมิอากาศ

(6) พัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ
ที่ไม่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยให้นาระบบข้อมูล
สารสนเทศและเทคโนโลยีมาใช้ ในการปรับปรุงการบริหารจัดการระบบ

ขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น และ

(7) สนับสนุนงานวิจัยและพัฒนา โดยมุ่งเน้นการศึกษาการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อระบบนิเวศที่มีความอ่อนไหวและเปราะบาง รวมทั้งแนวทางการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาพันธุ์พืชและพันธุ์สัตว์ที่ทนทานต่อการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ ภัยแล้ง และน้ำท่วม

กลยุทธ์ที่ 4.3 การพัฒนาความร่วมมือด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ โดย

(1) เพิ่มขีดความสามารถให้แก่บุคลากรและองค์กร รวมถึงภาคีที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาและการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความเข้มแข็ง และร่วมมืออย่างเป็นเครือข่ายหรือภาคีในการบริหารจัดการข้อมูลทางวิชาการ ที่มีความเชื่อมโยงกับการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับเป็นพื้นฐานในการเจรจาต่อรอง

(2) ติดตามและเฝ้าระวังมาตรการการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนทั้งที่เป็นมาตรการฝ่ายเดียวของภาคีการค้าหลัก และมาตรการในกรอบทวิภาคี และพหุภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการป้องกันหรือรองรับมาตรการดังกล่าว โดยสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาคเอกชน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินนโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการค้าและสิ่งแวดล้อม

(3) ส่งเสริมกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีในการนำกลไกความร่วมมือและการสนับสนุนต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเงิน การถ่ายทอดเทคโนโลยี การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรด้านการวิจัย และการวิจัยและพัฒนา เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานภายในประเทศ โดยมุ่งเน้นกรอบความร่วมมือที่สมประโยชน์ (Win-Win) สอดคล้องและต่อยอดกับนโยบายของประเทศ และ

(4) ผลักดันให้มีการจัดทำแผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของอาเซียน เพื่อหาแนวทางความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะการรวมกลุ่มในประชาคมอาเซียน และกลุ่มภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในการร่วมกันอนุรักษ์ ใช้ประโยชน์ และแก้ไขจัดการปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้ามแดนร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่อง ทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรพลังงาน ขยะอิเล็กทรอนิกส์ หมอกควัน การลักลอบค้าอาวุธ และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ

3) แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. 2558-2564

แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (National Maritime Security Plan) ซึ่งหมายถึง แนวทางในการพัฒนาและใช้พลังอำนาจของชาติทั้งมวล ทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ การทหาร สังคมจิตวิทยา และวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี เพื่อดำรงไว้ซึ่งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างยั่งยืน วิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยสามารถปกป้อง รักษา และแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างสมดุลและยั่งยืนตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้วยการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายในการบริหารจัดการ และการบูรณาการ

การใช้พลังอำนาจของชาติในทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 6 ยุทธศาสตร์ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558) ดังนี้

3.1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความมั่นคงของชาติทางทะเล มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ

(1) เสริมสร้างและพัฒนากำลังทางเรือให้สอดคล้องกับพลังอำนาจอื่น ๆ ของชาติ โดยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงของดุลกำลังในภูมิภาค ทั้งให้สอดคล้องกับความจำเป็นในการปฏิบัติการกิจและหน้าที่ในการป้องกันประเทศ และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้มีความมั่นคงยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

(2) พัฒนาความร่วมมือและความเข้าใจอันดีกับหน่วยงานทางทะเลของประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศในทุกระดับ สนับสนุนให้มีการฝึกการลาดตระเวนร่วม การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเล และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เอื้อให้เกิดช่องทางการติดต่อสื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกัน รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการรักษาสันติภาพที่เหมาะสมทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก โดยเฉพาะภายใต้กรอบของอาเซียนและองค์การสหประชาชาติ และ

(3) ผนึกพลังอำนาจแห่งชาติทั้งมวลในการเร่งรัดการแก้ไขปัญหาเขตแดนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านให้บรรลุผลโดยเร็ว โดยเน้นการเจรจาทางการเมืองและการทูต เพื่อให้สามารถตกลงแบ่งเขตแดนทางทะเลกันได้ทั้งหมดหรือให้เหลือพื้นที่ขัดแย้งน้อยที่สุด โดยพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการจัดทำพื้นที่พัฒนาร่วมหรืออื่นๆ

บนพื้นฐานของการดำรงบูรณภาพแห่งดินแดนและความสัมพันธ์อันดีที่ยั่งยืนระหว่างประเทศ

3.2) ยุทธศาสตร์การคุ้มครองการใช้ประโยชน์จากทะเล มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ (1) ดำเนินการทางการทูตและการทหารเพื่อสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการกับประเด็นปัญหาโจรสลัด พร้อมกับสนับสนุนเรือไทยและเรือที่ขนส่งสินค้าไทยที่ต้องผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยให้มีมาตรการในการป้องกันตนเองและใช้ประโยชน์จากกองกำลังนานาชาติที่อยู่ในพื้นที่

(2) เสริมสร้างและพัฒนาระบบตรวจการณ์ ฝ้าตรวจติดตามควบคุมเรือ และพิสูจน์ทราบเป้าหมายต่าง ๆ ทางทะเล ให้ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เพื่อปกป้องและรักษาอำนาจอธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดนและสิทธิอธิปไตยทางทะเลจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ รวมทั้งเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงในการควบคุมกิจกรรมทางทะเล การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความคุ้มครอง และความปลอดภัย

(3) ปรับปรุงและพัฒนาองค์กร กลไก เครื่องมือขีดความสามารถความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐกับประชาชน และความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนการเชื่อมระบบฐานข้อมูลแบบบูรณาการ และการเตือนภัยภัยพิบัติ สาธารณภัย และภัยธรรมชาติล่วงหน้าในทุกระดับ เพื่อให้มีการติดตาม ค้นหา ช่วยเหลือ บรรเทา ฟื้นฟู และเยียวยาผู้ประสบภัยทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตลอดจนสร้างและแสวงหากลไกเพื่อประสานความร่วมมือกับนานาชาติ และ

(4) ผลักดันประเด็นความมั่นคงและความปลอดภัยทางทะเล เข้าสู่เวทีระหว่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะความร่วมมือในกลุ่มประเทศ

อาเซียน เพื่อสนับสนุนการสร้างมาตรการ เครื่องมือ และความร่วมมือ
ด้านอื่น ๆ ในการให้ความช่วยเหลือทางทะเลร่วมกัน ตลอดจนการเตรียม
ความพร้อมของหน่วยงานของไทยในการเข้าไปมีส่วนร่วมในความร่วมมือนี้

3.3) ยุทธศาสตร์การสร้างความสะดวกสบายและส่งเสริม
การใช้ประโยชน์จากทะเล มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ

(1) ส่งเสริมให้มีการพัฒนา การอำนวยความสะดวก และการ
เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางทะเล ให้สอดคล้อง

(2) ส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่ง
การประมง และการท่องเที่ยวทางทะเล รวมถึงให้มีการบริหารจัดการ
และใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย
กับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและความร่วมมือทั้งในและระหว่าง
ประเทศ

(3) ส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์ เพื่อเป็นการสร้าง
ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงในภาวะ
ไม่ปกติ โดยกำหนดให้มีการรอบมาตรฐานและการสร้างแรงจูงใจที่ชัดเจน
และเหมาะสม อาทิ การส่งเสริมการลงทุน การลดภาษี เป็นต้น ตลอดจน
มีการส่งเสริมการแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทั้งในและนอกน่านน้ำ
ที่มีทิศทาง ชัดเจน และมีประสิทธิภาพ

(4) ดำเนินกิจกรรมเพื่อแสวงหาประโยชน์จากทะเล ทั้งกิจกรรม
ของภาครัฐและกิจกรรมของภาคเอกชนจะต้องคำนึงถึงสิทธิ ความเป็นธรรม
และวัฒนธรรมของชุมชนในพื้นที่ รวมทั้งการให้ความสำคัญในเรื่อง
ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(5) จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันและมาตรการแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งอันเกิดจากการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างสันติวิธีและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

(6) จัดระเบียบการบริหารจัดการประโยชน์และการดำเนินกิจกรรมทางทะเลอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ เป็นธรรม สมดุล และยั่งยืน เพื่อให้การดำเนินการหรือกิจกรรมของทุกภาคส่วนในการแสวงหาประโยชน์จากทะเล เป็นไปด้วยความเรียบร้อย บนพื้นฐานของการเคารพสิทธิ ความเป็นธรรมต่อชุมชนในพื้นที่ และส่งผลกระทบเชิงลบน้อยที่สุดต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และ

(7) กำหนดเขตพื้นที่ปกครองทางทะเล เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3.4) ยุทธศาสตร์การสร้างสมดุลและยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ

(1) ผลักดันเรื่องการค้าจนถึงสิ่งแวดล้อมให้เป็นปัจจัยสำคัญในกระบวนการทางนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับทะเล รวมทั้งมีมาตรการเชิงรุกในการสร้างความสมดุลและความยั่งยืน

(2) สนับสนุนสิทธิชุมชนในการจัดการทรัพยากร และส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ของตน ตลอดจนสร้างความตระหนักรู้ถึงผลกระทบจากการทำลายทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

(3) บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โปร่งใส และมีความเป็นธรรม เพื่อหยุดยั้งการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้ง

สร้างขีดความสามารถในการจัดการกับมลพิษที่เกิดขึ้นได้อย่างทันทั่วทั้งที่
โดยหน่วยงานและภาคส่วนต่าง ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องและมีอำนาจหน้าที่

(4) กำหนดมาตรการในการควบคุมการแสวงหาประโยชน์จาก
ทะเลอย่างเข้มงวดทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะธุรกิจ
ที่แสวงหาผลประโยชน์จากทะเลต้องมีการจัดระเบียบและสร้างจิตสำนึก
รวมถึงส่งเสริมให้มีการดำเนินการในลักษณะที่สมดุลต่อทั้งชุมชนและ
สิ่งแวดล้อม

(5) เร่งรัดดำเนินการให้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทาง
ทะเลที่ชัดเจนและมีลักษณะบูรณาการ ตลอดจนมีมาตรการที่ได้เด็ดขาดและ
เป็นธรรม และ

(6) สร้างและใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศ
โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรอบความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียน เอเปก
และความร่วมมือภายใต้อนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งไทยเป็นรัฐภาคี เพื่อส่งเสริม
ความร่วมมือในการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
ทางทะเล

3.5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้ และ
ความตระหนักรู้ความสำคัญของทะเล มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง
คือ

(1) จัดตั้งองค์กรหรือสถาบันที่ทำหน้าที่ศึกษา ค้นคว้า วิจัย และ
จัดการความรู้เกี่ยวกับทะเลในรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูล
เชิงวิชาการทางทะเล สมุทรศาสตร์ ธรณีวิทยา ชีววิทยาทางทะเล และ
อุทุนิยมวิทยาทางทะเล รวมทั้งวิศวกรรมชายฝั่งและสิ่งแวดล้อม สำหรับ

ใช้ประโยชน์ร่วมกันในการปกป้องและรักษาความมั่นคงของชาติ และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีความยั่งยืน

(2) รมรรงค์ ให้ความรู้ การศึกษา และประชาสัมพันธ์กับประชาชนและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ให้ตระหนักถึงความสำคัญและการใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างยั่งยืนและเหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปกป้องและรักษาความมั่นคงทางทะเล

(3) เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการทางทะเล ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเล ด้านกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทางทะเล ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและสาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางทะเลให้เพียงพอ รวมทั้งส่งเสริมให้บุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์และความมั่นคงทางทะเลให้ได้รับการพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ทางทะเล

(4) เสริมสร้างศักยภาพของคน ชุมชน พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล และเกาะแก่ง รวมทั้งพัฒนาและจัดตั้งอาสาสมัครในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ตลอดจนสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารภาคประชาชน เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติของหน่วยงานราชการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และเป็นเครือข่ายภาคประชาชนที่เข้มแข็งในการร่วมมือกันปกป้องดูแลสิทธิของคนและชุมชนในพื้นที่ และ

(5) ศึกษาวิจัยทางวิชาการเพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ในมิติด้านความมั่นคงทางทะเลเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลไปสู่การปฏิบัติในทุกระดับ ทั้งนโยบายและในระดับปฏิบัติโดยเฉพาะการศึกษาวิจัยผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศบริเวณชายฝั่ง รวมถึงผลกระทบจากการพัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเล และเสนอมาตรการแก้ไขและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์

3.6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยองค์กรของรัฐ มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ

(1) ดำเนินการเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รวมถึงให้มีการพิจารณาเข้าเป็นภาคีสันธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับทะเลโดยเร็วโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติอย่างรอบคอบทุกด้าน

(2) ติดตามและเร่งรัดการพัฒนากฎระเบียบ แผน หรือกฎหมายภายในอื่น ๆ เพื่อรองรับและสนับสนุนสิทธิประโยชน์ของรัฐ และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ทางทะเล โดยให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายและพันธกรณีระหว่างประเทศ รวมทั้งให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป (3) เร่งดำเนินการจัดทำแผนงาน โครงการ และงบประมาณรองรับแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล รวมทั้งกำหนดมาตรการที่สำคัญ โดยประสานการดำเนินงาน และบูรณาการร่วมกันระหว่างส่วนราชการและเครือข่ายที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นเอกภาพ รวมทั้งให้มีการกำหนดการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการบริหารงานกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.ก.) และแผนพัฒนาจังหวัดภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) ตลอดจนให้มีการเชื่อมโยงแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ และ (4) จัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งการและการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4) แผนแม่บทการจัดการประมงทะเลไทย (พ.ศ. 2552-2561)

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 เห็นชอบแผนแม่บทการจัดการประมงทะเลไทย (พ.ศ. 2552-2561) (อารวียทีไนน์, 2552) มีวิสัยทัศน์ คือ พัฒนาการประมงทะเลอย่างยั่งยืน ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง โดยมีคนเป็นศูนย์กลาง พันธกิจ คือ

(1) บริหารจัดการการใช้ทรัพยากรสัตว์น้ำ พืชน้ำ ดูแล และรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้คงความอุดมสมบูรณ์ โดยคำนึงถึงปัจจัยทางสังคม เศรษฐกิจ ทรัพยากร และระบบนิเวศ

(2) พัฒนาศักยภาพคน องค์กร และองค์ความรู้ในการจัดการทรัพยากรประมงและสิ่งแวดล้อมทางทะเล และ

(3) ส่งเสริมการทำประมงตามหลักจรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ รวมทั้งการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในทุกกระดับ

วัตถุประสงค์มี 6 ประการ คือ

(1) บริหารจัดการให้เกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรประมงทะเลอย่างรับผิดชอบและเหมาะสมคุ้มค่า

(2) พืชน้ำทรัพยากรสัตว์น้ำและระบบนิเวศให้มีความสมบูรณ์และคงความสมดุล

(3) พัฒนาศักยภาพองค์กรประมงและส่งเสริมการมีส่วนร่วมและสร้างเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการประมงทะเล

(4) เสริมสร้างขีดความสามารถในการประกอบกิจการประมงในทุกกระดับให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงและข้อกำหนดที่เป็นที่ยอมรับ

(5) พัฒนาคุณภาพชีวิตของชาวประมง และ

(6) เพื่อสร้างความมั่นคงและปลอดภัยของอาหารที่ได้จากการประมงทะเล โดยในการดำเนินการประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

(1) กลยุทธ์ที่ 1 ปรับปรุงระบบการจัดการประมงทะเลให้มีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วม

(2) กลยุทธ์ที่ 2 ปรับปรุงโครงสร้างและศักยภาพองค์กรภาคประมง

(3) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาและส่งเสริมการใช้ทรัพยากรประมงทะเลอย่างรับผิดชอบและยั่งยืน

(4) กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบนิเวศและพัฒนาแหล่งประมงทะเลเพื่อรักษาความหลากหลายทางชีวภาพและคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางทะเลและ

(5) กลยุทธ์ที่ 5 ส่งเสริมและพัฒนาการประมงนอกลำน้ำไทย

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560-2564

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560-2564 กำหนดวิสัยทัศน์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2579 คือ “ประเทศไทยเป็นแหล่ง

ท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลกที่เติบโตอย่างมีคุณภาพบนพื้นฐานความเป็นไทยเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วนอย่างยั่งยืน” มีเป้าประสงค์ 4 ประการ คือ

(1) การเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว

(2) การเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างสมดุล

(3) การกระจายรายได้และผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวสู่ทุกพื้นที่และทุกภาคส่วน

(4) การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานอัตลักษณ์และวิถีไทย ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ (คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2560) ดังนี้

5.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน โดย

(1) พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทุกรูปแบบอย่างมีมาตรฐานสอดคล้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพในระดับสากล

(2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการอย่างยั่งยืนทั้งในเชิงอัตลักษณ์ท้องถิ่น วัฒนธรรมประเพณี และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว

(3) สร้างสมดุลในแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ทั้งในเชิงพื้นที่ เชิงเวลา ฤดูกาล และรูปแบบการท่องเที่ยว และการจัดตั้งเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดและพื้นที่ที่มีศักยภาพ

5.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดย

(1) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในการเดินทางเข้าสู่ประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ยกย่องระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างสถานที่ท่องเที่ยว พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ และพัฒนาศักยภาพของสนามบินในการรองรับนักท่องเที่ยว

(2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว และ

(3) พัฒนาระบบความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยวและการจัดการขยะและระบบบำบัดน้ำเสียในแหล่งท่องเที่ยว

5.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว โดย

(1) พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของตลาด และ

(2) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว เปิดโอกาสให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสินค้าและบริการบนพื้นฐานของมรดก

และวัฒนธรรมท้องถิ่น และเพิ่มช่องทางการลงทุนและพัฒนาธุรกิจด้าน การท่องเที่ยวให้แก่ภาคเอกชน

5.4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้การท่องเที่ยว ไทย ผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความ เชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว โดย

(1) เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับ ประเทศไทย

(2) ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่าง ๆ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยว เชิงสุขภาพ กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสิ่งแวดล้อมและนิเวศ เป็นต้น

(3) ส่งเสริมเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น

(4) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศและการท่องเที่ยว ที่สมดุลเชิงพื้นที่และเวลา และ

(5) การส่งเสริมความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและการ ใช้เทคโนโลยีในการส่งเสริมการตลาด และการร่วมมือกับชุมชนในการ สร้างสรรค์สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวให้สะท้อนอัตลักษณ์ของ ชุมชนและสอดคล้องแบรนด์จังหวัด

5.5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการ ท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ โดย

(1) ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการ ท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการเสริมสร้างการทำงานอย่างบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานระดับนโยบาย ขับเคลื่อนแผนและการปฏิบัติงาน

ที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวชาติ และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community Based Tourism: CBT) จัดให้มีแผนบริหารจัดการความเสี่ยงและแผนบริหารจัดการสภาวะวิกฤตด้านการท่องเที่ยวในทุกมิติ

(2) ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

(3) สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว และ

(4) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการประสานความร่วมมือกับนานาประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่าง ๆ ได้แก่ APEC ASEAN GMS ACMECS IMT – GT พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายใน ASEAN และกลุ่มประเทศ CLMV เส้นทางทางน้ำใน IMT – GT ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

6) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ไทย พ.ศ. 2558-2565

เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาส
สำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมาย
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนา
ที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็น
หลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการ
เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการ
ยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของ
ภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 มีแผนงาน
ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน 4 แผนงาน (สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร, 2557) ดังนี้

6.1) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง โดยการ
ปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนา
ระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้
สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge)
เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้)
เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบ
ในการแข่งขันของประเทศ

6.2) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าการลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

6.3) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำโดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

6.4) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

7) แผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. 2558-2593

วิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและมีการเติบโตที่ปล่อยคาร์บอนต่ำตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานใน 3 เรื่องหลัก ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2558) ดังนี้

7.1) การปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ประกอบด้วยแนวทางและมาตรการ คือ

(1) การจัดการน้ำอย่างบูรณาการ โดยการผลักดันให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและวางแผนการจัดการน้ำในลุ่มน้ำ โดยครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและกลุ่มผู้ใช้น้ำทั้งจากภาคประชาชน ภาคการเกษตร ทั้งเกษตรพลังงานและเกษตรอาหาร และภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ส่งเสริมการอนุรักษ์และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำทั้งในภาคอุตสาหกรรม กลุ่มธุรกิจบริการ

(2) การสร้างความพร้อมในการรับมือและลดความเสียหายจากอุทกภัยและภัยแล้ง โดยการเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนและแหล่งกักเก็บน้ำโดยเร่งฟื้นฟูและจัดทำทะเบียนแหล่งน้ำธรรมชาติ พัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็กและแหล่งน้ำบาดาลเพื่อการเกษตรนอกเขตชลประทาน รวมทั้งขยายพื้นที่ชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการเกษตร รวมถึงส่งเสริมระบบน้ำสำรองในฤดูแล้งภาคเกษตร และภาคครัวเรือน

(3) การจัดการความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ โดยจัดทำแผนที่
เกษตรเสี่ยงภัยและคาดการณ์ช่วงเวลาเกิดภัย เช่น แผนที่พื้นที่เสี่ยงภัย
น้ำท่วม ภัยแล้ง ดินถล่ม การรुक้าของน้ำเค็ม การแพร่กระจายโรคพืชและสัตว์
สภาพอากาศรุนแรงอื่น ๆ เป็นต้น เพื่อประโยชน์ในการวางแผนลดความเสี่ยง
การดำเนินมาตรการแก้ไขและให้ความช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้ง และพัฒนา
ระบบประกันภัยหรือประกันความเสี่ยงจากสภาพอากาศต่อผลผลิตทางการ
เกษตร ปศุสัตว์ และประมง สนับสนุนมาตรการบริหารความเสี่ยงของตลาด
สินค้าเกษตรเพื่อป้องกันความผันผวนของราคา เช่น การซื้อขายสินค้าเกษตร
ล่วงหน้า เป็นต้น รวมถึงเสริมสร้างศักยภาพด้านการประเมินและการบริหาร
จัดการความเสี่ยงให้แก่บุคลากรในภาคการเกษตรอย่างต่อเนื่อง

(4) การรักษาความมั่นคงทางอาหาร โดยการคุ้มครองพื้นที่
ที่เหมาะสมต่อการทำเกษตรและมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ
สนับสนุนการทำเกษตรไว้แล้ว รวมถึงกำหนดและจัดสรรเขตการพัฒนา
พื้นที่ (zoning) สำหรับปลูกพืชอาหารและพืชพลังงาน โดยกระบวนการ
มีส่วนร่วมจากทุกระดับ ให้มีการบูรณาการกับการจัดการทรัพยากรอื่น ๆ
อย่างเป็นธรรม เช่น น้ำ ที่ดิน และป่าไม้ เป็นต้น ร่วมกับการคำนึงถึงการ
รักษาความปลอดภัยทางอาหาร และผนวกการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทาง
ภูมิอากาศในอนาคตในการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างเหมาะสม รวมทั้ง
การส่งเสริมการทำประมงที่คำนึงถึงความสมดุลของทรัพยากร สัตว์น้ำ
และระบบนิเวศ โดยมีการประเมินทรัพยากรประมง (fisheries stock
assessment) เพื่อใช้ในการวางแผนการจัดการให้สอดคล้องกับศักยภาพ
สนับสนุนการจัดตั้งกลุ่มคนในชุมชนท้องถิ่นให้มีส่วนร่วมในการจัดการ
ทรัพยากรประมงในพื้นที่กำหนดเขตเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งให้เป็นสัดส่วน

และอนุรักษ์แหล่งที่อยู่อาศัยและปรับปรุงพันธุ์สัตว์น้ำให้ได้ผลผลิตสูง
หนต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางภูมิอากาศ

(5) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการ
ท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน
ทั้งด้านปริมาณนักท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานและการรักษาสภาพทาง
กายภาพของพื้นที่ท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงศักยภาพการรองรับของพื้นที่
(carrying capacity) เช่น การกำหนดฤดูกาลท่องเที่ยว การควบคุมปริมาณ
นักท่องเที่ยว เป็นต้น และกำหนดให้มีการบริหารจัดการของเสียและมลพิษ
ที่เกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

(6) การสงวนรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและระบบ
นิเวศให้คงความสมบูรณ์ โดยการประเมินและคาดการณ์ผลกระทบจาก
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติ
เช่น การกระจายตัวของป่า ความอุดมสมบูรณ์ ความเปราะบาง และความ
เสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ การกระจายของสายพันธุ์และ
รูปแบบของความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเฉพาะสายพันธุ์ที่หายากหรือ
ใกล้สูญพันธุ์ เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดพื้นที่เสี่ยงต่อการเสื่อมโทรม
หรือการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติ และเร่ง
ผลักดันการประกาศเขตคุ้มครองทางทะเลและชายฝั่งในพื้นที่ที่มีระบบนิเวศ
ที่สำคัญ พื้นที่ปากแม่น้ำที่สำคัญ รวมทั้งปรับปรุงการบริหารจัดการ
พื้นที่คุ้มครองทางทะเล อุทยานแห่งชาติทางทะเล โดยการมีส่วนร่วมจาก
ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และเร่งฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เพื่อรักษา
ความสมดุลของระบบนิเวศ โดยเพิ่มพื้นที่จัดสร้างปะการังเทียมและฟื้นฟู
ระบบนิเวศหญ้าทะเล โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน เพิ่มพื้นที่ป่าชายเลน

แก้ไข พื้นฟูพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่ถูกกัดเซาะ และฟื้นฟูระบบนิเวศให้กลับคืนสู่สมดุลธรรมชาติ

(7) การกำกับดูแลและควบคุมให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน โดยการจัดทำแผนบูรณาการจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลทั่วประเทศที่ครอบคลุมการจัดการพื้นที่วิกฤตและพื้นที่เร่งด่วนที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยกระบวนการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกำหนดและจำแนกเขตพื้นที่ที่มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ตามระดับความรุนแรงและความเร่งด่วนของปัญหาหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาขึ้นในอนาคต เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการการป้องกันและแก้ไขหรือฟื้นฟูพื้นที่แต่ละประเภท และแต่ละแห่งให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมการสร้างองค์ความรู้ให้เครือข่ายประชาชน องค์กรชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริเวณชายฝั่งทะเล ในการเสริมสร้างฟื้นฟูแนวชายฝั่งทะเลด้วยระบบธรรมชาติ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดกิจกรรมหรือการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง รวมถึงกำกับดูแลการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชายฝั่งให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และควบคุมไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งปรับปรุงและขยายเขตการทำประมงชายฝั่ง พร้อมกับสนับสนุนบทบาทของชุมชนประมงพื้นบ้านในการมีส่วนร่วมอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จำกัดและยกเลิกเครื่องมือประมงที่ทำลายล้าง รวมถึงให้มีการสร้างกลไกการเฝ้าระวังการทำประมงที่ผิดกฎหมายในเขตการทำประมงพื้นบ้าน พร้อมทั้งควบคุมการใช้ประโยชน์ทรัพยากรน้ำบาดาลอย่างเคร่งครัด โดยกำกับดูแลให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในพื้นที่วิกฤต

และพื้นที่เสี่ยงต่อการหลุดตัวของแผ่นดิน การรुक้ำของน้ำเค็ม และการกัดเซาะชายฝั่ง และ

(8) การสร้างความพร้อมและขีดความสามารถในการปรับตัวของชุมชน โดยการประเมินและคาดการณ์ผลกระทบต่อชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ใกล้หรือต้องพึ่งพาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แหล่งน้ำ ทะเล ภูเขา เป็นต้น ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยทางภูมิอากาศ รวมทั้งประเมินศักยภาพและขีดความสามารถในการรับมือความเสี่ยงของชุมชน โดยพิจารณาระบบทางสังคมและระบบการดำรงชีวิตของชุมชนในท้องถิ่น

7.2) การลดก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการเติบโตที่ปล่อยคาร์บอนต่ำ ประกอบด้วยแนวทางและมาตรการการดำเนินงานใน 4 เรื่องหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ

(1) การเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและขนส่ง โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เช่น การสร้างระบบเครือข่ายการกระจายและรวบรวมสินค้าที่มีประสิทธิภาพ นำเทคโนโลยีระบบสารสนเทศมาใช้ในการวางแผนการขนส่ง ลดการวิ่งเที่ยวเปล่า เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบที่ประหยัดพลังงานและปล่อยมลพิษต่ำ เช่น ทางราง ทางน้ำ เป็นต้น และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ เช่น การปรับปรุงและดูแลรักษาทางน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน การพัฒนาทางน้ำใหม่ สร้างเครือข่ายทางเดินน้ำเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่ส่งผลกระทบหรือมีมาตรการบรรเทาผลกระทบเชิงลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การปรับปรุงระบบข้อมูลสารสนเทศและความปลอดภัยทางน้ำ

การเร่งปรับปรุงเส้นทางขนส่งสินค้าทางราง การขยายเส้นทางให้ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มเติม รวมถึงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ เป็นต้น

(2) การส่งเสริมการลงทุนภาคอุตสาหกรรมที่ปล่อยคาร์บอนต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและชุมชนที่อยู่ร่วมกันในลักษณะเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (eco-industrial town) ที่มีการใช้ทรัพยากรหมุนเวียน การจัดการวัตถุดิบและของเสียอย่างครบวงจร พร้อมทั้งกำหนดกลไกการสื่อสารกับทุกภาคีในพื้นที่เพื่อสร้างความเข้าใจกับชุมชนให้เกิดการยอมรับก่อนจะมีการจัดตั้งเขตหรือพื้นที่เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

(3) เร่งอนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ชุ่มน้ำและป่าชายเลนเพื่อเพิ่มแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจกและเป็นแนวป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง และ

(4) สนับสนุนให้ท้องถิ่นและจังหวัดจัดทำแผนการพัฒนาเมืองแบบคาร์บอนต่ำ โดยกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน ตามแนวทางการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน (sustainable cities) โดยจัดทำผังเมืองที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน (mixed use) เพื่อลดความต้องการในการเดินทาง การกำหนดเกณฑ์ความหนาแน่นของการพัฒนาให้อึดต่อการคมนาคมขนส่งด้วยระบบสาธารณะ (transit-oriented) การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน (zoning) เพื่อคุ้มครองพื้นที่สีเขียว พื้นที่ที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ พื้นที่เกษตรกรรมใกล้เมืองเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง รวมถึงการใช้มาตรการทางผังเมืองอื่น ๆ ที่เหมาะสม

7.3) การสร้างขีดความสามารถด้านการบริหารจัดการ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่ำ ประกอบด้วยแนวทางและมาตรการ

การดำเนินงานใน 5 เรื่องหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ

(1) ศึกษาวิจัยความเชื่อมโยงระหว่างการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตทางการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของช่วงเวลาในกระบวนการผลิตและเก็บเกี่ยว อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ กับระบบการค้าการตลาดภายในและภายนอกประเทศ ระบบห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต้นน้ำไปสู่ปลายน้ำ เพื่อนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการและมาตรการรองรับที่เป็นระบบและบูรณาการ

(2) ศึกษาวิจัยและประเมินวิเคราะห์การดำเนินมาตรการรองรับผลกระทบและจัดการความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในด้านการจัดการน้ำ เกษตร และพลังงาน โดยคำนึงถึงมิติของการรักษาความมั่นคงทางน้ำ อาหาร และพลังงาน ที่มีความเชื่อมโยงกัน

(3) พัฒนางานศึกษาวิจัยที่จะช่วยสนับสนุนการผนวกเรื่อง การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในกระบวนการกำหนดนโยบายและแผนรายสาขา ครอบคลุมด้านป่าไม้ การจัดการน้ำ เกษตร การผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

(4) ศึกษาศักยภาพเชิงเทคนิคและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเชิงภาพรวมและรายสาขาทางเศรษฐกิจที่มีการปล่อยหรือมีแนวโน้มในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง ครอบคลุมด้านพลังงาน คมนาคมขนส่ง อุตสาหกรรม การจัดการของเสีย และอาคาร เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายและจัดลำดับ

ความสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และ

(5) ปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมการค้าและการลงทุนให้เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปล่อยคาร์บอนต่ำของภูมิภาคอาเซียน รวมถึงส่งเสริมการลงทุนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของไทยในต่างประเทศ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่ประเทศไทยมีศักยภาพ เช่น การพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ พลังน้ำ พลังงานลม ในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

3.1.3 นโยบายและแผนระดับพื้นที่

1) แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยอนุกรรมการโครงสร้างพื้นฐานภายใต้คณะกรรมการบริหารการพัฒนา ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนา ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยโครงการหลัก 4 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการพัฒนา ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยมีโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาเป็นโครงการย่อย โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 นอกจากโครงการหลัก 4 โครงการนี้ยังประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงข่ายถนน ระบบราง

และระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานภายในระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้รับการพัฒนาอย่างครอบคลุม (EEC, 2017)

2) แผนปฏิบัติการเพื่อลดและขจัดมลพิษในเขตคুমลพิษจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560-2564 เป็นการให้คำแนะนำในการจัดให้มีหรือเพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและ/หรือระบบบำบัดน้ำเสียให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป้าหมายในจังหวัดภูเก็ต เพชรบุรี และสงขลา และให้คำแนะนำ การเตรียมการจัดตั้งศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยแก่ อปท. เป้าหมายในจังหวัดเพชรบุรี และภูเก็ต รวมทั้งการลงพื้นที่ตรวจสอบการใช้กฎหมายร่วมกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด (ทสจ.) และสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค (สสภ.) ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพชรบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร และสงขลา (สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของทางราชการ, 2560)

3) กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

1) แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) มุ่งเน้นการพัฒนาในแนวพื้นที่เศรษฐกิจ โดยในส่วนของประเทศไทยมีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาทางหลวงพิเศษหาดใหญ่-สะเดา การพัฒนาด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสงขลา-เกดะห์ นราธิวาส-กลันตัน การพัฒนาท่าเรือท่ามะรังจังหวัดสตูล และท่าเรือนาเกลือ จังหวัดตรัง

การพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ตากใบ และสุโขทัยเชื่อมโยงสามประเทศ โครงข่ายขนส่งทางอากาศโลจิสติกส์เชื่อมโยงสนับสนุนการค้าการลงทุน และโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นต้น ทั้งนี้ แผนงาน IMT-GT มุ่งเน้นการขับเคลื่อนโครงการเร่งด่วนเพื่อเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค (Priority Connectivity Projects) เพื่อให้เป็นอนุภูมิภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยมีโครงการที่สามประเทศมีแผนงานเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวกั้นที่เศรษฐกิจ IMT-GT ของทั้งสามประเทศ เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมและการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ภายในแต่ละประเทศกับอนุภูมิภาค IMT-GT เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ความเชื่อมโยงดังกล่าวยังมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงสู่ประเทศในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคนอกอาเซียน ได้แก่ กลุ่มเอเซียใต้ในกรอบความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative on Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) ที่เป็นนโยบายมุ่งตะวันออกของสาธารณรัฐอินเดีย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มีแผนงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ ได้แก่

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดา (แห่งใหม่) และปาดังเบซาร์ จังหวัด

สงขลา โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรวังประจัน จังหวัดสตูล และโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรตากใบ (แห่งใหม่) จังหวัดนราธิวาส

(2) การค้าการลงทุน เช่น โครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียในพื้นที่อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา-รัฐเกดาร์ และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย และในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส-รัฐกลันตัน และ

(3) การท่องเที่ยว เช่น โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านการดำน้ำ และโครงการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวการดำน้ำ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

2) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล การประชุมระดับผู้นำ ACMECS มีขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ที่เมืองพุกาม เมียนมา ซึ่งผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามในปฏิญญาพุกามเพื่อจัดตั้งกรอบความร่วมมือ ACMECS ใน 8 สาขา ได้แก่ (1) การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน (2) การเกษตร (3) อุตสาหกรรมและพลังงาน (4) การเชื่อมเส้นทางคมนาคม (5) การท่องเที่ยว (6) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (7) สาธารณสุข และ (8) สิ่งแวดล้อม (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2556)

3) แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ

แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Sub-region: GMS) มุ่งเน้นพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ อาเซียน เอเซียตะวันออก และเอเชียใต้ อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยภายใต้กรอบการลงทุนของอนุภูมิภาค (Regional Investment Framework: RIF) ซึ่งเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงที่ประเทศไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดในปัจจุบัน ผู้ประกอบการไทยได้ใช้ประโยชน์จากข้อตกลงในกรอบความร่วมมือที่อำนวยความสะดวกในการขยายการลงทุนในอนุภูมิภาคและเกิดการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตระหว่างกัน สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดเป็นรูปธรรม ซึ่งในส่วนที่จะเกี่ยวข้องกับพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียวและโอกาสในอนาคตความเชื่อมโยงผ่านเมียนมาไปยังอนุภูมิภาคเอเชียใต้ผ่านโครงการทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจทวาย และการเชื่อมโยงกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ก็จะทำให้การค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคขยายตัวเพิ่มขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ซึ่งรัฐบาลกำลังเร่งรัดดำเนินการ ได้แก่ โครงการเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงตอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา และโครงการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกสัดหีบ มาบตาพุด และแหลมฉบัง โดยรัฐบาลคาดหวังว่าการลงทุนในจังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ของระเบียงเศรษฐกิจภาค

ตะวันออกจะทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี คิดเป็นเงินประมาณ 1.5 แสนล้านบาท ภายใน 5 ปี ข้างหน้า (Apisit-niran, 2018)

การพัฒนาภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ มีแผนงานโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานที่สำคัญ เช่น (1) แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

(2) แผนงานการผลักดันการดำเนินโครงการท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย เชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุดในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย

(3) โครงการก่อสร้างเส้นทางถนน 4 ช่องจราจรระหว่างชายแดนไทย-เมียนมา ถึงพื้นที่โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และ

(4) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (แหลมฉบัง-กาญจนบุรี) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

4) ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ

ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง 7 ประเทศในอ่าวเบงกอล

ประกอบด้วย บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย
เกิดขึ้นจากการริเริ่มของไทย เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2540 โดยมีสาขา
ความร่วมมือ 14 สาขา ประกอบด้วย

- (1) การค้าและการลงทุน
- (2) เทคโนโลยี
- (3) คมนาคม
- (4) พลังงาน
- (5) ท่องเที่ยว
- (6) ประมง
- (7) เกษตร
- (8) สาธารณสุข
- (9) การจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ
- (10) การต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ
- (11) การลดความยากจน
- (12) วัฒนธรรม
- (13) ปฏิสัมพันธ์ในระดับประชาชน และ
- (14) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยประเทศไทยเป็น
ประเทศนำใน 3 สาขา คือ ประมง สาธารณสุข และปฏิสัมพันธ์ในระดับ
ประชาชน (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2557)

ที่ผ่านมาในสาขาประมงซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศนำ ได้มีการ
ดำเนินโครงการความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
อย่างสม่ำเสมอ อาทิ โครงการ BIMSTEC Workshop on Fisheries Co-
operation ปี 2550 โครงการสำรวจทรัพยากรใต้ทะเลอ่าวเบงกอล (Eco-

system-Based Fishery Management in the Bay of Bengal) ปี 2550 โครงการ BIMSTEC Fisheries Meeting on Sustainable Fisheries in the Bay of Bengal เมื่อปี 2552 โครงการฝึกอบรม BIMSTEC International Training Program on Ornamental Aquatic Plants Propagation ปี 2553 โครงการฝึกอบรม BIMSTEC International Training Program on Aquatic Plants Tissue Culture ปี 2554 โครงการฝึกอบรม BIMSTEC International Training Program on Aquatic Plants Soilless Culture and Post-Harvest Technology หลักสูตรเทคโนโลยีการผลิตพรรณไม้น้ำ ปี 2555 และโครงการฝึกอบรม BIMSTEC International Training Program on Advance Aquatic Plants Tissue Culture หลักสูตรเทคโนโลยีการผลิตพรรณไม้น้ำ ปี 2556 (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2557) โดยหลักการแล้วการดำเนินแผนงานโครงการสาขาความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถทำได้ทุกสาขาขึ้นอยู่กับที่ตั้งของประเทศสมาชิก ดังนั้น จึงเป็นข้อจำกัดของกฎเกณฑ์และเนปาลที่ไม่สามารถพัฒนาแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรงได้

5) กรอบความร่วมมืออาเซียน

อาเซียนได้รวมตัวเป็นประชาคมอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2558 โดยมีกรอบการดำเนินงาน 3 เสาหลัก ได้แก่

- (1) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)
- (2) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรม (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) และ

(3) ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community: APSC) โดยที่ผ่านมาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายและพันธกรณีที่สำคัญ 4 เรื่อง ได้แก่

(1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น

(2) การเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการแข่งขันสูง โดยการกำหนดนโยบายการแข่งขันให้มีความยุติธรรม เสริมสร้างการคุ้มครองผู้บริโภค ส่งเสริมความร่วมมือทางด้านทรัพยากรสินทางปัญญา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กำหนดมาตรการด้านภาษี และกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

(3) การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค โดยการพัฒนา SMEs และการเสริมสร้างขีดความสามารถผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการริเริ่มเพื่อรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ และ

(4) การเข้าร่วมเป็นส่วนสำคัญในระบบเศรษฐกิจโลก เน้นการประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค เพื่อให้อาเซียนมีท่าทีร่วมกันอย่างชัดเจน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ภายหลังการเป็นประชาคมอาเซียนเมื่อปี พ.ศ. 2558 สมาชิกอาเซียนได้มีการจัดทำแผนงานข้อตกลงร่วมภายหลังปี ค.ศ. 2015 หรือเรียกว่า “ปฏิญญาควาลาลัมเปอร์ว่าด้วยอาเซียน 2025” (The Kuala Lumpur Declaration for ASEAN 2025) ซึ่งได้กำหนดทิศทางในอนาคตของอาเซียนให้มีเอกภาพทางการเมือง มีการร่วมตัวทางเศรษฐกิจ มีความรับผิดชอบต่อสังคม ทำเพื่อประชาชน และมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง

และยึดมั่นในกฎกติกาอย่างแท้จริง สำหรับการดำเนินงานตามพันธกรณีประชาคมอาเซียนแม้จะดำเนินการบรรลุผลเกือบสมบูรณ์ แต่ประชาคมการเมืองและความมั่นคง จำเป็นต้องมีการดำเนินงานเพื่อรับมือกับภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ รวมทั้งการบริหารจัดการชายแดน การแก้ไขปัญหอาชญากรรมข้ามชาติ และการเสริมสร้างศักยภาพทางการทหารร่วมกัน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลของประเทศสมาชิก

นอกจากนี้ในรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมอาเซียน ฉบับที่ 5 ได้ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับอนาคตของอาเซียนไว้หลายประการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การส่งเสริมกลไกการประสานงานอย่างบูรณาการระหว่างสามเสาหลักของอาเซียนและสาขาต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจและการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะภายใต้พิมพ์เขียวด้านความมั่นคงและการเมืองของอาเซียน (ASEAN Political-Security 2025 Blueprint) มีการกล่าวถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เช่น อาชญากรรมข้ามแดน การลักลอบค้าไม้และสัตว์ป่าผิดกฎหมาย และการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (IUU) การขนย้ายสารอันตรายข้ามแดน การจัดการปัญหาน้ำมันรั่วไหล และมลพิษอื่น ๆ ทั้งบนบก น้ำจืด และทะเล ตลอดจนการปกป้องและการสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล (ASEAN Secretariat, 2017)

6) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) หรือเอเปค มีเป้าหมาย

หลักที่เรียกว่า “เป้าหมายโบกอร์” ที่เน้นการส่งเสริมการค้าการลงทุน การส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และสร้างการมีส่วนร่วมของ ประชาคมในภูมิภาค โดยมีเป้าหมายการดำเนินการให้ลุล่วงโดยเริ่มจากเขต เศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วภายในปี 2553 และเขตเศรษฐกิจที่กำลังพัฒนา ภายในปี 2563 ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานในระดับแผน งานโครงการในหลายลักษณะ โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สิ้นน้ำเงินเป็นกลุ่มแผนงานโครงการเพื่อการพัฒนาสาขา เช่น อุตสาหกรรม อาหาร ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การสร้างความยั่งยืน และการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การ เตือนภัยและการรองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติ และการพัฒนา และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และเมื่อปี 2568 ได้มีการให้ความเห็น ขอบกรอบความร่วมมือด้านการค้าภาคบริการเอเปค (APEC Services Cooperation Framework: ASCF) โดยสาขาที่มีศักยภาพและมีความ สำคัญ ได้แก่ การส่งเสริมให้มีการเปิดเสรีและอำนวยความสะดวกในสาขา การบริการด้านสิ่งแวดล้อม และสาขาการบริการที่เกี่ยวข้องกับการผลิตใน อุตสาหกรรม (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่ง ชาติ, 2559)

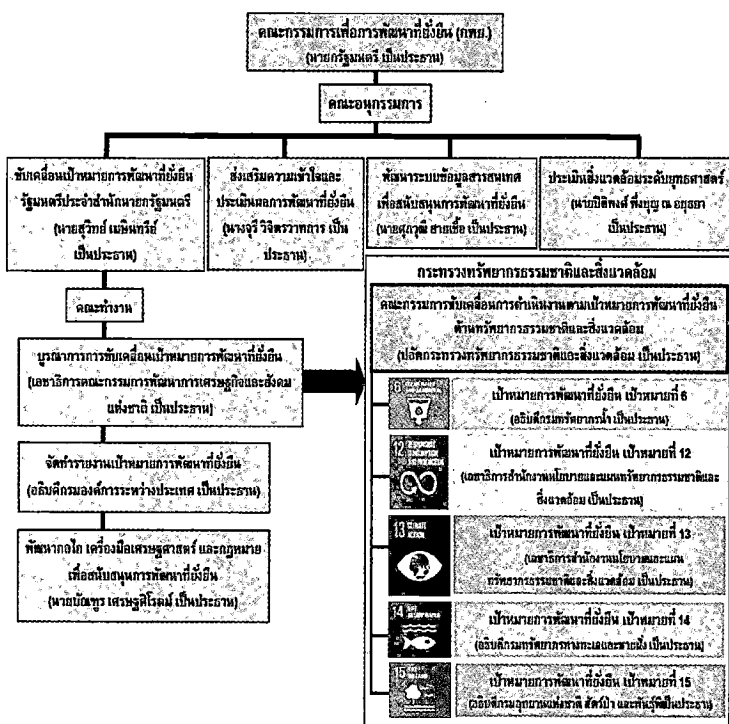
3.1.4 กลไกการขับเคลื่อนเชิงสถาบัน

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสิ้นน้ำเงินไปสู่ความยั่งยืน จำเป็นต้อง พึ่งพากลไกและองค์กรในการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ของประเทศไปก่อน ซึ่งเมื่อ วันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อการพัฒนา ที่ยั่งยืน (กพย.) โดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยคณะกรรมการเพื่อ การพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2556 ให้มีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบาย และ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ ให้ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและบูรณาการ ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน กำหนดแนวทางและทำการเจรจาในการประชุมระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน รวมทั้งกำกับการดำเนินงานขับเคลื่อน และติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นรองประธานคนที่ 1 และรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นรองประธานคนที่ 2 มีผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นกรรมการ และมีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559; สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2559)

คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้น 4 คณะ เป็นกลไกสนับสนุนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วย 1) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มีหน้าที่รับผิดชอบการบูรณาการการดำเนินงานและจัดลำดับความสำคัญในการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 2) คณะอนุกรรมการส่งเสริมความเข้าใจและประเมินผลการพัฒนาที่ยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มีหน้าที่รับผิดชอบการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 3) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน มีหน้าที่ปรับปรุงกลไกมาตรการด้านเศรษฐศาสตร์ สังคม และกฎหมาย เพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่

ยั่งยืน และ 4) คณะอนุกรรมการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ มีหน้าที่กำหนดแนวทางและดำเนินการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) ตลอดจนกำกับและผลักดันหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนพัฒนาต่าง ๆ ของประเทศไทย ให้ทำการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ เพื่อประกอบการกำหนดหรือจัดทำแผนให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ (ภาพที่ 3-1)



ภาพที่ 3-1

กลไกการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศไทย และความเชื่อมโยงกับกลไกการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยคณะกรรมการทั้ง 4 คณะจะต้องร่วมกันจัดทำแม่แบบ (Template) ของแผนที่นำทาง (Roadmap) การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เชื่อมโยงกับนโยบายของรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนปฏิรูปหรือวาระปฏิรูป และแผนที่นำทางของรัฐบาล ระยะที่ 2-3 และแผนระดับต่าง ๆ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559; สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2561) โดยได้มีการจัดกลุ่มพื้นที่เป้าหมายในการขับเคลื่อนให้ชัดเจนออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มแรก มีความเหลื่อมล้ำมากและยังขาดความพร้อม กลุ่มที่สอง มีศักยภาพ และกลุ่มที่สาม มีความเข้มแข็งและขยายผลได้ ทั้งนี้การขับเคลื่อนการดำเนินงานเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มีทั้งในระดับภาพใหญ่ (Macro level) คือ ระดับชาติ ระดับภาคและกลุ่มจังหวัด และในระดับเล็กเชิงพื้นที่ (Micro level) คือ ระดับจังหวัด ท้องถิ่น และชุมชน (สำนักโฆษก, 2560) อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม สามารถใช้กลไกการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศที่มีความชัดเจนแล้วในลักษณะของคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน ดังกล่าวแล้วประกอบกับกลไกการขับเคลื่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มีแนวทางการปฏิบัติมาเป็นเวลานานแล้ว ตลอดจนกลไกการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ซึ่งเน้นการสร้างความเข้มแข็ง การขับเคลื่อนการพัฒนาในระดับพื้นที่ตั้งแต่จังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน ดังนี้

1) กลไกการขับเคลื่อนระดับชาติและระดับภาค

การขับเคลื่อนระดับชาติและระดับภาคใช้กลไกคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งมีท่านนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ร่วมกับคณะ

อนุกรรมการ 4 คณะ เป็นกลไกสนับสนุนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้แก่ คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะอนุกรรมการส่งเสริมความเข้าใจและประเมินผลการพัฒนาที่ยั่งยืน ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และคณะอนุกรรมการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ตลอดจนคณะทำงาน 3 คณะ ได้แก่ คณะทำงานบูรณาการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะทำงานจัดทำรายงานการพัฒนาเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และคณะทำงานพัฒนากลไกเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ และกฎหมายเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน (ภาพที่ 3-1) โดยให้กระทรวง ทบวง และกรมนำยุทธศาสตร์การพัฒนากาตซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำขึ้นเป็นเครื่องชี้ทิศทางการพัฒนาระดับภาคและพื้นที่ มาวิเคราะห์ความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับภารกิจของกระทรวงและกรม เพื่อนำไปกำหนดแนวทางการพัฒนาในการจัดทำยุทธศาสตร์ 4 ปี และแผนปฏิบัติการประจำปีของหน่วยงาน โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงบูรณาการกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ตลอดจนแผนงานโครงการภายใต้แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

2) กลไกการขับเคลื่อนระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

การขับเคลื่อนระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ให้จังหวัดและกลุ่มจังหวัดจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดระยะ 4 ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี ตามแนวทางและหลักเกณฑ์ภายใต้พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ

พ.ศ. 2551 ให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินอยู่แล้ว และตอบสนองต่อปัญหาและความต้องการของประชาชนบนพื้นฐานของศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัดของพื้นที่ และให้ความสำคัญกับการบูรณาการเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ 4 ปี ของกระทรวงและกรมที่เกี่ยวข้อง

3) กลไกการขับเคลื่อนระดับอำเภอ ตำบล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หมู่บ้าน และชุมชน

การขับเคลื่อนระดับอำเภอ ตำบล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หมู่บ้านและชุมชน จะมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป็นกลไกสำคัญ โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล จัดทำแผนพัฒนา 3 ปี และแผนงานโครงการประจำปี ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองตามแนวทางการพัฒนาหลักและการพัฒนาเมืองสำคัญที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ และมีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาจังหวัดและอำเภอ

4) กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน

การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน (การขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน) ตามคำสั่ง

นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 มีวัตถุประสงค์ให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการขับเคลื่อนการทำงานในระดับพื้นที่ตามแนวประชารัฐ โดยให้ส่วนราชการ หน่วยงานที่มีหรือจะมีโครงการ/กิจกรรมดำเนินการในพื้นที่ระดับตำบล หมู่บ้าน ใช้ทีมขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับตำบลเป็นแกนหลัก และให้ทุกส่วนราชการ หน่วยงาน สนับสนุนกลไกการขับเคลื่อนในพื้นที่ทุกระดับ ตั้งแต่จังหวัด อำเภอ ตำบลและหมู่บ้าน เพื่อขับเคลื่อนและแก้ไขปัญหาในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงในพื้นที่ โดยมีกลไกการขับเคลื่อนในทุกระดับตั้งแต่ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ และตำบล ได้แก่

(1) คณะกรรมการอำนวยการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน

(2) คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน

(3) คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับอำเภอ มีนายอำเภอ เป็นประธาน และ

(4) ทีมขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับตำบล สำหรับกรุงเทพมหานคร ให้ปลัดกรุงเทพมหานครหรือผู้อำนวยการเขตแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับกรุงเทพมหานคร เขต และชุมชน ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

(พ.ศ. 2560-2564) และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความมั่นคงของชาติไปสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนและชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม (คมชัดลึก, 2561) จึงสอดคล้องและเชื่อมโยงกับกลไกการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เป็นอย่างดี

3.1.5 การขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ

1) หลักการ

1.1) การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย สามารถใช้แนวทางขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งมีความเชื่อมโยงแนวคิดพื้นฐานของยุทธศาสตร์ ประเด็นการพัฒนาสำคัญตลอดจนแผนพัฒนาเฉพาะด้านเข้ากับหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนปฏิรูปประเทศ นโยบายรัฐบาล โดยเฉพาะการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน และแผนระดับต่างๆ

1.2) การกระจายการพัฒนาลงสู่พื้นที่โดยยึดหลักการพัฒนาพื้นที่ การกิจ และการมีส่วนร่วม (Area-Function-Participation: AFP) ให้จังหวัดเป็นพื้นที่ดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนา และเป็นจุดเชื่อมโยงการพัฒนาจากประเทศสู่ชุมชนและจากชุมชนสู่ประเทศ

1.3) การใช้กลไกและเครื่องมือการพัฒนาประชารัฐ (ภาครัฐกับภาคประชาชน) โดยมีภาคธุรกิจเอกชนเป็นผู้สนับสนุนในฐานะหุ้นส่วนตามหลักการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (Public-Private Partnership:

PPP) ซึ่งรวมแล้วก็คือ การเป็นหุ้นส่วนกันระหว่างรัฐ ประชาชน และเอกชน (Public-People-Public Partnership: PPPP)

2) แนวทางการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน สามารถดำเนินการได้โดยการประยุกต์จากแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ซึ่งสามารถลดช่องว่างในเชิงโครงสร้างและกระบวนการขับเคลื่อนนโยบายและแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้หลายประการ ได้แก่ ความต่อเนื่องของนโยบาย ความเชื่อมโยงของกระบวนการทางนโยบาย ความไม่สอดคล้องกันระหว่างอำนาจหน้าที่ทางกฎหมายกับการกำหนดนโยบาย การจัดลำดับความสำคัญของประเด็นปัญหาที่ไม่สอดคล้องกัน ความครอบคลุมของประเด็นนโยบายในการให้ความสำคัญกับทะเล และความสอดคล้องกันของการขับเคลื่อนนโยบายในมิติของเวลาในการดำเนินการ (นวรรตน์ ไกรพานนท์ และคณะ, 2556) ดังนี้

2.1) การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญและความพร้อมในการเข้าร่วมผลักดันและขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปสู่การปฏิบัติ โดยสร้างความเข้าใจให้แก่ภาคีทุกภาคส่วน สื่อสารประชาสัมพันธ์ผ่านบุคคลและสื่อสารมวลชนทั้งระดับชาติ ภูมิภาค ท้องถิ่น หมู่บ้าน และชุมชน

2.2) สร้างความเชื่อมโยงในแนวนอน (Horizontal integration) ระหว่างนโยบายของรัฐบาล โครงการไทยนิยม ยั่งยืน ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนปฏิรูป เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และนโยบายและแผนรายสาขา ระดับชาติต่าง ๆ โดยบูรณาการประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สิ้นน้ำเงินที่มีความเชื่อมโยงกัน และครอบคลุมบทบาทภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จัดทำเป็นแผนงาน โครงการ งบประมาณดำเนินการ ผู้รับผิดชอบหลัก ผู้มีส่วนร่วม และระยะเวลาปฏิบัติงาน ให้ผสมผสานอยู่ในการกิจของ หน่วยงานระดับกระทรวงและกรมที่มีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจน

2.3) สร้างความเชื่อมโยงในแนวตั้ง (Vertical integration) ระหว่างนโยบายของรัฐบาล โครงการไทยนิยม ยั่งยืน ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนปฏิรูป เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และนโยบายและแผนรายสาขา ระดับชาติโดยบูรณาการประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสิ้นน้ำเงินที่มีความเชื่อมโยงกัน และครอบคลุมบทบาทภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง (กระทรวงและกรม) ส่วนภูมิภาค (จังหวัดและกลุ่มจังหวัด) อำเภอ ตำบล หมู่บ้านและชุมชน ตลอดจนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล) โดยในระดับตำบลลงมาสามารถใช้ทีมขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ระดับตำบลเป็นแกนหลัก

2.4) จัดทำยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณแบบมีส่วนร่วม โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการร่วมของ คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ร่วมกับสำนักงานงบประมาณในการ บูรณาการสาระสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนา เศรษฐกิจสิ้นน้ำเงินที่มีลำดับความสำคัญสูงไว้ในการจัดทำยุทธศาสตร์การ

จัดสรรงบประมาณประจำปี และระยะปานกลาง 5 ปี รวมทั้งแนวทางการจัดทำแผนงานโครงการเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุมัติงบประมาณ โดยสร้างกระบวนการให้ทุกกระทรวง ทบวง กรม จังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าใจความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กับระบบงบประมาณของประเทศ ทั้งการจัดสรรงบประมาณแบบรายกระทรวง ตามวาระแห่งชาติ แผนปฏิรูป และเชิงพื้นที่

2.5) ผลักดันให้ภาคเอกชนนำประเด็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูป เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ไปประกอบการพิจารณาจัดทำแผนการลงทุนทางธุรกิจ ตามหลักการมีส่วนร่วมแบบการเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา และส่งเสริมให้คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ (กรอ.) เป็นกลไกหลักในการเชื่อมโยงการพัฒนาระหว่างภาครัฐและประชาชน (ประชารัฐ) และเอกชน รวมทั้งให้คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจส่วนกลางกระจายความรับผิดชอบและภารกิจให้ กรอ. จังหวัด และกลุ่มจังหวัดมากขึ้น โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับความเชื่อมโยงในระดับพื้นที่ตามแนวทางการพัฒนาประเทศโครงการไทยนิยม ยั่งยืน

2.6) การสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนนโยบาย และแผนตั้งแต่ระดับชาติลงไปสู่ตำบล หมู่บ้าน และชุมชนของภาคีเครือข่ายการพัฒนาต่าง ๆ โดยให้มีการนำการศึกษาวิจัยมาเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกมิติ ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

ส่งเสริมการวิจัยอย่างเป็นเครือข่าย เช่น สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร (สวก.) และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เป็นต้น จัดทำฐานข้อมูลเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ที่สาธารณชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ในการมีส่วนร่วมการพัฒนาต่าง ๆ ตลอดจนสร้างช่องทางให้ประชาสังคมมีโอกาสแสดงความคิดเห็นและเข้าร่วมกิจกรรมการพัฒนาได้อย่างกว้างขวาง ทั้งในระดับนโยบายและการดำเนินงานโครงการในพื้นที่ โดยเปิดพื้นที่สาธารณะให้ทุกภาคีสามารถมีส่วนร่วมในการจัดเวทีระดมความคิดเห็นในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การจัดเวทีประชาคม และการสานเสวนารวมทั้งการใช้ช่องทางเครือข่ายออนไลน์ สำหรับแลกเปลี่ยนความรู้ การเรียนรู้ และการร่วมดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ

2.7) การเพิ่มประสิทธิภาพกลไกรับผิดชอบการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ชัดเจน และสามารถขับเคลื่อนในระดับประเทศและระดับพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการร่วมของคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ทำหน้าที่สร้างความเข้าใจ และประสานความร่วมมือระหว่างภาคีการพัฒนาต่าง ๆ คณะกรรมการขับเคลื่อนคณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน ภายใต้การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน ในระดับต่าง ๆ ทั้งในส่วนกลางและพื้นที่ ให้สามารถผลักดันแผนการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติได้อย่างจริงจัง โดยประสานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบการพัฒนา

รายสาขาได้ทำงานร่วมกันในลักษณะแนวนานาผ่านคณะกรรมการระดับชาติชุดต่าง ๆ ซึ่งมีหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูง และเกี่ยวข้องกับงานหลายมิติ เช่น คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยมยั่งยืน คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ คณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ คณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ คณะกรรมการระดับชาติชุดต่าง ๆ ควรรับผิดชอบ เป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับภาพรวมของประเทศร่วมกันตามความเหมาะสม

2.8) การขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาประเทศและพื้นที่โดยให้จังหวัดเป็นศูนย์ประสานการปฏิบัติ เนื่องจากจังหวัดมีหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เชื่อมโยงกระบวนการและสาระของแผนทั้งในลักษณะแนวตั้งจากบนลงล่าง ได้แก่ แผนพัฒนาประเทศ แผนการบริหารราชการแผ่นดิน แผนปฏิบัติราชการของกระทรวง และในลักษณะแนวนั่งจากล่างขึ้นบน ได้แก่ แผนชุมชน แผนท้องถิ่น และแผนภาคเอกชน โดยแปลงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด ตลอดจนประเด็นการพัฒนาสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ไว้ในแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด และมีกระบวนการปฏิบัติงานที่สามารถบูรณาการภารกิจของหน่วยงานต่าง ๆ และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนเสริมสร้างความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ โดยเฉพาะภายใต้กรอบความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อให้

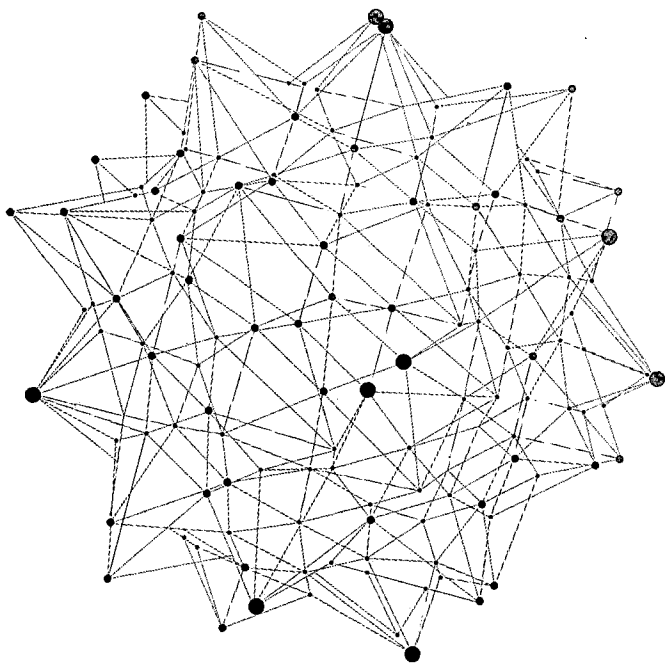
สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบของแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.9) การเสริมสร้างบทบาทของทุกภาคส่วนให้สามารถขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาศักยภาพของประชาชน และประชาสังคม ให้มีบทบาทสำคัญในกระบวนการพัฒนา ให้สามารถรักษาสีของตนเอง เคารพสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น และปฏิบัติหน้าที่ความเป็นพลเมืองที่ดีได้อย่างถูกต้องเหมาะสม เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง มีส่วนร่วมการพัฒนาของชุมชนกับภาคีการพัฒนาต่าง ๆ โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้กว้างขวางในทุกระดับจากชุมชน หมู่บ้าน และตำบลสู่อำเภอและจังหวัด เสริมสร้างความเข้มแข็งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการบริหารจัดการที่คล่องตัว ยืดหยุ่น ลดขั้นตอน และสามารถพึ่งตนเองเพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจจากส่วนกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปรับบทบาทและวิธีการทำงานของบุคลากรภาครัฐในหน่วยงานภูมิภาคให้สามารถเป็นแกนประสานงานกับเครือข่ายและเชื่อมโยงภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จังหวัดต้องสามารถประสานความร่วมมือระหว่างภาคีการพัฒนาทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน รวมทั้งแก้ไขปัญหาและพัฒนาศักยภาพในพื้นที่ ท้องถิ่น และชุมชน

2.10) การติดตามประเมินผลที่มีหลักเกณฑ์และตัวชี้วัดที่ชัดเจน เป็นระบบประเมินผลเชิงบูรณาการที่มุ่งเสนอผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ โปร่งใส มีมาตรฐาน เป็นกลางและถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้สามารถใช้เป็นแนวทางปรับปรุงและทบทวนมาตรการ นโยบาย แผนงาน โครงการทั้งระดับภาพรวม กระทรวง ทบวง กรม จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้านและชุมชน ให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยเปิดโอกาสผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็น การวางระบบติดตามประเมินผลอย่างน้อย 3 ช่วงเวลา คือ การประเมินผลก่อนการปฏิบัติงานหรือก่อนเริ่มโครงการ (Ex-ante Evaluation) เป็นการประเมินสถานการณ์และสำรวจข้อเท็จจริง การประเมินผลระหว่างการดำเนินงาน (On-going Evaluation) เป็นการติดตามประเมินผลความก้าวหน้าในระหว่างที่กำลังดำเนินงานว่ามีปัญหาอุปสรรคใดบ้าง และการประเมินผลหลังการดำเนินงาน (Ex-post Evaluation) เป็นการประเมินผลระยะสิ้นสุดแผนว่าได้รับความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด มีผลผลิต ผลลัพธ์อะไรที่เกิดขึ้นภายหลังจากสิ้นสุดแผน เป็นการวิเคราะห์ประสิทธิผล ประสิทธิภาพ และผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ

2.11) การวางระบบติดตามประเมินผลแผนงานโครงการระดับจังหวัดและพื้นที่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัดกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียว มีการประเมินผลแผนงานโครงการทั้งในระดับผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ โดยการใช้ตัวชี้วัดผลผลิตร่วม (Output joint KPI) ตัวชี้วัดผลลัพธ์ร่วม (Outcome joint KPI) และตัวชี้วัดผลกระทบร่วม (Impact joint KPI) เป็นเครื่องมือ

วัดผลการดำเนินการพัฒนาในภาพรวมของประเทศ จัดให้มีระบบการติดตามตรวจสอบประเมินผลตามมาตรฐานสากลและพัฒนาให้ทันสมัย โดยจัดให้มีการฝึกอบรมเทคนิค วิธีการ หลักการ และแนวคิดในการประเมินผล แผนงานโครงการระยะก่อนเริ่ม ระหว่างดำเนินการ และหลังสิ้นสุดแล้ว ตลอดจนพัฒนาระบบข้อมูลและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการติดตามประเมินผลตามระบบข้อมูลการบริหาร (Management Information System: MIS) ให้เข้าถึงข้อมูล วิเคราะห์ และสามารถนำข้อมูลไปใช้ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อกำหนดทางเลือกนโยบาย และสร้างนวัตกรรมในการบริหารจัดการ



3.2 การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

อรรถพร ณ บางช้าง ศรีสาवलักษณ์

“แม้ว่ามนุษย์ในสังคมอาจจะไม่ได้รับประโยชน์จากระบบนิเวศโดยตรงแต่หากมีความรู้สึกภูมิใจว่าประเทศไทยยังมีทรัพยากรเหล่านั้นหลงเหลืออยู่ หากมีความรู้สึกว่าการที่จะสนับสนุนการอนุรักษ์เพื่อมิให้ประเทศไทยสูญเสียทรัพยากรนั้น ๆ ไปอย่างถาวรก็มีเครื่องมือในการประเมินมูลค่าเศรษฐกิจที่สามารถนำมาประเมินมูลค่าความรู้สึกเหล่านั้นออกมาเป็นตัวเงินได้ ”

เนื้อหาของส่วนนี้จะแบ่งออกเป็นสามส่วน ส่วนแรก เป็นการพูดถึงความจำเป็นในการที่จะนำเอาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ เช่น ความล้มเหลวของกลไกตลาด และปัญหาของการใช้ทรัพยากรในปริมาณที่มากเกินไปจนทำให้เกิดความเสี่ยงที่ทรัพยากรนั้นจะสูญหายไป ส่วนที่สองจะกล่าวถึงเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่เคยมีการนำมาใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาทิ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร

ในลักษณะต่าง ๆ Payment for Ecosystems Services (PES) แนวคิดเกี่ยวกับการชดเชยความเสียหายหรือผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity Offsets) แนวคิดเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อสิทธิในการค้นคว้าวิจัยที่เกี่ยวกับทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (Bioprospecting) เนื้อหาส่วนสุดท้ายจะพูดถึงแนวทางที่จะนำเอาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการผลักดันเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

1. ความจำเป็นที่จะต้องมีการมีเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์

ในการตัดสินใจโดยทั่วไป คนเรามักจะนึกถึงเฉพาะต้นทุนและประโยชน์ส่วนบุคคล (positive costs and benefits) และไม่คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสังคม เช่น การลงทุนเพื่อการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่ออำนวยความสะดวกกับธุรกิจการท่องเที่ยว โดยทั่วไปแล้วธุรกิจที่จะลงทุนในการสร้างท่าเทียบเรือดังกล่าวจะคำนึงถึงเฉพาะต้นทุนของการก่อสร้างท่าเทียบเรือเท่านั้น แม้ว่าจะมีผลกระทบทำให้แนวหญ้าทะเลในบริเวณที่จะเป็นสถานที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือต้องถูกทำลาย แต่เนื่องจากในปัจจุบันไม่มีกลไกใดที่จะทำให้ผู้ลงทุนจะต้องมารับผิดชอบกับผลกระทบภายนอก จึงไม่มีการนำเอาผลกระทบต่อระบบนิเวศหญ้าทะเลมาประกอบการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับระบบนิเวศนี้เรียกว่าผลกระทบภายนอก (externality) หมายถึง ภาวะที่การกระทำของฝ่ายหนึ่งจะทำให้ผู้อื่นที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการตัดสินใจพลอยได้รับผลกระทบตามไปด้วย ซึ่งอาจจะเป็นผลกระทบทางด้านบวกหรือด้านลบก็ได้ โดยผลกระทบภายนอกทางด้านลบ เรียกว่า ต้นทุนทางสังคม (social cost) และผลกระทบภายนอกทางด้านบวก เรียกว่า ประโยชน์ของสังคม (social benefit)

ผลกระทบภายนอกอาจจะอยู่ในวงจำกัด ซึ่งอยู่ในวิสัยที่อาจจะสามารถ
กระจายความกับผู้ที่เสียหายกันได้และไม่มีต้นทุนในการเจรจามากนัก แต่ใน
หลาย ๆ กรณี ผลกระทบภายนอกนั้นเป็นผลกระทบในวงกว้าง กระทบคน
หลายคน หลายกลุ่ม และหลายฝ่าย ที่ไม่สามารถจะเจรจาตกลงกันเองได้
ซึ่งนอกจากมีความจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเข้าไปเจรจาไกลเกลี่ยแล้ว ยังมีต้นทุน
ในการดำเนินการสูง ตัวอย่างของการสร้างท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว
ผลกระทบเบื้องต้น คือ ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ลดลง เนื่องจากสัตว์น้ำไม่มี
แนวหญ้าทะเลเป็นแหล่งเพาะพันธุ์และอนุบาลปลา ซึ่งอาจจะเรียกได้ว่า
เป็นผลกระทบทางตรง

นอกจากผลกระทบทางตรงแล้ว ยังมีผลกระทบทางอ้อม ก็คือ การที่
พะยูนต้องไปหาหญ้าทะเลจากที่อื่นทำให้นักท่องเที่ยวและชาวประมง
ที่เคยมีรายได้จากการนำนักท่องเที่ยวลงเรือไปดูพะยูนก็จะพลอยสูญเสีย
รายได้ในส่วนนี้ไปด้วย

ตามกรอบแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ หากปล่อยให้ผู้ประกอบการ
หรือนักลงทุนตัดสินใจเองว่าจะลงทุนเท่าใด ถ้าเป็นการลงทุนที่ก่อให้เกิด
ผลกระทบภายนอกทางด้านลบ ปริมาณการผลิตสินค้าและบริการจะมาก
เกินไป และราคาของสินค้าและบริการที่นำมาจำหน่ายจะไม่ได้สะท้อนให้
เห็นต้นทุนที่แท้จริง จากตัวอย่างของการสร้างท่าเทียบเรือ หากจะให้เป็น
ไปตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์แล้วต้นทุนของการสร้างท่าเทียบเรือจะต้อง
รวมมูลค่าของผลกระทบภายนอกไปด้วย เมื่อไม่ได้รวมมูลค่าของผลกระทบ
ภายนอกจึงเกิดความไม่สมดุลระหว่างต้นทุนและประโยชน์ส่วนบุคคลกับ
ต้นทุนและประโยชน์ของสังคม ซึ่งต้นทุนและประโยชน์ของสังคมนั้น นอกจาก
ต้นทุนและประโยชน์ของผู้ลงทุนแล้วยังประกอบด้วยต้นทุนและผลประโยชน์
ของกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสียของทุก ๆ กลุ่มของสังคม

การรวมเอามูลค่าเศรษฐกิจของผลกระทบภายนอกมารวมกับต้นทุนและผลตอบแทนของหน่วยเศรษฐกิจ จะทำให้ได้ต้นทุนที่แท้จริงของการผลิตสินค้าและบริการและประโยชน์ที่แท้จริงของสินค้าและบริการโดยทั่วไปแล้วการตัดสินใจของหน่วยเศรษฐกิจจะไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนและประโยชน์ของสังคม แต่จะตัดสินใจโดยคำนึงถึงต้นทุนและประโยชน์ส่วนบุคคลเท่านั้น นั่นหมายความว่า ในความเป็นจริงสินค้าและบริการที่ซื้อขายในตลาดไม่ได้สะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนที่แท้จริงหรือต้นทุนทั้งหมด หากให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบกับผลกระทบภายนอกที่เกิดขึ้น โดยทั่วไปผู้ประกอบการก็จะผลักภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปให้กับผู้บริโภค นั่นหมายถึงค่าธรรมเนียมนในการใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือ ค่าเทียบเรือก็จะสูงขึ้น และจะมีผลในการทำให้อุปสงค์สำหรับบริการท่าเทียบเรือจุดนี้ลดลง

โดยทั่วไปในระบบเศรษฐกิจที่พึ่งกลไกตลาด การจัดสรรทรัพยากรจะขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยแต่ละฝ่ายพยายามที่จะเพิ่มประโยชน์ส่วนบุคคล (*private benefits*) และลดต้นทุนส่วนบุคคล (*private costs*) ให้มากที่สุด ในการผลิตสินค้าและบริการนั้น ๆ ความแตกต่างระหว่างประโยชน์และต้นทุนส่วนบุคคลกับต้นทุนและประโยชน์ของสังคมเป็นพื้นฐานของปัญหาด้านแวดล้อมและเป็นเหตุผลที่รัฐต้องเข้ามาแทรกแซง การแทรกแซงอาจจะทำได้หลายวิธี คือ รัฐอาจจะแทรกแซงด้านราคาเพื่อให้ราคาสะท้อนถึงต้นทุนของสังคมหรือมูลค่าทางเศรษฐกิจของผลกระทบภายนอก กรณีที่เป็นผลกระทบภายนอกด้านลบ รัฐอาจจะใช้วิธีการเก็บค่าธรรมเนียมหรือเพิ่มอัตราภาษี กรณีที่เป็นผลกระทบภายนอกด้านบวกรัฐจะแทรกแซงในแง่ของการสนับสนุน

แม้ว่าการดำเนินธุรกิจก่อให้เกิดผลกระทบภายนอกด้านลบ แต่ก็ได้หมายความว่าควรจะยกเลิกการผลิตนั้น ประเด็นสำคัญอยู่ที่ว่า ในการตัดสินใจว่าจะผลิตอะไร ปริมาณเท่าไร และผลิตอย่างไรควรจะคำนึง *ต้นทุนภายนอก* วิธีการแก้ไขทั้งมาตรการสั่งการและการควบคุม (command and control) และมาตรการที่ใช้หลักการและเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ (economic instrument)

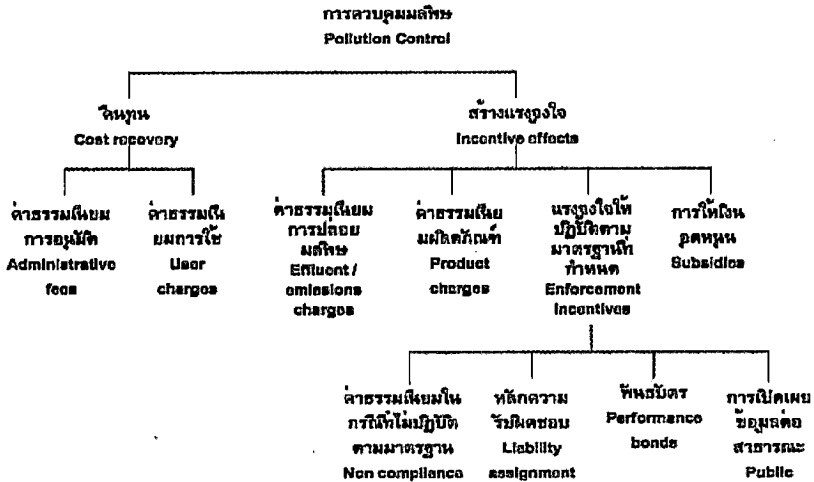
มาตรการการสั่งการและการควบคุม หมายถึง การกำหนดมาตรฐาน เกี่ยวกับการบำบัดของเสีย และมลพิษที่เกิดจากการผลิตและการแปรรูป รวมถึงการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับวัตถุดิบ เทคโนโลยี ตลอดจนพลังงานที่ใช้ การนำเอามาตรการการสั่งการและการควบคุมมาใช้มีเป้าหมายเพื่อลดปริมาณ ของเสียและระดับมลพิษ ตั้งแต่แหล่งกำเนิดโดยผู้ประกอบการหรือหน่วยเศรษฐกิจ ที่เป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหา เช่น การกำหนดมาตรฐานน้ำเสียจากการที่ผู้ประกอบการ จะต้องบำบัดก่อนปล่อยลงแหล่งน้ำ การกำหนดมาตรฐานอากาศที่มาจากปล่องควัน มาตรฐานเกี่ยวกับการกำจัดฝุ่นละออง เกณฑ์และกฎระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับเขต การใช้ที่ดิน มาตรการการสั่งการและการควบคุมจะทำให้ต้นทุนของ ผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้น นอกจากนั้นยังมีต้นทุนของรัฐในการควบคุมมิให้ ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตาม ก่อนที่จะกำหนดมาตรฐานใด ๆ รัฐจึง ต้องมีการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เช่น ประเภทของของเสียและมลพิษ ต่าง ๆ และปริมาณที่จะทำให้เกิดปัญหาเทคโนโลยีที่มีอยู่รวมทั้งต้นทุนของ การกำจัดของเสีย และมลพิษ การใช้วิธีการสั่งการและการควบคุมจะทำให้ เกิดต้นทุน 2 ส่วนคือ ส่วนแรก คือ ต้นทุนของผู้ประกอบการในการปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์และมาตรฐานต่าง ๆ ของรัฐ ต้นทุนอีกส่วนหนึ่ง คือ ต้นทุนของรัฐ ในการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรฐานการติดตามและการควบคุมเพื่อให้ผู้ที่ เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม

แม้ว่าการใช้มาตรการการสั่งการและควบคุมจะมีความจำเป็น แต่ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันย่อมชี้ให้เห็นว่าความเข้มข้นและประสิทธิภาพของการใช้มาตรการดังกล่าวอาจจะไม่พอเพียงจึงเป็นที่มาของแนวคิดว่าจะต้องมีมาตรการทางเศรษฐศาสตร์มาเสริม

การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ในการแก้ปัญหามลพิษและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ

วัตถุประสงค์ของการใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์มีอยู่ 2 ประการ คือ การเรียกคืนค่าตอบแทนสำหรับการให้บริการทางด้านสิ่งแวดล้อมของรัฐ เพื่อให้คุ้มค่างบประมาณที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐจ่ายไป และการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอันจะมีผลในการลดปริมาณของเสียและมลพิษต่าง ๆ ในการนำมาตรการทางเศรษฐศาสตร์มาปรับใช้ควรพิจารณาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้เพื่อให้การจัดการเกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผลสูงสุด และก่อผลกระทบต่อผู้เกี่ยวข้องน้อยที่สุด ซึ่งผลสำเร็จที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยหลายประการมาประกอบกัน ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านการมีส่วนร่วมของผู้ผลิตและผู้บริโภค การสนับสนุนด้านภาษีและการเงินจากภาครัฐ การสร้างแรงจูงใจและบทลงโทษทางกฎหมาย ระบบและเครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีในการบริหารจัดการของเสีย เป็นต้น

ในภาพที่ 3-2 ทางด้านซ้าย มาตรการทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่นำมาใช้เพื่อการคืนทุน (recovers cost) ได้แก่ ค่าธรรมเนียมในการบริหาร และค่าธรรมเนียมการใช้ (user charge) ทางด้านการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคลดปริมาณมลพิษ มีตั้งแต่การให้กำหนดค่าธรรมเนียมการปล่อยมลพิษ (effluent emission charge) ไปจนถึงการให้เงินอุดหนุน (subsidies) ซึ่งเครื่องมือแต่ละประเภทจะได้อธิบายพอสังเขปต่อไป



ภาพที่ 3-2

ประเภทของมาตรการทางเศรษฐศาสตร์

ที่มา: Benoit Laplante (7002).

2. เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่เคยมีการนำมาใช้เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน¹

เนื่องจากทรัพยากรส่วนใหญ่ในเศรษฐกิจภาคนี้มีสภาพเป็นสินค้าสาธารณะ ซึ่งโดยพื้นฐานแล้วมีระบบกรรมสิทธิ์ที่ไม่ชัดเจนและอยู่ในภาวะ

¹ เนื้อหาในหัวข้อนี้ส่วนหนึ่งดัดแปลงมาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.อรพรรณ ณ บางช้าง และคณะ (2552). รายงานฉบับสมบูรณ์ “โครงการศึกษามูลค่าทางเศรษฐกิจของทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ” สนับสนุนโดย สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ (องค์การมหาชน)

ความเสี่ยง เนื่องจากภาวะการเข้าถึงทรัพยากรทะเลและชายฝั่งมีลักษณะเป็น open access คือ ไม่มีบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นเจ้าของ ไม่มีใครมีสิทธิเหนือใคร ไม่มีใครอยู่ในฐานะที่จะห้ามไม่ให้บุคคลอื่นเข้าไปใช้ประโยชน์ และแม้ว่าในหลายกรณีจะมีการระบุว่าสิทธิเหนือทรัพยากรธรรมชาติเป็นของรัฐ เช่น ในบางพื้นที่มีการประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติทางทะเล แต่ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ดังกล่าวไม่มีรั้วรอบขอบชิด ไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน และรัฐก็ไม่มีบุคลากรที่จะดูแลพื้นที่ทุกตารางนิ้ว ทุกเวลา ในทางปฏิบัติทรัพยากรทางทะเลจึงเป็นเหมือนสินค้าสาธารณะที่ต่างคนต่างต้องการและรีบอภโภคผลประโยชน์ก่อนที่จะตกไปเป็นของคนอื่น จึงมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติมากเกินไป ปริมาณที่มีการซื้อขายในตลาดที่มีมากทำให้ราคาต่ำ กล่าวคือ มูลค่าเศรษฐกิจที่แท้จริงของทรัพยากรนั้น ๆ ราคาไม่ได้สะท้อนให้เห็นถึงความขาดแคลน ไม่ได้สะท้อนให้เห็นถึงค่าเสียโอกาสของทรัพยากร

การที่จะให้เกิดความยั่งยืนของเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงจำเป็นต้องมีการนำเอามาตรการทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ ซึ่งในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะนำมาใช้กับประเทศไทย เพียงบางประเภท คือ ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ แนวคิดเกี่ยวกับ Payment for Ecosystems Services แนวคิดเกี่ยวกับการชดเชยความเสียหายหรือผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ แนวคิดเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อสิทธิในการค้นคว้าวิจัยที่เกี่ยวกับทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ เป็นต้น

ตารางที่ 3-1 ตัวอย่างการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์จากต่างประเทศ

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
1 ออสเตรเลีย/มีพื้นที่อุทยานทะเล 12 แห่ง และมีการบริหารจัดการโดยรัฐบาลกลาง	ไม่มี				
2 ออสเตรเลีย / Great Barrier Reef MP	อัตราค่าเช่า 2 \$ ต่อวัน (เก็บมากที่สุดคือ 6 \$)	กระทรวงการคลังจะจัดสรร ให้หน่วยงานที่ควรจะได้รับ	มีการแจ้งล่วงหน้าแต่ไม่เพียงพอ	มีการต่อต้านส่วนหนึ่งเนื่องจากมีการแจ้งล่วงหน้ามีระยะเวลานานมาก จึงทำให้ต้องลดอัตราค่าเช่าและใช้วิธีเพิ่มเป็นระยะ	
3 ออสเตรเลีย / มีอุทยานอื่นที่บริหารจัดการโดยมลรัฐ	อัตราค่าเช่าจะแตกต่างกันในแต่ละอุทยาน เช่น อุทยานทะเล Ningaloo คิดในอัตรา 7.5 \$		สำหรับรัฐ Tasmania มีการแจ้งล่วงหน้า 12 เดือนสำหรับรัฐอื่นในภาคตะวันตกของประเทศออสเตรเลีย แจ้งล่วงหน้า 12 ถึง 18 เดือน	มีการต่อต้านโดยเฉพาะในกรณีของอุทยานทะเล Ningaloo ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกของทะเลออสเตรเลีย นอกจากนั้นยังมีการต่อต้านโดยชุมชนบนเกาะทัสมาเนีย รัฐวิกตอเรีย	ในบางอุทยานต้องมีการลดอัตราค่าธรรมเนียมโดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินโดยคนท้องถิ่น (เกาะทัสมาเนีย)

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
4 ประเทศบาฮามาส / Exuma Land และ Sea Park	เรือส่วนตัวคิดในอัตรา 5 \$ ต่อวัน เรือเช่าคิดในอัตรา 1 US ต่อความยาว 1 ฟุต ต่อวัน ส่วนเรือของประเทศบาฮามาสไม่มีค่าธรรมเนียม				
5 เกาะเบลีซ	คิดในอัตรา 2.5 \$ และ 5 US ทั้งสองกรณีเก็บในพื้นที่ Belizeans	มี			ไม่มี
6 บราซิล อุทยานแห่งชาติทางทะเล Abrolhos และ Fernando de Noronha	คิดในอัตรา 4.25 \$ ต่อวัน	จัดสรรให้ IBAMA 50 % ที่เหลืออีก 50 % อุทยานทะเลเก็บไว้เพื่อใช้จ่ายในพื้นที่		มีการต่อต้านบ้างเกิดความกังวลว่าการเก็บค่าธรรมเนียมอาจจะส่งผลต่อคนในพื้นที่ที่จะเข้าไปใช้ประโยชน์	ไม่มี

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การจ้างล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
7 British Virgin Islands	คิดในอัตรา 1 \$ ต่อวัน บวก ค่าธรรมเนียมการวางทุ่น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการ ในพื้นที่จะทำหน้าที่ในการ เก็บ ยกเว้นผู้ที่มาหมู่เกาะ British Virgin Islands ที่ไม่ได้มาเกี่ยวข้องกับ การทำธุรกิจ จะจ่ายค่า ธรรมเนียมให้หน่วยงาน ของประเทศ the National Parks Trust ที่ดูแลพื้นที่ อุทยาน อัตราตอนนี้ปัจจุบัน อาจจะเพิ่มขึ้นไปแล้ว				
8 แคนาดา/ Flowerpot Island, อุทยานแห่งชาติทางทะเล Fathom Five National	คิดในอัตรา 1.9 \$ ต่อวัน บวกค่าธรรมเนียม ดำน้ำลึก 5.2 \$ ต่อปี มีการลดค่า ธรรมเนียมให้กับเด็กและ ผู้สูงอายุ				
9 คอสตาริกา/ Cocos Island	คิดในอัตรา 105 \$ ต่อเที่ยว				

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
10 คอสตาริกา	คิดในอัตรา 6 \$ สำหรับชาวต่างชาติ			ในปี ค.ศ.1994 ได้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมค่าเข้าสำหรับชาวต่างชาติจาก 1.6 \$ เป็น 15 \$ ในตอนนั้นภาคอุตสาหกรรมได้ต่อต้านเนื่องจากอัตราที่เพิ่มขึ้นสูงมากและไม่มีการแจ้งล่วงหน้าจึงทำให้ต้องการอนุโลมให้ กับบริษัทท่องเที่ยวและในที่สุดอัตราค่าธรรมเนียมก็ลดลงเหลือ 6 \$	
11 ประเทศเอกวาดอร์ อุทยานแห่งชาติ กาลาปาโกส	สำหรับคนต่างชาติคิดในอัตรา 100 \$ ส่วนคนเอกวาดอร์คิดในอัตรา 6 \$				

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
12 อียิปต์ / Ras Mohammed	สำหรับคนต่างชาติคิดในอัตรา 5 \$ ส่วนคนประเทศอียิปต์คิดในอัตรา 1.2 \$	รายได้ที่เก็บได้จะไปที่กองทุนสิ่งแวดล้อมซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวงสิ่งแวดล้อม	ในช่วงแรกมีการแจ้งล่วงหน้า 6 เดือน ในอนาคตอาจจะมีการแจ้งล่วงหน้า 1 ปี ในกรณีที่จะเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียม แต่ถ้าในกรณีที่จะเพิ่งเริ่มเก็บคือพื้นที่ใหม่แจ้งล่วงหน้า 2 ปี	ปกติไม่มี	ไม่มี
13 อียิปต์ / Red Sea Marine Park	ในช่วงแรกคิดในอัตราคือ 2 \$ ต่อวันสำหรับดำน้ำลึกและดำน้ำตื้น ต่อมาในปลายปี ค.ศ. 2001 เพิ่มเป็น 5 \$ ต่อวัน	รายได้ที่จัดเก็บโอนเข้ากองทุนสิ่งแวดล้อมของประเทศอียิปต์	แจ้งล่วงหน้า 3 เดือน	มีการต่อต้านบ้างแต่ภาคธุรกิจยินดีที่จะสนับสนุนนโยบายนี้ถ้าจะมีการจัดเก็บทุก ๆ พื้นที่ และรายได้นำไปใช้ในการอนุรักษ์ในช่วงแรกได้กำหนดอัตราไว้ที่ 5 \$ เนื่องจาก Lobby ของผู้ประกอบการลดอัตราเหลือ 2 \$	แม้ว่าจะเก็บเพียง 2 \$ แต่ก็มีส่วนประกอบการซึ่งหันไปใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การจ้างล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
14 ฮอนดูรัส / Sandy Bay-West End MR	คิดในอัตรา 1 \$ ต่อการดำน้ำ 1 ครั้ง				
15 อินโดนีเซีย / Bunaken MP	สำหรับคนในพื้นที่คิดในอัตรา 0.2 \$ ต่อคนต่อวัน และค่าธรรมเนียมดำน้ำต่อปี 6.6 \$	ร้อยละ 80 ของรายได้ที่เก็บได้ ส่งมอบให้คณะกรรมการอุทยานเพื่อนำไปใช้ในการอนุรักษ์ ร้อยละ 10 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และที่เหลือร้อยละ 10 ส่งมอบให้รัฐบาลกลาง	ระยะเวลาเตรียมการ 6 เดือน และมีการจ้างล่วงหน้า 2 เดือน	มีการต่อต้านโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเนื่องจากไม่พอใจในสัดส่วนที่จัดสรรให้ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการอุทยานให้การสนับสนุน	ไม่มี
16 อินโดนีเซีย / Komodo	เสนอให้เพิ่มจากปัจจุบันแต่ไม่เกิน 2.5 \$				
17 อิตาลี / Mirarmare MR	คิดในอัตรา 2.2 \$ ต่อวัน บวกค่าธรรมเนียมเฉพาะที่อื่น เช่น ค่าธรรมเนียมดำน้ำลึก 22 \$ ค่าธรรมเนียมดำน้ำตื้น 11 \$	มี		ไม่มีการต่อต้านเนื่องจากอุทยานเป็นผู้จัดนำเที่ยวและไม่เกี่ยวข้องกับภาคเอกชน	ไม่มี

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การจ้างล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
18 จาไมก้า / Montego Bay MP	ไม่มี แต่มีการเสนอให้จัดเก็บ				
19 เคนยา	สำหรับชาวต่างชาติ คิดในอัตรา 5 \$ ส่วนคนเคนยา คิดในอัตรา 1 \$	มี			
20 มาเลเซีย	ผู้ใหญ่คิดในอัตรา 1.3 \$ เด็กและผู้สูงอายุคิดในอัตรา 0.65 \$				
21 เม็กซิโก	ได้มีการเสนอให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมทั่วประเทศ แต่ในทางปฏิบัติเก็บเฉพาะบางพื้นที่ เช่น เก็บในอัตรา 2 \$ สำหรับการดำน้ำลึก และ 1 \$ สำหรับการดำน้ำตื้น			สำหรับพื้นที่ที่มีการจัดเก็บ ไม่มีการต่อต้านเนื่องจากเป็นระบบที่จัดขึ้นด้วยความสมัครใจ แต่ในระดับประเทศมีการต่อต้านเนื่องจากความกังวลว่าอาจจะมีผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวและความไม่ชัดเจนว่าจะมีการจัดสรรให้อูทยานอย่างไร	

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
22 ไมโครนีเชีย / Truk (Chuuk)	คิดในอัตรา 30 \$ สำหรับการดำน้ำลึกต่อครั้ง และเก็บในอัตรา 31.5 \$ ต่ออาทิตย์ ในกรณีที่เป็ นนักดำน้ำประเภทอยู่บนเรือ				
23 Netherlands Antilles / เกาะโบแนร์	คิดในอัตรา 10 \$ ต่อคนต่อปี ไม่ว่าจะเป็ นคนท้องถิ่นหรือคนต่างชาติจ่ายเมื่อเช็ คอินเข้าที่พัก	มีการจัดสรรรายได้ให้กับอุทยานในแต่ละปี จะอยู่ระหว่างร้อยละ 80-90 ของงบประมาณอุทยาน			การจัดเก็บทำให้นักดำน้ำมาเกาะโบแนร์มากขึ้น เนื่องจากงบประมาณเอาไปใช้ปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม
24 Netherlands Antilles / เกาะซาบาห์	คิดในอัตรา 3 \$ ต่อการดำน้ำลึกต่อครั้ง 3 \$ ต่อการดำน้ำตื้นต่ออาทิตย์ คนท้องถิ่นไม่ต้องเสีย	ผู้ประกอบ การทำหน้าที่ในการจัดเก็บและโอนให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ			ไม่มี

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
25 Netherlands Antilles / St. Eustatius	สำหรับดำนํ้าลึกคิดในอัตรา 12 \$ ต่อปี สำหรับการจอดเรือยอร์ชคิดในอัตรา 10 \$ ต่อคืน				
26 ปาปัวนิวกินี	อัตราขึ้นอยู่กับพื้นที่ เช่น ในบางพื้นที่มีการเก็บอัตรา 1 \$ ต่อคนกํานํ้าที่ใช้บริการ 1 ราย และคนในท้องถิ่น 3.3 \$ ต่อราย สำหรับนักดำนํ้าที่ใช้บริการเรือที่ไม่ใช่เรือในพื้นที่	จ่ายให้กับชุมชนท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ดูแลทรัพยากร		มีการต่อต้านเนื่องจากไม่มีการแจ้งล่วงหน้า	ไม่มี
27 ฟิลิปปินส์ / Tubbataha	ต่างชาติอัตรา 50 \$ คนฟิลิปปินส์ 25 \$	ในแต่ละปีมีการจัดสรรเพื่อไปใช้ในการอนุรักษ์			
28 ฟิลิปปินส์ / Gilutungan Marine Sanctuary	สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติคิดในอัตรา 1 \$ ต่อวัน สำหรับคนฟิลิปปินส์คิดในอัตรา 0.5 \$				
29 St. Lucia, Soufriere Marine Management Authority	สำหรับดำนํ้าลึกคิดในอัตรา 4 \$ ต่อวัน หรือ 12 \$ ต่อปี สำหรับนํ้าตื้นคิดในอัตรา 1 \$ ต่อวัน		แจ้งล่วงหน้า 3 เดือน ไม่มีการต่อต้าน แต่มีการสนับสนุนเนื่องจากนักท่องเที่ยวแจ้งว่าเห็นประโยชน์ของการเก็บ		

ประเทศ/พื้นที่	ค่าธรรมเนียม	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	การแจ้งล่วงหน้า	การต่อต้าน	การเปลี่ยนแปลง
30 ประเทศแทนซาเนีย	ต่างชาติ 10 \$ สำหรับค่าเช่าและคนในประเทศ 5 \$ สำหรับค่าธรรมเนียมค่าน้ำต่อวัน	มี			
31 Trinidad and Tobago,- Tobago Cayes MP	5 \$ สำหรับจอดเรือยอร์ช 2.5 \$ สำหรับเรือข้ามฟาก	มี	โดยหลักการต้องแจ้งล่วงหน้า 6 เดือน	มีบ้าง	
32 Turks and Caicos Islands	ไม่มีการเก็บ แต่อุทยานจะได้จากการจัดสรรร้อยละ 1 ของภาษีมูลค่าเพิ่มที่เก็บจากร้านอาหารและโรงแรม				
33 สหรัฐอเมริกา	สำหรับคนฮาวายไม่เก็บ นอกนั้นเก็บ 3 \$ ต่อคน				

ที่มา : Kreg Lindberg และ Elizabeth Halpenney รศ.ดร.อรพรรณ ณ บางช้าง (2557) สรุปในรายงาน การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสนับสนุนการบริหารการจัดการทรัพยากรทางทะเล สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

Gerard Dharmaratne และคณะ (2000) ทำการศึกษาศักยภาพของการท่องเที่ยวสำหรับสนับสนุนทางการเงินแก่พื้นที่คุ้มครองทางทะเลในอุทยานทางทะเลอ่าว Montego Bay ประเทศจาเมกา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมูลค่าจากการใช้และมูลค่าจากการไม่ใช้ (use value และ non-use value) จากอุทยานทางทะเลอ่าว Montego Bay และสำรวจโอกาสในการหารายได้และมั่งบประมาณในการบริหารจัดการเงินของตนเอง การวิจัยดังกล่าวใช้วิธี Contingent Valuation Method (CVM) เช่นเดียวกับงานศึกษาของ Peter Edwards เพื่อประเมินความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) สำหรับมูลค่าจากการใช้และมูลค่าจากการไม่ใช้ ผลของการศึกษาพบว่าความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาอุทยานทางทะเลอ่าว Montego Bay เป็นครั้งแรกเต็มใจที่จะจ่ายเฉลี่ย 19.93 ดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่นักท่องเที่ยวซึ่งเคยมาเที่ยวแล้วยินดีที่จะจ่าย 9.57 ดอลลาร์สหรัฐฯ (ตารางที่ 3-2)

ตารางที่ 3-2 ความเต็มใจที่จะจ่าย

ความเต็มใจที่จะจ่ายในระดับที่ค่าธรรมเนียมแตกต่างกัน (สำหรับการท่องเที่ยว 7 วัน)					
ค่าธรรมเนียม (US\$)	% นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาครั้งแรก	% of Max WTP collected	% นักท่องเที่ยวที่เคยมาแล้ว	% of Max WTP collected	รายได้ที่คาดว่าจะได้รับทั้งหมด
\$1.75	84	9	73	18	\$194,871
\$2.50	81	13	70	26	\$267,982
\$5.00	74	25	60	50	\$480,328
\$7.50	65	38	49	78	\$616,435
\$10.00	54	50	39	105	\$678,453
\$12.50	43	63	29	131	\$663,192

ที่มา: Dharmaratne, G., F. Y. Sang, and L. J. Walling. 2000. "Tourism Potentials for Financing Protected Areas." *Annals of Tourism Research*, 27 (3): 590-610.

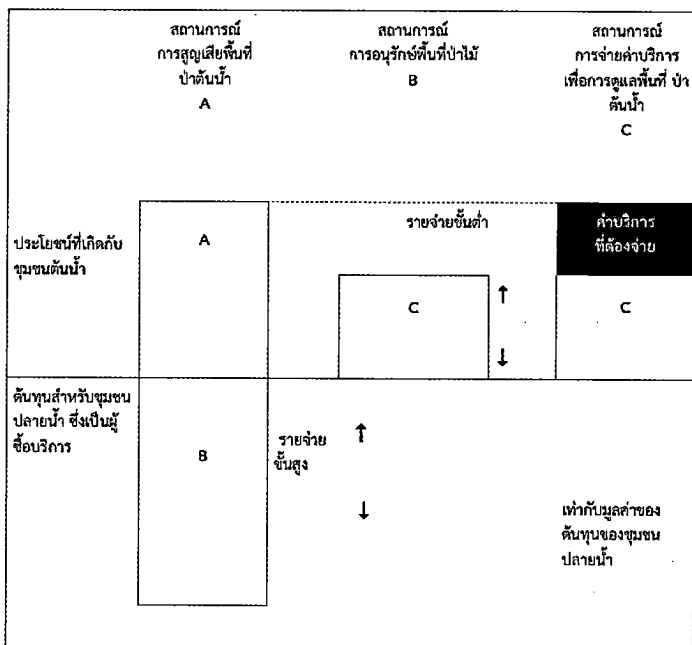
จากผลการศึกษา Gerard Dharmaratne และคณะ ประเมินการไว้ว่า หากจัดเก็บค่าธรรมเนียมเข้ารายสัปดาห์ในราคา 10 ดอลลาร์สหรัฐจะทำให้อุทยานมีรายได้สูงที่สุด อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมในอัตราดังกล่าวอาจส่งผลทางลบต่อช่วงระยะเวลาหรือจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าพักรสำหรับนักท่องเที่ยวที่เคยเดินทางมาแล้ว ดังนั้น จึงเสนอว่าค่าธรรมเนียมเท่าใดก็ตามที่สูงกว่า 5 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อสัปดาห์ จำเป็นจะต้องมีการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวก่อน

2.2 การจ่ายค่าบริการสำหรับการดูแลรักษาระบบนิเวศ (Payment for Ecosystems Services หรือ PES)

Payment for Ecosystems Services (Mc Glade. Jacqueline) คือ การจัดสรรเงินค่าตอบแทนให้กับชุมชนหรือผู้ที่ดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติเป็นมาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อประกันความยั่งยืนของฐานทรัพยากรและประโยชน์หรือบริการที่มนุษย์จะได้จากระบบนิเวศ ซึ่งประโยชน์จากระบบนิเวศนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นสินค้าที่มีการซื้อขายกันในตลาด และอาจจะเป็นมูลค่าที่เกิดจากประโยชน์ทางอ้อมและมูลค่าที่ไม่ได้เกิดจากการใช้ เช่น “บริการ” ต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อความอยู่รอดของมนุษย์ที่จัดทำโดย Millennium Ecosystem Assessment และหลายองค์กร ไม่ว่าจะเป็นธนาคารโลก (World Bank) สหภาพระหว่างประเทศเพื่อการอนุรักษ์ธรรมชาติ (International Union for Conservation of Nature: IUCN) หรือกองทุนสัตว์ป่าโลกสากล (World Wild Life Fund: WWF)

โดยหลักการแล้ว PES คือ เครื่องมือในการใช้กลไกตลาดเพื่อสร้างแรงจูงใจทางเศรษฐกิจให้มีการดูแลระบบนิเวศป่าต้นน้ำและกลไกในการจ่าย (payment scheme) ถือว่าเป็นการลงทุนที่เกิดประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ (cost-effective and efficient) ในการโน้มน้าวให้มีการตัดสินใจและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในพื้นที่ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดูแลรักษาระบบนิเวศป่าต้นน้ำ และการตกลงระหว่างผู้ที่อยู่ปลายน้ำและต้นน้ำจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้ซื้อสูงกว่าความเต็มใจที่จะยอมรับของผู้ขาย แนวคิดของ PES สามารถจำลองให้เห็นในภาพที่ 3-3

ในสถานการณ์ A เมื่อพื้นที่ป่าต้นน้ำถูกทำลายเพื่อที่จะเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่ปลูกข้าวโพด ชุมชนต้นน้ำก็จะได้ประโยชน์เท่ากับพื้นที่ A แต่เมื่อป่าต้นน้ำถูกทำลายก็จะทำให้เกิดผลกระทบภายนอก คือ พื้นที่ B ซึ่งกลายเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของรัฐ และผู้ที่อยู่ปลายน้ำ หากจะขอให้ชุมชนต้นน้ำรักษาพื้นที่ป่าไม้แทนที่จะเปลี่ยนเป็นพื้นที่ปลูกข้าวโพดโดยอนุญาตให้ใช้ประโยชน์จากป่าได้บ้าง ประโยชน์ที่ชุมชนต้นน้ำจะได้ ก็คือ พื้นที่ C ซึ่งจะเห็นได้ว่าต่ำกว่าพื้นที่ A หากให้ชุมชนต้นน้ำตัดสินใจ ก็เป็นที่แน่ชัดว่าจะเปลี่ยนเป็นพื้นที่ปลูกข้าวโพดเพราะได้ค่าตอบแทนสูงกว่า ดังนั้น หากต้องการให้ชุมชนต้นน้ำรักษาพื้นที่ป่าไว้ก็ต้องชดเชยให้รายได้ไม่ต่ำกว่าพื้นที่ A โดยขั้นต่ำที่จะชดเชย คือ พื้นที่ D ในสถานการณ์ C ซึ่งจะทำให้รายได้ของชุมชนต้นน้ำหลังจากได้รับการชดเชยแล้ว คือ พื้นที่ C + D จะเท่ากับพื้นที่ A แต่ถ้าจะให้เกิดแรงจูงใจยิ่งไปกว่านั้น มูลค่าที่ชดเชยควรจะเท่ากับพื้นที่ B ซึ่งหมายความว่ารายได้ของชุมชนต้นน้ำ คือ พื้นที่ B + D จะสูงกว่าพื้นที่ A



ภาพที่ 3-3

ต้นทุนและผลตอบแทนของกลุ่มผู้ได้ผู้เสียที่อยู่ปลายน้ำและต้นน้ำ

ที่มา: The World Conservation Union (IUCN), “Pay” : Establishing Payments for Watershed Services.2006, Edited by Mark Smith, Dolf de Groot and Ger Bergkamp.

หากจะทำความเข้าใจกับกลไกนี้ได้ง่ายขึ้น อาจดูจากผังภาพ (infographic) ซึ่งจัดทำโดยโครงการ “Biodiversity Finance Initiative หรือกลไกทางการเงินในการดูแลรักษาทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ”² ซึ่งเป็นงานวิจัยของโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United

² อรรถพร ณ บางช้าง ศรีโสวลักษณ์ หัวหน้าคณะผู้เชี่ยวชาญประจำโครงการ BIOFIN โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP)

Nations Development Programme: UNDP) ที่มีเป้าหมายที่จะวิเคราะห์ว่า กลไกทางการเงินใดที่สามารถนำมาริเริ่มใช้ในประเทศไทยเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (ภาพที่ 3-4)

PES

Payment for Ecosystem Services

การตอบแทนคุณระบบนิเวศด้วยบริการ PES

ในประเทศไทย มีแนวคิดที่จะนำหลักการ PES มาใช้กับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน เพื่อเป็นการกระตุ้นการอนุรักษ์ของชุมชนและเจ้าของพื้นที่เพื่อการฟื้นฟูระบบนิเวศ และสิ่งแวดล้อม ทำให้ความหลากหลายทางชีวภาพได้รับการปกป้องดูแล

กลไกการจ่ายค่าบริการระบบนิเวศของเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน หรือ Payment for Ecosystem Service

คือต้นทุนเฉลี่ยต่อไร่ที่เกษตรกร ไร่นาของเกษตรกรจะได้รับค่าตอบแทนจากหน่วยงานราชการแบบเหมาจ่าย ผู้ที่ได้รับประโยชน์จะเป็นเจ้าของพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับค่าตอบแทน

ใช้เงินที่รัฐบาลได้จากการอุดหนุนเกษตรกรมาจ่ายค่าตอบแทนให้กับเกษตรกรที่ได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนไร่ที่เกษตรกรได้รับค่าตอบแทน

เงินอุดหนุนนี้จะใช้เพื่อใช้ในการปรับปรุงดิน น้ำ และอากาศให้ดีขึ้น และใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เกษตรกรรม

เงินอุดหนุนนี้จะใช้เพื่อใช้ในการปรับปรุงดิน น้ำ และอากาศให้ดีขึ้น และใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เกษตรกรรม

ก่อนมี PES

ในรอบ 40 ปี
ประชากรลดลงไปแล้ว
16 เท่า
(จากปี 2503-2543)

ความขัดแย้งของชุมชนและเจ้าของพื้นที่
ส่งผลต่อการเกษตร
และกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่

ความเชื่อมโยงในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน ทำให้เกษตรกรสามารถนำเงินไปใช้เพื่อทำนา ทำอาหาร

ทำให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านสุขภาพของเกษตรกร ทำให้ชาวบ้านมีค่าใช้จ่ายในการป้องกัน เช่น กำแพง

หากมีการนำ PES มาใช้

ชาวบ้านก็จะทำนาได้ในพื้นที่อนุรักษ์ระบบนิเวศภายในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

ทำปศุสัตว์

ปลูกพืชท้องถิ่นที่เป็นอาหารของสัตว์

ทำรังสัตว์ต่างถิ่น เช่น ต้นสาบเสือ

สร้างปศุสัตว์...

โดยแนวคิด PES คือ เงินอุดหนุนที่เกษตรกรจะได้รับค่าตอบแทนจากหน่วยงานราชการแบบเหมาจ่าย ผู้ที่ได้รับประโยชน์จะเป็นเจ้าของพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับค่าตอบแทน

ใช้เงินที่รัฐบาลได้จากการอุดหนุนเกษตรกรมาจ่ายค่าตอบแทนให้กับเกษตรกรที่ได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนไร่ที่เกษตรกรได้รับค่าตอบแทน

เงินอุดหนุนนี้จะใช้เพื่อใช้ในการปรับปรุงดิน น้ำ และอากาศให้ดีขึ้น และใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เกษตรกรรม

ภาพที่ 3-4

ตัวอย่างกลไกการจ่ายค่าบริการสำหรับการดูแลรักษาระบบนิเวศ

ที่มา: Biodiversity Finance Initiative. โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme: UNDP) www.biodiversityfinance.net

คู่มือการดำเนินงานนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

2.3 การชดเชยทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (biodiversity offsets)

จากโครงการพัฒนาต่าง ๆ ของภาครัฐและภาคเอกชนที่ขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ ประกอบกับการดำเนินการที่มีอยู่ไม่สามารถจัดการหรือลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ เช่น การจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการ การวางแผนการพัฒนา และการพัฒนาโครงการขาดแรงจูงใจให้ภาคธุรกิจเข้ามามีส่วนร่วมอย่างเหมาะสม ดังนั้น ในช่วงหลังนอกจากการซื้อขายคาร์บอนแล้ว (carbon offsets) จึงมีการพัฒนาแนวทางการชดเชยทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (biodiversity offsets) เพื่อเป็นกลไกในการสร้างหลักประกันว่าการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการต่าง ๆ จะส่งผลกระทบหรือมีผลกระทบต่อระบบนิเวศให้น้อยที่สุด และในขณะเดียวกันก็จะสร้างรายได้เพื่อนำไปใช้ในการอนุรักษ์ทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ

คำว่า biodiversity offsets หมายถึง การอนุรักษ์ทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพเพื่อที่จะชดเชยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาเพื่อที่จะไม่ให้เกิดการสูญเสียสุทธิ (net loss) และเพื่อที่จะให้เกิดประโยชน์สุทธิ (net gain) จากการอนุรักษ์ระบบนิเวศ (ecosystem services) เป้าหมายของการชดเชยทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ คือ การลดผลกระทบให้เหลือเป็นศูนย์ หรือไม่มีความสูญเสียที่เกิดต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (no net loss) นอกจากนั้น การชดเชยยังจะทำให้เกิดประโยชน์สุทธิต่อฐานทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ (net gain) สำหรับขั้นตอนหลัก ๆ ของการดำเนินการ คือ

- 1) การคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา

2) การกำหนดแนวทางเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความเปราะบางทางระบบนิเวศ

3) การกำหนดมาตรการที่จะลดผลกระทบต่อระบบนิเวศให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

4) การกำหนดแนวทางการดำเนินการฟื้นฟูหรือลดผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพตามแนวทางที่ดีที่สุด

5) การชดเชยผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพที่ยังมีอยู่เพื่อให้เกิดประโยชน์สู่ทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ

(ดูภาพที่ 3-5 และ 3-6)

ตัวอย่าง เช่น สมมติว่ามีโครงการที่จะสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำโดยท่าเลที่ตั้งของเขื่อนเมื่อพิจารณาความเหมาะสมทางวิศวกรรมพื้นที่ คือ บริเวณเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า หากมีการลงทุนในการสร้างเขื่อนที่ว่านี้จริงก็จะมีผลทำให้สัตว์ป่าหลายชนิด โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่อยู่ในข่ายที่เสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ จะได้รับผลกระทบ หลักการของกลไกนี้ คือ การสร้างเงื่อนไขให้ผู้ลงทุนต้องรับผิดชอบที่จะชดเชยผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนี้ ซึ่งอาจจะเป็นการพัฒนาพื้นที่ป่าพื้นที่อื่นที่มีสัตว์ป่าที่ใกล้จะสูญพันธุ์ประเภทเดียวกันเพื่อที่จะลดความเสี่ยงที่สัตว์ประเภทนั้น ๆ จะสูญพันธุ์ แม้จะเป็นคนละพื้นที่ก็ตาม ทั้งนี้ทั้งนั้นก่อนที่จะไปถึงจุดนั้นก็ต้องมีการผ่านขั้นตอนหลัก ๆ 3 ขั้นตอน ในขั้นตอนที่หนึ่งผู้ลงทุนต้องพยายามหารูปแบบของการก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำที่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ในขั้นตอนที่สอง หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบได้ก็จะต้องมีมาตรการที่จะลดผลกระทบให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ และขั้นตอนที่สาม หากพยายามทุกวิถีทางแล้วที่จะหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบ แต่ยังมีผลกระทบหลงเหลืออยู่ถึงจะอนุญาตให้ชดเชยความเสียหายโดยการไปพัฒนาผืนป่าที่อื่น การกำหนดให้ขั้นตอนที่ว่านี้ก็เพื่อที่จะให้นักลงทุนมีความตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลกระทบ และความรับผิดชอบต่อ

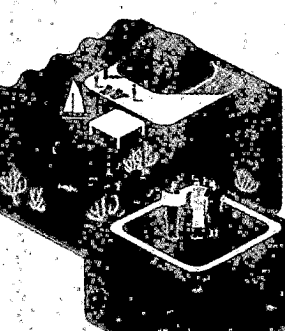
Biodiversity Offset

แนวคิดการชดเชยความเสียหายต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
ที่เกิดจากกิจกรรมพัฒนาการก่อสร้าง

เป็นกลไกที่จะสร้างหลักประกันว่าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ หรือโครงการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ จะต้องไม่ทำให้ผลกระทบทางด้านลบต่อทรัพยากร ความหลากหลายทางชีวภาพ และภาคอื่นใดที่เกี่ยวข้องจะสร้างผลกระทบทางด้านบวก

กลไกนี้จะนำมาใช้ได้ก็ต่อเมื่อ

- ผลกระทบได้พยายามหาวิธีการ ป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบ
- ถ้าไม่อาจจะหลีกเลี่ยงผลกระทบได้ ก็ต้องหาวิธีการที่จะลดผลกระทบ ให้น้อยที่สุด
- หากดำเนินการตามข้อ 2 แล้ว ยัง มีผลกระทบอยู่ ผลกระทบในส่วนที่เหลือ นี้ก็จะอยู่ในเกณฑ์ที่จะชดเชยได้โดย ใช้อกลไก Biodiversity Offset



การที่จะชดเชย (Offset) ได้ จะต้องมีการชดเชยที่มีระบบนิเวศ หรือมีลักษณะความหลากหลายทางชีวภาพที่เทียบเท่ากับที่สูญเสียไป ซึ่งทางผู้สนับสนุนโครงการที่ได้รับผลกระทบนี้สามารถหลีกเลี่ยงได้

ข้อมูลเพิ่มเติม

<http://www.unep.org/content/sdfinance/en/home/solutions/biodiversity-offset.html>



European Union

Ministry for the Environment, Nature Conservation, and Forestry



Ministry of the Environment, Nature Conservation and Forestry

State of Schleswig-Holstein



Ministry of the Environment, Nature Conservation and Forestry

State of Schleswig-Holstein



Ministry of the Environment, Nature Conservation and Forestry

State of Schleswig-Holstein

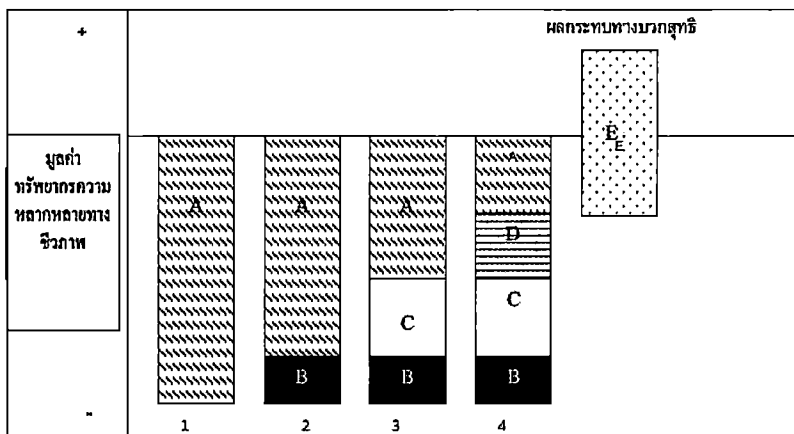


Ministry of the Environment, Nature Conservation and Forestry

State of Schleswig-Holstein

ตัวอย่างการพัฒนาแนวทางการชดเชยทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ
ที่มา: Biodiversity Finance Initiative . โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme: UNDP) www.biodiversityfinance.net

312



ภาพที่ 3-6

การชดเชยผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพและผลกระทบที่ดี
จากโครงการพัฒนา

ที่มา: Mark Smith, Dolf de Groot and Ger Bergkamp: Pay Establishing
payments for watershed services, IUCN

- หมายเหตุ: 1 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
2 หมายถึง การหลีกเลี่ยงผลกระทบ
3 หมายถึง การลดผลกระทบ
4 หมายถึง การฟื้นฟูทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ
5 หมายถึง การชดเชยทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ
และผลประโยชน์เพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการชดเชย

สมมติว่าโครงการลงทุนจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากร
ความหลากหลายทางชีวภาพ โดยขนาดของผลกระทบเท่ากับพื้นที่ A ในภาพ
ที่ 2-4 หากรัฐกำหนดให้นักลงทุนพิจารณาแนวทางที่จะดำเนินการ ก็อาจจะ
หลีกเลี่ยงผลกระทบได้เท่ากับพื้นที่ B ในกราฟแท่งที่ 2 พื้นที่ที่จะได้รับ

ผลกระทบคือ ขนาดของพื้นที่ A ก็จะลดลง นอกจากนั้นเมื่อรัฐกำหนดว่าในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบได้ให้ใช้มาตรการที่จะลดผลกระทบ ถ้าผู้ลงทุนสามารถที่จะลดผลกระทบได้เพียงพื้นที่ C ก็เท่ากับว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นยังคงเหลือเท่ากับพื้นที่ A ในกราฟแท่งที่ 3

เมื่อเงื่อนไข คือ การลงทุนใด ๆ ไม่ควรจะมีผลให้เกิดการสูญเสียสุทธิต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ แต่ภายใต้เทคโนโลยีที่มีอยู่ ผู้ลงทุนอาจจะสามารถฟื้นฟูผลกระทบที่เกิดขึ้นได้เพียงแค่พื้นที่ D ซึ่งก็ยังคงมีความสูญเสียสุทธิเท่ากับพื้นที่ A ในกราฟแท่งที่ 4 หลักการของ biodiversity offsets คือ ผู้ลงทุนต้องชดเชยความเสียหายนี้ไม่ใช่เฉพาะพื้นที่ A เท่านั้น แต่ต้องชดเชยเท่ากับพื้นที่ E ซึ่งจะทำให้ฐานทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพดีกว่าระดับเดิม (baseline) อีกด้วย ซึ่งหมายถึงการไปลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่อื่นเพื่อฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่นั้นเพื่อชดเชยส่วนที่ต้องเสียหายไปอย่างถาวร คือ พื้นที่ A นั่นเอง

การชดเชยผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ หรือ biodiversity offsets เป็นแนวคิดที่ใหม่และประสบการณ์ยังมีจำกัด จึงยังมีช่องว่างของวิธีการดำเนินการและความชัดเจนเกี่ยวกับหลักการและความเหมาะสมที่จะนำมาใช้เพื่อจะป้องกันไม่ให้มีการนำเอากลไกของ biodiversity offsets บดบังผลประโยชน์ทางธุรกิจ กล่าวคือ หลาย ๆ ฝ่ายมีความกังวลว่าการปิดช่องทางให้ภาคธุรกิจชดเชยผลกระทบต่อทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพได้ จะทำให้โครงการลงทุนที่ไม่ควรจะได้รับการอนุมัติเพราะไม่ผ่านการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านแวดล้อม (environmental impact assessment) สามารถดำเนินการได้เพราะมีช่องทางให้ “ชดเชย” ผลกระทบทางด้านแวดล้อมโดยกลไกของ biodiversity offsets ถ้าเป็นเช่นนั้น biodiversity offsets ก็จะกลายเป็น “สิทธิ” ที่ชอบธรรมของภาคธุรกิจ

ที่จะดำเนินการหรือกลายเป็น right to trash นอกจากนั้นไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบหรือพื้นที่ที่จะฟื้นฟูเพื่อการชดเชยย่อมมีผลกระทบต่อชุมชนที่เคยได้รับผลประโยชน์จากทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ การดำเนินการจึงต้องมีกลไกในการระดมความคิดเห็นของกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นรูปธรรมและไม่ใช่การดำเนินการเพียงแค่รูปแบบเท่านั้น

2.4 การพัฒนาระบบการค้นหายีนส์ (bioprospecting)

ระบบการค้นหายีนส์ bioprospecting เป็นวิธีการค้นหายีนส์ (genes, compounds, designs) และชิ้นส่วน (organisms) ซึ่งอาจจะมีประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจ เนื่องจากสามารถนำมาผลิตเป็นสินค้าเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ได้ นอกจากนั้น bioprospecting ยังรวมถึงการรวบรวมองค์ความรู้จากท้องถิ่นที่จะมีส่วนช่วยในการค้นหาและการใช้ประโยชน์จากยีนส์หรือสารเคมีชีวภาพต่าง ๆ ภาคเศรษฐกิจที่ได้ประโยชน์จาก bioprospecting ได้แก่ เทคโนโลยีชีวภาพการเกษตร อุตสาหกรรมยา และเครื่องสำอาง การผลิตพลังงานจากชีวมวล ฯลฯ

ในการค้นหาและนำทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพมาทดสอบเพื่อคัดเลือกสารพันธุกรรมที่จะนำมาใช้เชิงพาณิชย์นี้มีกฎหมายระหว่างประเทศคุ้มครองอยู่หลายฉบับ และที่สำคัญ คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS) อนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ (Convention on Biological Diversity: CBD) และสนธิสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทรัพยากรพันธุกรรมพืชเพื่ออาหารและการเกษตร (International Treaty on Plant Genetic Resources for Food and Agriculture: ITPGR) นอกจากนั้นประเทศต่าง ๆ ก็ได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการเก็บตัวอย่าง biochemicals หรือสารพันธุกรรม (genetic material) เพื่อปกป้องทรัพยากรชีวภาพของตน

ขนาดของธุรกิจเกี่ยวกับ bioprospecting นั้นประมาณการได้ยาก แต่โดยภาพรวมแล้วการขยายตัวของธุรกิจ bioprospecting ไม่น่าจะเป็นที่พอใจนัก สำหรับการพยากรณ์ว่าธุรกิจที่เกี่ยวกับ bioprospecting จะสร้างรายได้ได้มากน้อยเพียงใดค่อนข้างจะแตกต่างกันมาก กล่าวคือ องค์กร Forest Trend ได้ประมาณไว้ว่าขนาดของตลาดอยู่ในช่วงระหว่าง 17.5-30 ล้านเหรียญสหรัฐฯ แต่กว่าจะถึงปี 2050 อาจจะเพิ่มเป็น 500 ล้านเหรียญสหรัฐฯ การประมาณการของ Forest Trend ค่อนข้างจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับคาดการณ์ของประเทศต่าง ๆ ที่เป็นแหล่งที่มาของทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ ที่คาดว่ามูลค่าเศรษฐกิจจาก bioprospecting อาจจะสูงถึง 1,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ขึ้นไป ความคาดหวังของรายได้ในเกณฑ์สูงนี้ได้มาจากการพิจารณาประสบการณ์ของประเทศคออสตาริกา ซึ่งหน่วยงานระดับชาติเกี่ยวกับทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ คือ Institute of Biodiversity หรือ InBio ที่มีรายได้จากบริษัท Merck ซึ่งเป็นบริษัทผลิตยาของประเทศสหรัฐอเมริกาเพียงบริษัทเดียว มีมูลค่า 1.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ สำหรับสัญญาข้อตกลงที่จะอนุญาตให้บริษัท Merck มาทำการวิจัยและเก็บตัวอย่างทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพในประเทศคออสตาริกา เหตุผลอื่นที่ทำให้ประเทศที่เป็นแหล่งกำเนิดของทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพมีความคาดหวังสูงเกี่ยวกับผลประโยชน์จากการค้า คือ ยาที่แพทย์สั่งจ่ายบ่อยที่สุดกว่า 150 ชนิด ในสหรัฐอเมริกาเป็นยาที่ผลิตจากวัตถุดิบจากธรรมชาติหรือไม่ก็เป็นยาที่ผลิตจากองค์ประกอบของวัตถุดิบที่ลอกเลียนมาจากธรรมชาติ นอกจากนั้น มูลค่าการขายสินค้าที่ได้มาจากการใช้ทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพโดยอาศัยความรู้ของท้องถิ่นที่นำมาผลิตเป็นเครื่องสำอางและผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพต่าง ๆ มีมูลค่า 3,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในขณะที่ยาที่ผลิตจากพืชมีมูลค่า 20,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และยาที่สกัดมาจากสารเคมีจากพืชมีมูลค่า 75,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และในบรรดา

ท้องครอาหารและยาของสหรัฐอเมริกา (United States Food and Drug Administration: USFDA) รับรองคุณภาพว่ามีคุณสมบัติในการรักษาโรคมะเร็ง ร้อยละ 62 สกัดตัวยามาจากธรรมชาติ

ในปัจจุบันนี้ได้มีการตกลงระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วกับประเทศที่เป็นแหล่งทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ ได้แก่ การที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาภายใต้ International Cooperative Biodiversity Group ได้สร้างกรอบความร่วมมือระหว่างนักวิจัยของสหรัฐอเมริกาและนักวิจัยของประเทศอาร์เจนตินา ชิลี เม็กซิโก และเปรู ข้อตกลงระหว่างบริษัท Merck และ InBio ของคอสตาริกาในปี ค.ศ. 1991 ซึ่งมีมูลค่า 3.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ก็เกิดขึ้นภายในกรอบของความร่วมมือนี้ อีกตัวอย่างหนึ่ง คือ ความช่วยเหลือระหว่างบริษัท Glaxo และ Wellcome กับบริษัท Extraeta ของประเทศบราซิล ซึ่งอนุญาตให้บริษัท Glaxo เก็บตัวอย่างทรัพยากรพันธุกรรมไปจำนวน 30,000 ตัวอย่าง

แม้ว่าตัวเลขเกี่ยวกับรายได้ที่ได้กล่าวถึงจะสะท้อนให้เห็นศักยภาพของ bioprospecting แต่แนวโน้มในอนาคตการลงทุนเพื่อการค้นคว้าสารพันธุกรรมใหม่ ๆ เพื่อจะนำมาผลิตเป็นสินค้าเชิงพาณิชย์น่าจะลดลง และภาคธุรกิจจะหันมาลงทุนในการพัฒนาสินค้าจากสารพันธุกรรม (metabolites) ที่ค้นพบแล้วมากกว่า ทั้งนี้เนื่องจากการที่จะได้พันธุกรรม (biological compound) ที่จะสามารถนำมาผลิตสินค้าเชิงพาณิชย์ได้นั้น มีหลายขั้นตอน ใช้เวลานาน มีค่าใช้จ่ายสูง และมีความไม่แน่นอนว่าจะได้ตัวอย่างของสารพันธุกรรมที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้หรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น จากตัวอย่างของสายพันธุ์สัตว์บก สัตว์น้ำ 1 ล้านตัวอย่าง อาจจะเก็บตัวอย่างมาทดลองได้เพียง 10,000 ตัวอย่าง ในจำนวนตัวอย่างที่เก็บได้นี้หลังจากคัดเลือกแล้วอาจจะได้ตัวอย่างที่เหมาะสมที่จะนำไปทดลองต่อเพียง 1 ตัวอย่าง

จากทุก ๆ 1,000 ตัวอย่างที่คัดเลือก และท้ายที่สุดแล้วอาจจะเหลือแค่ 10 ตัวอย่างที่สามารถนำไปใช้ผลิตเป็นยาหรือเป็นสินค้าเชิงพาณิชย์ได้ (Evans_Illidge, E.A. and Murphy, P.T., undated)

นอกจากอัตราการค้นพบสารพันธุกรรมใหม่ ๆ ค่อนข้างต่ำแล้วยังมีปัญหาอื่น ๆ เช่น

(1) ความไม่ชัดเจนในกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศที่กำลังพัฒนาที่เป็นแหล่งที่มาของทรัพยากรพันธุกรรม

(2) ปัญหา “โจรสลัดสำหรับทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ” (biopiracy) ทรัพยากรพันธุกรรมและองค์ความรู้ของท้องถิ่นเกี่ยวกับคุณสมบัติและการใช้ประโยชน์โดยทั่วไปแล้วเป็นสินค้าสาธารณะ การเข้าถึงทรัพยากรมีลักษณะแบบ open access จึงมีปัญหาของการลักลอบนำเอาทรัพยากรออกไป

(3) การให้สิทธิกับอุตสาหกรรมในการใช้สารพันธุกรรมหรือองค์ความรู้ท้องถิ่นเกี่ยวกับพืชและสัตว์จะมีผลในการจำกัดการเข้าถึงทรัพยากรนั้น ๆ โดยชุมชนในท้องถิ่นซึ่งต้องพึ่งพาอาศัยทรัพยากรนั้นเพื่อความอยู่รอด

(4) รายได้จาก bioprospecting อาจจะต่ำเมื่อเทียบกับประโยชน์จากทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพในสาขาเศรษฐกิจอื่น กล่าวคือ แม้แต่ประเทศคอซตาริกาเองรายได้ที่ได้รับจาก bioprospecting ค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ซึ่งมีรายได้ต่อปีประมาณ 400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และหากมีการค้นพบจริงก็อาจจะทำให้มีการเก็บและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรนั้น ๆ มากเกินขนาดและเสี่ยงต่อความไม่ยั่งยืนของตัวทรัพยากรเอง

จากรายละเอียดในภาพที่ 3-7 การที่จะนำเอากลไกใดมาใช้มีอยู่ 3 ขั้นตอน คือ

1) ความจำเป็นของกลไกนี้สืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นแหล่งที่มีความอุดมสมบูรณ์ของสารพันธุกรรมทั้งในระบบนิเวศบนบกและทางทะเล กลไกนี้จึงเปรียบเสมือนเป็นหลักประกันและกลไกในการป้องกันสิทธิของชุมชนและประเทศ เพื่อที่จะได้ประโยชน์จากการนำเอาทรัพยากรไปใช้อย่างเป็นธรรม

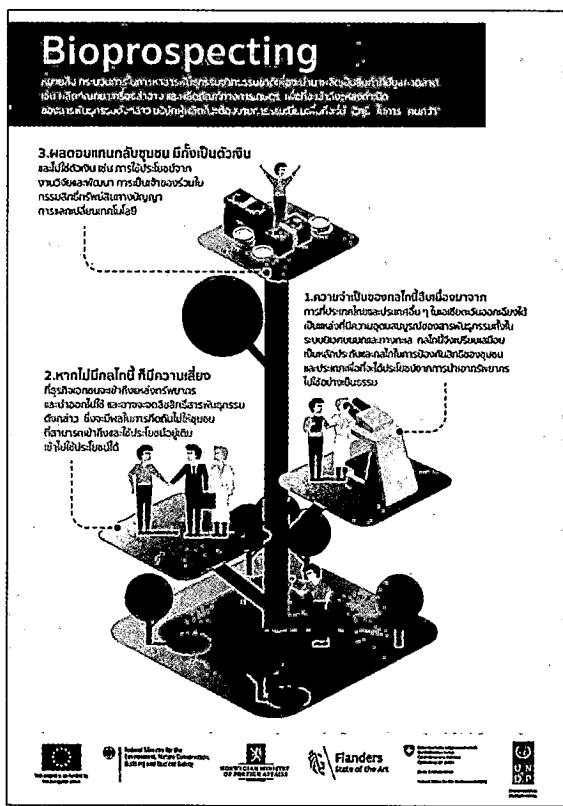
2) หากไม่มีกลไกนี้ก็มีความเสี่ยงที่ภาคธุรกิจเอกชนจะเข้าถึงแหล่งทรัพยากรและนำออกไปใช้ และอาจจะจดสิทธิบัตรสารพันธุกรรมดังกล่าว ซึ่งจะมีผลในการกีดกันไม่ให้ชุมชนที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์อยู่เดิมเข้าไปใช้ประโยชน์ได้

3) ผลตอบแทนกลับชุมชนมีทั้งเป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน เช่น การใช้ประโยชน์จากงานวิจัยและพัฒนา การเป็นเจ้าของร่วมในกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินทางปัญญา การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี

เมื่อพิจารณาถึงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายของพันธุกรรมของประเทศไทยในผืนป่าธรรมชาติทั้งบนบกและในน้ำก็อาจจะกล่าวได้ว่า กลไกนี้มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะนำมาใช้เพราะเป็นการสร้างหลักประกันว่าการที่นักลงทุนจะเข้ามาเพื่อค้นหาสารพันธุกรรมจากพืชและสัตว์ก็จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมสำหรับสิทธิในการวิจัย

ทรัพยากรธรรมชาติหลายประเภทอาจจะสามารถที่จะนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์กับมนุษยชาติ ยกตัวอย่างเช่น แมงดาทะเล ปัจจุบันนี้มีความต้องการแมงดาทะเลในประเทศไทยก็เพื่อนำมาบริโภคโดยตรง คือ ไข่แมงดาทะเลนั่นเอง แต่แมงดาทะเลนั้นมีมูลค่าเศรษฐกิจที่สูงกว่าราคาตลาดของไข่แมงดาอย่างมหาศาล โดยมูลค่าที่ว่ามี คือ เลือดของแมงดาทะเลที่มีคุณสมบัติในการสกัด

แบบที่เรย์ในร่างกายมนุษย์ทั้งนี้ในตลาดโลกเลือดของแมงดาทะเลมีราคาสูงถึง 15,000 เหรียญสหรัฐต่อลิตร หากคนไทยไม่ทราบถึงประโยชน์ทางด้านนี้นักลงทุนก็จะเข้ามานำเอาทรัพยากรที่มีคุณค่ามากนี้ไปใช้ประโยชน์โดยที่ประเทศไทยจะไม่ได้ผลตอบแทนที่สอดคล้องกับมูลค่าเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น



ภาพที่ 3-7

ตัวอย่างวิธีการพัฒนา Bioprospecting

ที่มา: Biodiversity Finance Initiative. โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme: UNDP) www.biodiversityfinance.net

3. แนวทางที่จะนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้

เงื่อนไขแรกของการนำเอาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ คือ การรับรู้ในระดับนโยบายเกี่ยวกับหลักการของเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งข้อดีและข้อเสียของเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ แต่ละประเภทที่อาจจะนำมาใช้ได้เพื่อแก้ไขปัญหาของทรัพยากรทะเลและชายฝั่งที่เสื่อมโทรม

จากนั้นจึงเป็นการวิเคราะห์ว่า เครื่องมือใดที่เหมาะสมกับพื้นที่กับปัญหาเฉพาะด้านและเนื่องจากปัญหาที่เกี่ยวกับทรัพยากรทะเลและชายฝั่งมีหลายมิติและมีความรุนแรงในระดับที่แตกต่างกันการแก้ปัญหาจึงคงต้องมีการจัดลำดับความสำคัญเนื่องจากงบประมาณที่มีอยู่ที่จะนำมาบริหารการจัดการ มีจำกัด และการที่จะแก้ไขปัญหาทุก ๆ ด้านในทุก ๆ มิติคงไม่สามารถที่จะทำกันได้พร้อม ๆ กัน

สำหรับเครื่องมือแต่ละประเภทจะต้องมีการศึกษาเชิงลึกเพื่อที่จะได้เข้าใจข้อดีข้อเสียในทุกแง่มุม ยกตัวอย่างเช่น มีการพูดถึง Payment for Ecosystems Services กันอย่างกว้างขวาง แต่โครงการของ PES ในประเทศไทยที่สอดคล้องกับหลักการและวิธีการของ PES ที่แท้จริงนั้นยังไม่เกิดขึ้น และส่วนใหญ่ PES ในประเทศไทยมีลักษณะเป็น CSR ซึ่งเป็นการสนับสนุนเป็นครั้ง ๆ ไปไม่ได้มีความต่อเนื่องและไม่มีการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มคนที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและกลุ่มคนที่ทำหน้าที่ในการดูแลและฟื้นฟู

หากจะนำ PES ไปใช้ในการบริหารและการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทะเลและชายฝั่งของพื้นที่ที่ระบบนิเวศเสื่อมโทรมบางประเภท ก็จะต้องมีการศึกษาว่าระบบนิเวศในพื้นที่เป้าหมายมีความเสื่อมโทรมอย่างไร ใครเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากระบบนิเวศนั้น

มีองค์ความรู้ มีเครื่องมือ และมีทักษะในการที่จะปรับปรุงระบบนิเวศนั้นให้ดีขึ้นหรือไม่ วิธีต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้นนั้นเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดหรือไม่เมื่อคำนึงถึงต้นทุนที่จะต้องใช้ อีกทั้ง เป็นวิธีที่จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับสังคมโดยรวมหรือไม่ ซึ่งหมายถึงกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสียทุก ๆ กลุ่มหรือไม่ เมื่อดำเนินการปรับปรุงระบบนิเวศแล้วระยะเวลากว่าที่จะมีการลงทุนจะก่อให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมนานมากน้อยแค่ไหน และสามารถที่จะวัดการเปลี่ยนแปลงสภาพของระบบนิเวศอย่างเป็นรูปธรรมหรือไม่เพราะหากไม่สามารถที่จะตอบคำถามเหล่านี้ได้แล้ว โครงการในประเทศไทยที่อ้างว่าเป็นโครงการ PES โดยพื้นฐานแล้วก็ยังเป็นเพียงโครงการ CSR

การประเมินมูลค่าของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมนั้นเปรียบเสมือนเป็นการศึกษาพื้นฐานที่จะต้องนำไปใช้ในการออกแบบเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เกือบจะทุกประเภทที่กล่าวถึง เพราะการที่จะรู้ว่า คุณจะลงทุนในการที่จะป้องกันความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศหรือไม่ ก็จะต้องรู้ว่าประโยชน์ที่ได้จากระบบนิเวศนั้น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นอย่างไร นอกจากนั้นแล้วมนุษย์ในสังคมอาจจะไม่ได้รับประโยชน์จากระบบนิเวศโดยตรงแต่หากมีความรู้สึกรักหวงแหนประเทศไทยยังมีทรัพยากรเหล่านั้นหลงเหลืออยู่ หากมีความรู้สึกรู้ว่าต้องการที่จะสนับสนุนการอนุรักษ์เพื่อมิให้ประเทศไทยสูญเสียทรัพยากรนั้น ๆ ไปอย่างถาวรก็มีเครื่องมือในการประเมินมูลค่าเศรษฐกิจที่สามารถนำมาประเมินมูลค่าความรู้สึกเหล่านั้นออกมาเป็นตัวเงินได้

ในกรณีของ Performance Bond การนำเครื่องมือมาใช้ไม่ได้หมายความว่า การลงทุนใด ๆ จะต้องก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นทางลบเสมอไป แต่เป็นเพียงการสร้างหลักประกันว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นจริงก็จะมียกประมาณที่จะสามารถที่จะเข้าไปแก้ไขได้อย่าง

ทันเหตุการณ์โดยไม่ต้องรอกระบวนการทางสถาบันหรือกระบวนการทางกฎหมาย การประเมินมูลค่าเศรษฐกิจของทรัพยากรเข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะผลการวิเคราะห์จะทำให้ทราบว่าถ้าเกิดผลกระทบแล้วประโยชน์ที่เคยได้รับจะมีมูลค่าเศรษฐกิจเป็นเท่าไร ซึ่งจะนำมาใช้เป็นพื้นฐานในการที่จะกำหนดมูลค่าของพันธบัตรที่จะนำมาจำหน่ายเพื่อระดมทุนเช่นเดียวกันในกรณีของพันธบัตรสีน้ำเงินเพื่อที่จะเข้าใจองค์ประกอบและมิติต่าง ๆ ของเครื่องมือ รวมทั้งผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น

แต่ในปัจจุบันนี้ การศึกษาที่เกี่ยวกับการประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจของทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นไม่มากนัก นอกจากนั้นผลการศึกษาที่สามารถนำมาตอบโจทย์ทางด้านนโยบายหรือมาสนับสนุนกระบวนการยุติธรรมที่เกี่ยวข้องกับคดีสิ่งแวดล้อมยังมีจำกัดด้วยหลายสาเหตุ เช่น กรณีที่เกิดปัญหาเกี่ยวกับการทอดสมอเรือซึ่งทำให้เกิดความเสียหายกับแนวปะการังและกลุ่มทรัพยากรทะเลและชายฝั่งต้องการที่จะเรียกร้องค่าความเสียหายกับเรือผู้ประกอบการ แต่ผลการศึกษาเกี่ยวกับมูลค่าของปะการังจากการศึกษาที่มีอยู่ในปัจจุบันอาจจะเป็นการศึกษาที่ดำเนินการมาหลายปีแล้ว อาจจะเป็นการศึกษาประเภทของมูลค่าเศรษฐกิจที่ไม่ตรงกับประเด็นปัญหา เช่น เป็นการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าจากการใช้ด้านการประมง ในขณะที่แนวปะการังที่ได้รับความเสียหายเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้มีการทำการประมงแต่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น นอกจากนั้น หน่วยที่ใช้ในการประเมินอาจจะเป็นมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่ออนุรักษ์ปะการังต่อครัวเรือน ในขณะที่ตัวเลขที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต้องการคือ มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายต่อพื้นที่หนึ่งหน่วย เช่น มูลค่าความเสียหายต่อ 1 ตารางเมตรหรือ 1 ไร่ เป็นต้น และที่สำคัญคือ ขั้นตอนของการประเมิน

มูลค่าที่ใช้ในการศึกษาต่าง ๆ นั้นถูกต้องตามหลักการและวิธีการทางด้านวิชาการหรือไม่ เพราะจะมีผลต่อความน่าเชื่อถือของผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษา หากการศึกษาที่นำมาใช้ไม่ได้เป็นการศึกษาที่มีคุณภาพย่อมไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการเป็นมูลค่าพื้นฐานประกอบการกำหนดนโยบายหรือที่จะนำมาใช้ในการเป็นพื้นฐานในการเจรจาต่อรองค่าชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพยากร

เป็นที่น่าสนใจว่า ปัญหาในตอนนี้นี้คือ แม้ว่าจะมีการยอมรับว่าการประเมินมูลค่าเศรษฐกิจของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่สำคัญ แต่บุคลากรที่มีองค์ความรู้และความสามารถ ที่จะประเมินได้อย่างถูกหลักวิชาการมีจำกัด จึงจำเป็นที่จะต้องสร้างบุคลากรเหล่านี้ขึ้นมาหลาย ๆ หน่วยงาน บางหน่วยงานได้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มความรู้และทักษะในการประเมินมูลค่า เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ และ GISTDA ซึ่งความสนใจของหน่วยงานต่าง ๆ นี้ ก็เป็นนิมิตรหมายที่ดี แต่ในขณะเดียวกันการที่จะสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมภายในองค์กรเหล่านี้ ขึ้นอยู่กับความสนใจของผู้กำหนดนโยบายในองค์กรนั้น ๆ และความก้าวหน้าทางสายอาชีพของบุคลากร แต่ในวงวิชาการจริง ๆ บุคลากรที่สนใจทำงานด้านการประเมินมูลค่ามีไม่มากนัก อีกทั้งเป็นที่น่าสนใจว่าความสนใจของนักศึกษาหรือบุคลากรจะโน้มเอียงไปทางด้านเศรษฐศาสตร์กระแสหลักมากกว่าการสร้างบุคลากรทางด้านสิ่งแวดล้อมจึงเป็นความท้าทายส่วนหนึ่งที่จะต้องสร้างบุคลากรจำนวนหนึ่งที่มีทักษะและความสามารถที่จะประเมินมูลค่าเศรษฐกิจของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ถูกต้องตามหลักวิชาการ

3.3 บทบาทของภาคส่วนต่าง ๆ กับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน³

โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ

“การพัฒนา “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” (Blue economy) ของประเทศไทยนั้นจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการจากทุกภาคส่วน ไม่เพียงแต่เฉพาะภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว หากแต่ยังต้องการแรงผลักดันร่วมกันจากภาคธุรกิจเอกชน ภาคประชาสังคม สื่อมวลชน และกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้ทรัพยากรและแนวทางที่เป็นทิศทางร่วมกัน ในการวางแผนทางการบริหารจัดการและแนวนโยบาย รวมถึงการลงมือขับเคลื่อน ซึ่งต้องมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาในระดับโลกเช่นกัน”

3.3.1 ภาครัฐกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

บทบาทภาครัฐไทย เริ่มจากการสื่อสารและสร้างความเข้าใจสำหรับความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กรอบแนวคิด

³ เนื้อหาส่วนนี้ นำมาจากการสังเคราะห์การจัดเวทีการประชุมภายใต้ชุดโครงการความรู้เพื่อขับเคลื่อนนโยบายทางทะเลแห่งชาติสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ดำเนินการโดย รศ.ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ, นายธวัชชัย ปาละคะมาน และนายบุญญพัฒน์ แก้วทอง สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2561

ที่จำเป็นอย่างยิ่งในการมองการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ รูปแบบองค์รวม (มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน) กล่าวคือ ไม่เพียงเน้นการปกป้อง อนุรักษ์ และฟื้นฟูต้นทุนธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งของไทยให้เกิดเป็นรูปธรรมไปพร้อม ๆ กับการประเมินและกำหนดตัวชี้วัดต้นทุนทางธรรมชาติในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับทะเลและชายฝั่งอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ภายใต้การมุ่งเน้นให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน และเป็นมิติที่รอบด้านคือ มิติของเศรษฐศาสตร์ มิติของการบริหารจัดการและการมีฐานข้อมูล รวมไปถึงการมีส่วนร่วมทางการเมืองของทุกภาคส่วนภายใต้กติกาสากล

การเริ่มต้นตั้งแต่แนวคิดเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และการบริหารจัดการ ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดภายใต้กรอบความคิดที่จะใช้ในนโยบาย เทคโนโลยีเชิงนวัตกรรมมาใช้ในระบบตลาดมากขึ้น โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม อย่างเช่น ประเทศอินโดนีเซีย แผนยุทธศาสตร์นโยบายทางทะเลที่มีแนวคิดของการสร้างการมีส่วนร่วม เป็นตัววิสัยทัศน์ที่กำหนดทิศทางยุทธศาสตร์เป็นไปทางเดียวกัน ที่สำคัญที่ให้ทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนคาดหวังว่าจะมีบทบาทในการวางแผน ดำเนินการ ติดตาม ควบคุมบทบาทที่แตกต่างกันไปและให้มีข้อมูลที่เปิดเผยได้ เพื่อให้เข้าใจถึงนโยบายของรัฐบาลและการมีการเข้าถึงทรัพยากรที่เพียงพอเพื่อให้มั่นใจว่าทุกส่วนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและมีส่วนร่วมในการระบุงบยักคุกคามและโอกาสมากกว่านั้นคือสามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างเท่าเทียม

ประเด็นหลักเป็นการเสนอให้เห็นถึงมุมมองที่สำคัญของแนวคิดที่มาใช้ในการสร้างวิสัยทัศน์และนโยบายของประเทศที่ต้องเริ่มตั้งแต่ต้น

กำหนดให้แนชัดให้คำนิยามและสร้างความชัดเจนของการกำหนดแนวทางการปฏิบัติ จนถึงข้อเสนอแนะที่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องและเห็นสมควรตามความสำคัญ

กรอบแนวคิดควรมุ่งเน้นให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ภายใต้การกำหนดวาระ สร้างความตระหนักและความเป็นเจ้าของในการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย การประสานงานเพื่อจัดทำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การสร้างความเป็นเจ้าของนโยบายร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ผ่านกระบวนการจัดทำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การกำหนดสาขาและการลำดับความสำคัญ การออกแบบนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเห็นถึงบทบาทที่ท้าทายภายใต้ประเด็นของหลักการเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อันได้แก่

- การพัฒนาฐานข้อมูลกลางและมาตรฐานทางทะเลและชายฝั่งอย่างเป็นระบบ (Marine and Coastal Data Base)

การสร้างฐานข้อมูลเกี่ยวกับทะเลและชายฝั่ง ที่ครบถ้วนเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตัดสินใจดำเนินการ ปฏิบัติการ ผลักดันกฎหมายหรือนโยบายที่สอดคล้องกับข้อมูลที่รองรับ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีเพียงขาดฐานข้อมูลทางทะเลและชายฝั่งที่ครบถ้วนเท่านั้น หากแต่ฐานข้อมูลที่มีอยู่นั้นหลายส่วนยังขาดระบบปรับปรุงข้อมูลให้มีความทันสมัย ขาดมาตรฐานที่สอดคล้องกันระหว่างผู้ใช้งานข้อมูลกับผู้เก็บข้อมูล อาทิ ข้อมูลเรือประมง มูลค่าของปะการัง หรือ มูลค่าของสิ่งที่ไม่มีชีวิตในท้องทะเล เป็นต้น จึงทำให้เป็นประเด็นที่ต้องพัฒนาเพื่อให้การตัดสินใจเชิงนโยบายให้แม่นยำเหมาะสมอย่างที่เราควรจะเป็น

- การผลักดันเขตปกครอง (จังหวัด) ทางทะเลให้ครอบคลุมแนวชายฝั่งของประเทศไทย

ฐานข้อมูลเฉพาะด้านที่จะเหมาะกับการวิเคราะห์ ต่อการปฏิบัติการ การบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนการศึกษาวิจัย ภายใต้การจัดการที่ยั่งยืนและการเฉพาะ เช่น เขตปกครองทางทะเลของไทยมีการระบุเขตที่ชัดเจนแต่เพียงในเขตอ่าวไทยตอนในเท่านั้น อ่าวไทยส่วนอื่น ๆ และทะเลอันดามันยังไม่ได้มีการระบุให้ชัดเจนมากนัก

- การนำอิทธิพลของปัจจัยกิจกรรมทางบกมาเชื่อมโยงกับผลกระทบทางทะเลและชายฝั่งในนโยบาย ภายใต้การบริหารจัดการนวัตกรรม และสร้างความร่วมมือกับภาคอื่น ๆ

ผลกระทบในเชิงลบทางสิ่งแวดล้อมที่ทวีความรุนแรงจนเป็นปัญหาสำคัญทางทะเลและชายฝั่ง อาทิ น้ำเสีย ขยะ ล้วนเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนบกทั้งสิ้น ฉะนั้นจึงมีความจำเป็นในการพิจารณานำประเด็นของอิทธิพลของปัจจัยกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนบกมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับผลกระทบในทะเล นำมาสู่การออกแบบนโยบายที่ครอบคลุมตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ และสนับสนุนการบริหารจัดการการผลักดันจากการวิจัยผนวกการใช้เทคโนโลยี รวมกับเทคนิคในการบริหารจัดการและการดำเนินกิจกรรมของภาคอื่น ๆ เช่น ประเทศอังกฤษจัดการบริหารลดปริมาณขยะมูลฝอยลง โดยการคิดค้นกระบวนการใหม่ในการกำจัดขยะเหล่านี้ให้หมดไป ผ่านแนวทางการทำมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์มากกว่าเดิม มีแผนนโยบายคือ นำผ้าอนามัยและผ้าอ้อมของเด็กที่ใช้แล้วมาใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับโรงไฟฟ้า ซึ่งร่วมมือกับภาคเอกชนที่ได้รับการสนับสนุนด้านภาษีในการจัดการประเด็นสาธารณะเหล่านี้

● สร้างกรอบนโยบายและปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนทางทะเลและชายฝั่ง

การสร้างกรอบระดับนโยบายชาติที่ดีในการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาไปในทิศทางที่ได้วางกรอบแนวนโยบายไว้ สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันว่าเห็นควรให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับประเด็นทางทะเลและชายฝั่ง ปรับกรอบแนวคิดการปฏิบัติงานแบบแยกส่วน (Fragment) ของระบบราชการที่มักถูกสะท้อนว่าเป็นอุปสรรคหนึ่งในการบูรณาการไปสู่การทำงานให้มีประสิทธิภาพร่วมกันได้ รวมถึงเตรียมการลงทุนและหาเงินอุดหนุนทางการเงินใหม่ ๆ ที่อาจต้องอาศัยความร่วมมือที่มากขึ้นระหว่างรัฐและเอกชน

ข้อเสนอหนึ่งที่สำคัญ คือ การเสนอให้มีการจัดตั้งรูปแบบองค์การเฉพาะกิจมากขึ้นในประเทศไทย สำหรับการเป็นศูนย์กลางประสานงานและปฏิบัติตามประเด็นหรือพื้นที่เฉพาะอันมีหน่วยงานเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ดังเช่น กรณีของประเด็นสืบเนื่องทางทะเลและชายฝั่ง อาทิ การแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายในประเทศไทย (IUU Fishing) ที่รัฐบาลมีการจัดตั้งศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (ศปมผ.) ซึ่งเป็นศูนย์กลางประสานการปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 18 หน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทะเล หรือศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นต้น

การกระจายอำนาจและความอิสระทางการเมืองสู่หน่วยการปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่พิเศษที่ติดกับชายฝั่งทะเลมากขึ้น ทั้งด้านการจัดเก็บรายได้ อำนาจในการบูรณาการนโยบายกับหน่วยงาน ๆ ที่เข้ามาบริการจัดการในประเด็นเดียวกัน ดังเช่น กรณีของการให้ความเป็น

เอกราชทางการเมืองกับรัฐบาลท้องถิ่น ในรัฐธรรมนูญ Policy Framework for Philippine Ocean Management มีมาตรการให้อำนาจและความรับผิดชอบ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลภายใต้เขตการปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการทำประมง เพราะเป็นการจัดการข้อจำกัดในขอบเขตการบริหารจัดการน่านทะเลที่ต้องการความคล่องตัว การปกครองส่วนท้องถิ่นจึงตอบโจทย์ ส่วนการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ หน่วยงานระดับชาติจะมีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาหารือกับการปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคประชาสังคม

● กลไกผลักดันและเตรียมพร้อมนำผลการวิจัยสู่การพัฒนาในระดับนโยบาย

ความสำคัญของวิจัยจะสามารถสะท้อนถึงแนวทางหรือข้อเสนอที่ดีอย่างไรก็ตาม แต่หากผลการศึกษานั้นมีอาจนำไปสู่กระบวนการนโยบายสาธารณะหรือสร้างแรงกดดันไปยังผู้มีอำนาจตัดสินใจของรัฐได้แล้ว ก็มีโอกาสเรียกว่าได้งานวิจัยนั้นสร้างประโยชน์ให้ประเทศชาติได้อย่างแท้จริง

เพื่อที่จะสร้างแรงกดดันและโน้มน้าวให้ผลที่ได้จากงานวิจัยนำไปสู่กระบวนการนโยบายสาธารณะและพัฒนาสู่รูปธรรมในอนาคต คือการใช้เครื่องมือทางการสื่อสารกับสังคม ส่งสาร สร้างกระแส นำเสนอประเด็นหรือปัญหาให้สังคมสาธารณะได้รับรู้มากขึ้น คณะผู้วิจัยอาจจำเป็นต้องมองหาช่องทางการสื่อสารที่หลากหลาย อาทิ เครือข่ายสังคมออนไลน์ นักสื่อสารมวลชน นักเคลื่อนไหว ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาวิจัยและนำผลความก้าวหน้า รวมทั้งการนำเสนอข้อค้นพบไปสู่สังคมได้รับรู้ในวงกว้าง

● วางกรอบนโยบายส่งเสริมและสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มความสามารถของบุคลากรเชี่ยวชาญทางทะเลและชายฝั่งให้มีความเป็นอาชีพ มีจริยธรรม และมีความทุ่มเทในการสนับสนุนการพัฒนาตั้งแต่การเร่งสร้างทรัพยากรมนุษย์เยาวชนรุ่นใหม่ การสร้างแรงจูงใจดึงดูดผู้มีความรู้ศักยภาพและสร้างเส้นทางอาชีพรองรับอย่างสมเหตุสมผล รวมถึงการพัฒนาผู้ที่มีความเชี่ยวชาญตามหน่วยงานให้เพิ่มความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์ต่อแผนนโยบายรวมไปถึงภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและประชาชน เพื่อให้มีความรับรู้และมีความพร้อมกับนโยบายในอนาคต ดังเช่น กรณี การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ตาม National Marine Policy Indonesia มีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ตามประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ เช่น การเพิ่มคุณภาพและปริมาณของการศึกษาทางทะเลและการประมง การส่งเสริมการศึกษาและการรับรู้ของประชาชนประเด็นทะเลผ่านรูปแบบการศึกษา การปรับปรุงการบริหารจัดการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในมหาสมุทร

● มุ่งรักษาสีทธิและแสวงหาผลประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศและความร่วมมือในเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

การดำเนินนโยบายต่างประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพในการบรรลุถึงผลประโยชน์ของชาติ ตามนโยบายของประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ ทั้งในรูปแบบของการดำเนินนโยบายต่างประเทศ และการใช้ผลประโยชน์ทางทะเลจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล ที่จะเป็นประเด็น

สำคัญต่อการพัฒนาบทบาทของภาครัฐในเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กรณีศึกษาที่สามารถนำมาเป็นแม่แบบและประยุกต์ใช้ตามบริบทของประเทศไทยในประเด็นนี้คือ National Marine Policy Indonesia ยุทธศาสตร์การทูตทางทะเล มีหลักการในการดำเนินนโยบายเชิงกลยุทธ์ของการทูตทางทะเล เช่น เสริมสร้างความเป็นผู้นำในการร่วมมือทางทะเลในระดับทวิภาคีภูมิภาค และพหุภาคี ความเป็นผู้นำหรือบทบาทเชิงรุกในการกำหนดบรรทัดฐานสากลเกี่ยวกับกิจการทางทะเล การเร่งรัดการเจรจาต่อการต่อรองการกำหนดพรมแดนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือการเร่งรัดพื้นที่เขตขยายตามกฎหมายระหว่างประเทศ

3.3.2 บทบาทภาคเอกชน

ภาคเอกชนเป็นตัวแสดงสำคัญที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาของภาครัฐ โดยเป็นตัวขับเคลื่อนในการใช้ทรัพยากรทางทะเล จากกิจกรรมทางทะเล เช่น การประมง การท่องเที่ยวทางทะเล อุตสาหกรรมทางทะเล การขนส่งทางทะเล ท่าเรือ หากจะพัฒนาบทบาทของภาคเอกชน มองในประเด็นของการมีส่วนร่วมกันทางนโยบาย ตั้งแต่ การกำหนด การขับเคลื่อน การดำเนินกิจกรรมและการตรวจสอบร่วม การเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ให้เป็นภาคที่ทำบทบาทเชิงรุก พัฒนาหลักการการบริหารการใช้ทรัพยากรเพื่อให้มีการดำเนินธุรกิจที่มีความยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับท้องถิ่น แนวทางการแก้ไขปัญหามนพื้นฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ สู่ธุรกิจใหม่ที่ใส่ใจระบบนิเวศมากขึ้น ผ่านรูปแบบการประสานงานภายในกรอบที่ครอบคลุมการจัดการบนพื้นฐานระบบนิเวศตามทรัพยากรและความพร้อมของภาคเอกชนมากขึ้นกว่าเชิงรับในการรอทำตามแนวนโยบายที่รัฐและเอกชน ต้องร่วมมือกันบนพื้นฐานความความเข้าใจในทิศทางเดียวกัน

- การแลกเปลี่ยนข้อมูลและนำเสนอแนวทางผลประโยชน์สูงสุดของตามแบบธุรกิจร่วมกับรัฐ รวมถึงการดำเนินธุรกิจที่มีหลักธุรกิจแบบยั่งยืนและมีผลประโยชน์แห่งชาติและผลประโยชน์ของชาติร่วมเป็นวิสัยทัศน์ เช่น การประเมินโอกาสและความเสี่ยงจากการลงทุนของภาคธุรกิจเพื่อเข้าสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงินภาคเอกชนดำเนินการเชิงรุกพร้อมกับแนวนโยบายของรัฐ ดำเนินการตามกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบของธุรกิจต่อระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งการประเมินโอกาสทางการตลาดและการเงินของกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องในเขต Blue Economic Zone

การร่วมลงทุนและสร้างเครือข่ายการลงทุนจากภาคธุรกิจอุตสาหกรรมเกิดใหม่ (Emerging Industries) ทะเลและชายฝั่งยังคงเป็นแหล่งทรัพยากรที่น่าสนใจในการส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมเกิดใหม่ที่ใช้นวัตกรรมขั้นสูงขับเคลื่อนซึ่งยังมีโอกาสทางธุรกิจที่เปิดกว้างอยู่สูงในปัจจุบัน สร้างเครือข่ายการลงทุนจากภาคธุรกิจด้วยกัน อาทิ การวิจัย Marine Biotechnology ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มของทรัพยากรได้มหาศาล

นอกจากนี้ควรเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมิติที่แต่ละภาคส่วนเกี่ยวข้อง เช่น การค้า การลงทุน การพัฒนานวัตกรรม การวิจัยพัฒนา การฟื้นฟูและอนุรักษ์ โดยกำหนดรูปแบบการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ ในรูปแบบหุ้นส่วนการพัฒนาภาครัฐ-เอกชน/ประชาชน (Public-Private Partnership: PPPs)

3.3.3 บทบาทภาคประชาสังคม

- พัฒนาเวทีของตัวแทนที่รวบรวมความสนใจทาง “ทะเล” แล้วพร้อมสร้างเครือข่ายในการขับเคลื่อนที่เข้มแข็ง พร้อมขับเคลื่อนสู่ระดับนโยบาย

ประเด็นของเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีมิติที่กว้างและหลากหลาย และมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสังคม ตั้งแต่ระดับบุคคล ถึงระดับประเทศ เพื่อให้ประเด็นของภาคประชาสังคมมองเห็นได้นำไปสู่ระดับนโยบาย อย่างเช่นกรณีของประเทศอินโดนีเซีย องค์การประชาสังคมเข้าไปมีส่วนร่วมในการร่างนโยบายในการกระบวนการพัฒนาระบบของกฎหมายในประเด็นสิ่งแวดล้อม

- เพิ่มบทบาทเชิงรุกกับภาคประชาชนให้เข้าใจและเกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ภาคประชาสังคมกับการสื่อสารในเรื่องหลักการเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับประชาชนทั่วไป ต้องเพิ่มบทบาทเชิงรุก มุ่งสร้างประเด็นให้เป็นสาธารณะมากกว่าที่จะมุ่งประเด็นเฉพาะกลุ่มที่สนใจเป็นที่ตั้ง เนื่องจากมองว่าประเด็นเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องผลกระทบของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดจากพฤติกรรมระดับปัจเจก หรือการตรวจสอบและการประเมินการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน หรือจะเป็นการเข้าร่วมในประเด็นระหว่างประเทศส่งผลต่อทุกมิติในสังคม เมื่อมุ่งประเด็นเป็นสาธารณะภายใต้การสร้างเครือข่ายที่สื่อสารไปแนวทางเดียวกันในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การดึงเยาวชนเข้ามามีส่วนรู้เห็นและขับเคลื่อน

3.3.4 บทบาทภาคประชาชน

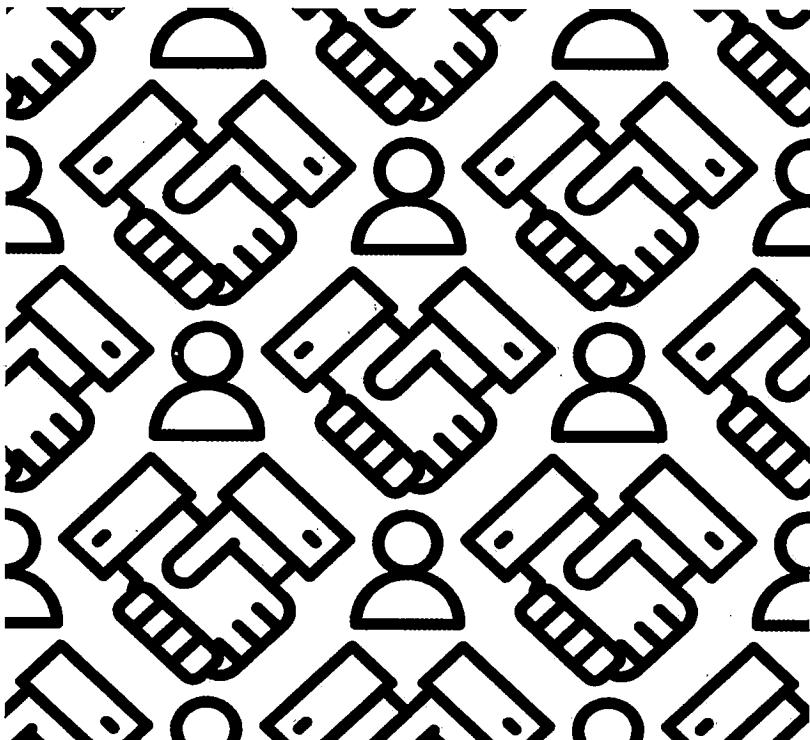
- **ลงมือปฏิบัติขับเคลื่อนกิจกรรมของภาคส่วนต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล** จากการเสริมสร้างศักยภาพ ความรู้ความเข้าใจ เรื่องแนวคิดและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับ Blue Economy จากภาคส่วนต่าง ๆ ภาคประชาชน นำกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการขับเคลื่อนให้การนำ Blue Economy ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมสำหรับบริบทของประเทศไทย

- **เพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชน**

ตามกระแสของประชาธิปไตยของการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนท้องถิ่นในการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้ด้วยตนเอง ตามทรัพยากรท้องถิ่น ตามองค์ความรู้และวิถีชีวิตโดยไม่ได้รับผลกระทบ ประกอบการดำเนินทางไปทิศทางเดียวกันกับทุกภาคส่วน ๆ ซึ่งอาจจะแสดงเป็นบทบาทของผู้นำของการเปลี่ยนแปลงจากตัวประชาชนสู่ภาคส่วนต่างๆ หรือจะบทบาทผู้ตามที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เช่น การบริหารจัดการขยะที่เริ่มจากสถาบันครอบครัว การสนับสนุนธุรกิจที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บทบาทภาคประชาชนและชุมชนท้องถิ่นในการขับเคลื่อนการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมิติที่แต่ละภาคส่วนเกี่ยวข้อง เช่น การค้า การลงทุน การพัฒนานวัตกรรม การวิจัยพัฒนา การฟื้นฟูและอนุรักษ์ โดยกำหนดรูปแบบการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ ในรูปแบบหุ้นส่วนการพัฒนาภาครัฐ-เอกชน/ประชาชน (Public-Private Partnership: PPPs)

3.3.5 บทบาทสื่อมวลชน

- การเพิ่มมิติของหลักการเศรษฐกิจสำน้ำเงินสู่การนำเสนอผ่านกิจกรรมของสื่อมวลชน เช่น การเพิ่มช่องทางสื่อสารแนวทงนโยบายของรัฐ ในประเด็นยุทธศาสตร์ในอนาคต การบริหารจัดการ นโยบายต่าง ๆ ทั้งในรูปแบบของการเสนอข่าว หรือสารคดีที่เกี่ยวข้อง การตอถ้ำประเด็นของภาคประชาสังคม ประชาชน จากประเด็นเชิงพื้นที่เป็นประเด็นระดับชาติเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนกับกิจกรรมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น นำเสนอสารคดีผลกระทบของขยะทะเล การประท้วงเรื่องทัวรศุนย์เหรียญกับการท่องเที่ยวทางทะเล



บทสรุป : เศรษฐกิจสีน้ำเงิน พื้นที่ใหม่ของนโยบาย การพัฒนาเศรษฐกิจไทยสู่ความยั่งยืน

โสภารัตน์ จารุสมบัติ

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับทะเลและชายฝั่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งที่ดำเนินกิจกรรมในทะเล และโดยรอบมหาสมุทร อาจเรียกได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การผลิตพลังงานทดแทนนอกชายฝั่ง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำเหมืองในน้ำทะเลลึก และเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล สิ่งเหล่านี้มักถูกกล่าวอ้างว่าจะนำมาซึ่งโอกาสใหม่ ๆ การเจริญเติบโต และความหลากหลายของเศรษฐกิจมหาสมุทร (Ocean Economy) รัฐบาลถือเป็นหนึ่งในผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนความเจริญเติบโตเหล่านี้ผ่านเครื่องมือใหม่ อย่างนโยบายและแผนพัฒนาทะเลแห่งชาติ ประเทศต่าง ๆ ควรหันมาใส่ใจทะเลและชายฝั่งในฐานะแหล่งทรัพยากรใหม่ของการปฏิบัติงาน การผลิตนวัตกรรมและความได้เปรียบในการแข่งขัน

มุมมองที่สำคัญที่จะสร้างความเจริญเติบโตในอนาคตของทะเลและชายฝั่งมีหลากหลาย หนึ่งในนั้นคือแนวคิด “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน” (Blue Economy) ซึ่งเป็นแนวคิดสำคัญที่เริ่มจากกระบวนการเคลื่อนไหวสีเขียวและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกลุ่มคนที่มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการทำลายระบบนิเวศทางทะเลอย่างร้ายแรงโดยกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ทั้งการทำประมงเกินขนาด การทำลายสิ่งแวดล้อมในทะเล การปลดปล่อยมลพิษ และผลกระทบจากสภาวะอากาศเปลี่ยนแปลง เหนือสีน้ำเงิน

จึงสามารถพบได้ทั่วไปในนโยบายหรือยุทธศาสตร์ทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ในยุคปัจจุบัน สิ่งเหล่านี้เป็นการพยายามส่งสัญญาณของรัฐบาลที่พยายามส่งเสริมเกี่ยวกับเรื่องการรักษาสมดุลที่ยั่งยืนระหว่างการเจริญเติบโตเศรษฐกิจและสุขภาพของมหาสมุทร (Ocean health)

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) กับเศรษฐกิจมหาสมุทร (Ocean Economy) มีความแตกต่างกัน ซึ่งสามารถให้คำนิยามเกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างง่าย คือ ความพยายามในการลดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความเสี่ยงในการทำลายสภาพแวดล้อมหรือระบบนิเวศในมหาสมุทร กิจกรรมทางเศรษฐกิจเช่นนี้ในอนาคตจะช่วยลดอันตรายที่มีต่อทะเลและชายฝั่ง และช่วยให้ทะเลและชายฝั่งสามารถฟื้นฟูตนเองได้ การที่จะทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถปฏิบัติได้จริงนั้น ก็ต่อเมื่อกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจสามารถรักษาสอดคล้องกับการผลิตระยะยาวของระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งได้ กิจกรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าวยังต้องเป็นตัวช่วยเอื้อให้ระบบนิเวศทะเลและชายฝั่งอยู่ได้อย่างยืดหยุ่น สมบูรณ์ และยั่งยืน

ทะเลและชายฝั่งกำลังกลายเป็นประเด็นที่ถูกพูดถึงเกี่ยวกับการเจริญเติบโตและความยั่งยืนของการพัฒนา ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ ประชาคมโลกกำลังพยายามจัดลำดับความสำคัญของเศรษฐกิจเกี่ยวกับทะเลและชายฝั่ง ซึ่งตัวแปรสำคัญคือ กิจกรรมที่มนุษย์ดำเนินในทะเลและชายฝั่งเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ในระยะยาว กำลังเป็นตัวเร่งในการทำลายระบบสมุทรนิเวศ

แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จึงเป็นความพยายามในการจัดตำแหน่งแห่งที่ระหว่างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกับความสมดุลยั่งยืนของทะเลและชายฝั่ง โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเวทีการประชุมระหว่างประเทศต่าง ๆ ได้มีการหยิบยกแนวคิดเรื่อง “Blue Economy” มาหารือ

เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน แนวคิดดังกล่าวได้ถูกนำเสนอโดย Professor Gunter Pauli ซึ่งต่อมาได้มีการพัฒนาชุดหลักการของ Blue Economy เพื่อให้มีการดำเนินธุรกิจที่มีความยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับท้องถิ่น แนวทางการแก้ไขปัญหบนพื้นฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ วัฏจักรทางธรรมชาติและสสาร นวัตกรรม ความหลากหลาย และการตั้งสมมติฐานจากคำถามพื้นฐานเกี่ยวกับระบบเศรษฐกิจดั้งเดิม เนื่องจากที่ผ่านมาการประกอบการของนักลงทุนต่าง ๆ มักจะคำนึงถึงเฉพาะต้นทุนและผลประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่ได้นำถึงมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ทำให้ต้นทุนในการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกลับมามากอยู่กับสังคม Blue Economy จึงถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการดูแลรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน หรือหมายถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมริมชายฝั่งและในทะเล

สำหรับในปัจจุบันหลายประเทศ เริ่มมีการวางแผนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการพัฒนาทะเลและชายฝั่ง ซึ่งมีแนวทางเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แผนยุทธศาสตร์ทางทะเลเหล่านี้ช่วยให้ประเทศสามารถสร้างกรอบในการพัฒนาทรัพยากรชายฝั่งของตนเองได้ ภายในอาณาเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zones) ของประเทศตน รวมถึงการมียุทธศาสตร์สีน้ำเงินที่แสดงถึงวิสัยทัศน์ในการเป็นเศรษฐกิจมหาสมุทรที่ยั่งยืน อันจะส่งผลให้เกิดการชะลอกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดำเนินการในและรอบมหาสมุทร ซึ่งมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ได้ ทั้งยังช่วยให้ประเทศต่าง ๆ สร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตและความยั่งยืน คำนึงการใช้ทรัพยากรจากมหาสมุทรที่เกิดประโยชน์สูงสุดกับสมุทรนิเวศ สิ่งเหล่านี้มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความสนใจในระดับนโยบาย เพื่อนำไปสู่สังคมที่มีระบบเศรษฐกิจมหาสมุทรที่ยั่งยืนมากขึ้น

การจะเปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจมหาสมุทร (ocean economy) สู่ระบบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จึงมีความซับซ้อนและอาศัยระยะเวลานานในการจัดการ ซึ่งต้องอาศัยอย่างน้อย 5 กระบวนการ ได้แก่

กระบวนการที่หนึ่ง คือ การระดมความคิดเห็นร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในเรื่องเกี่ยวกับการลงทุนในพื้นที่ทะเลและชายฝั่งที่สร้างผลตอบแทนที่ดี และระบบนิเวศได้รับประโยชน์ ข้อดีของกระบวนการที่หนึ่งนี้ คือ การสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการดำเนินกิจกรรม จากรูปแบบเดิมที่ทำลายระบบสมุทรนิเวศ สู่ธุรกิจแนวใหม่ที่ใส่ใจระบบสมุทรนิเวศมากขึ้น ผ่านรูปแบบการประสานงานภายในกรอบที่ครอบคลุมการจัดการบนพื้นฐานระบบนิเวศ

กระบวนการที่สอง คือ นโยบายและแผนต้องมีความชัดเจนในการดำเนินงาน แต่สิ่งเหล่านี้ก็ยังไม่เพียงพอ เพราะจากการศึกษาของสหภาพยุโรปพบว่า แม้แผนและนโยบายที่ออกมาจะมีลักษณะที่ดี แต่ก็เกิดปัญหาในการปฏิบัติ เพราะขาดผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับระบบนิเวศในทะเลและชายฝั่ง ส่งผลให้ภาคธุรกิจไม่ได้รับความชัดเจนเท่าที่ควรเกี่ยวกับตัวชี้วัดที่เป็นเรื่องทางด้านเทคนิค ที่ต้องอาศัยความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ฉะนั้น การมีผู้เชี่ยวชาญในระดับเหล่านี้ ก็มีความจำเป็นต่อการปรับใช้ระบบเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

กระบวนการที่สาม คือ การปฏิรูปหน่วยงานหรือองค์การที่รับผิดชอบดูแลเรื่องเกี่ยวกับทะเลและชายฝั่ง เพราะจากอดีตการบริหารเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ผ่านมา พบว่า หน่วยงานมุ่งเน้นแต่การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องโดยแยกงานกันทำ แต่สำหรับระบบเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ใส่ใจระบบนิเวศ มีความจำเป็นที่ทุกหน่วยงานต้องบูรณาการทำงานร่วมกัน ปกป้องหรือกันมากขึ้น ออกกฎระเบียบ กฎหมาย มีสถาบัน

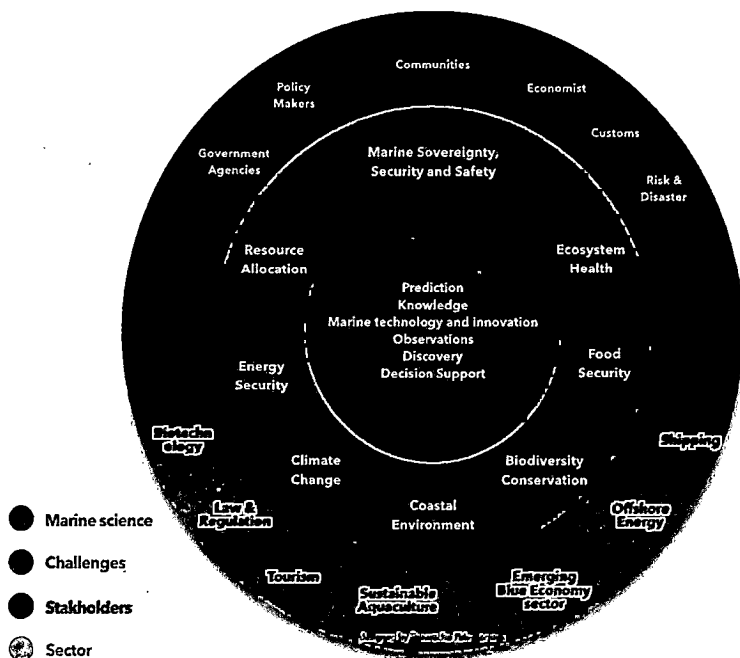
ที่แข็งแกร่งและการทำงานร่วมมือกันระหว่างรัฐมนตรี รวมถึงการตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วย

กระบวนการที่สี่ คือ การมีข้อมูลทางเศรษฐกิจและองค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่ดีมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะสิ่งเหล่านี้ทำให้การกำหนดตัวชี้วัดมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพราะจะต้องมีการผนวกรวมการคิดคำนวณการสูญเสียของระบบนิเวศออกมาเป็นตัวเลขทางเศรษฐกิจด้วย ทำให้องค์ความรู้ทั้งสองด้านต้องสามารถนำมาผนวกรวมกันได้อย่างลงตัวมากที่สุด เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการเสนอการลงทุนและดำเนินนโยบายต่อไป

กระบวนการที่ห้า คือ นวัตกรรมทางการเงินจะเป็นเรื่องที่สำคัญในการลงทุนในเรื่องเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทนี้ เพราะเนื่องจากการต้องสูญเสียเงินไปกับการดูแลระบบนิเวศร่วมด้วย ส่งผลให้ผลตอบแทนที่ได้รับต่ำ การคิดค้นระบบวิธีการ หรือนวัตกรรมทางการเงินใหม่ ๆ ที่อาจต้องอาศัยความร่วมมือที่มากขึ้นระหว่างรัฐและเอกชน สิ่งเหล่านี้จะส่งผลให้มีอุตสาหกรรมรูปแบบใหม่ ที่ใส่ในระบบสมุทรนิเวศมากยิ่งขึ้น

สิ่งที่ค้นพบคือ ปัจจุบันหลายประเทศเริ่มดำเนินการในการจัดทำตามกรอบเศรษฐกิจสีน้ำเงินนี้ แต่ก็ต้องพบกับอุปสรรคและปัญหาในหลายประเด็น ทั้งในเรื่องนิยามความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การปรับปรุงระบบกฎหมาย ระบบการบริหารงานภาครัฐ การเตรียมการลงทุนและการเงิน การนำสิ่งเหล่านี้ไปปฏิบัติ ซึ่งถือเป็นความท้าทายที่ยิ่งใหญ่ของเรื่องนี้ ฉะนั้นการมีกรอบที่ชัดเจนทั้งในเรื่องของนิยาม การบริหารจัดการ สถาบันการลงทุน นวัตกรรมทางธุรกิจ จะช่วยหนุนให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินดำเนินไปได้อย่างสะดวกและเห็นผลมากขึ้น

การเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่การเป็น Blue Economy นับว่าเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยข้อมูลทางวิชาการทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศที่ได้พิจารณาร่วมกันอย่างครบถ้วนและรอบคอบบนเป้าประสงค์ร่วมกัน รวมทั้งกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในประเด็นต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้เกิดการนำแนวทางของ Blue Economy ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังแสดงในภาพที่ 3-8



ภาพที่ 3-8

ประเด็นและความเชื่อมโยงต่าง ๆ ในการพิจารณาเตรียมความพร้อม
สู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

สำหรับประเทศไทยแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังเป็น
เรื่องใหม่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แนวทางในการสร้างความยั่งยืนให้เกิ
ขึ้นกับฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ยังคงดำเนินงานภายใต้กรอบการ
ทำงานในระดับนโยบายที่มุ่งเน้นเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและการบรรลุ
เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งการอนุรักษ์และการใช้ทรัพยากรทางทะเล
และมหาสมุทรอย่างยั่งยืน (SDG14) ยังคงเป็นเพียงเป้าหมาย 1 ใน 14
เป้าหมาย โดยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เริ่มมีการนำกรอบแนวคิดเศรษฐกิจ
สีน้ำเงินมาประยุกต์ใช้ในการวางกรอบการพัฒนาประเทศ เช่น ประเทศ
เกาหลี ประเทศจีน มีการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยสร้าง
กลไกและเครื่องมือในระดับนโยบายจนถึงการทำงานในระดับพื้นที่ เช่น การ
ผนวกแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเข้าไปตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจของ
ประเทศ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา และบรรจุในเป้าหมายการพัฒนา มีการ
กำหนดสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และมีการ
พัฒนาโครงการนำร่องในสาขาการผลิตที่ตนเองมีศักยภาพ เป็นต้น

ในส่วนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากร
ทางทะเลและชายฝั่งที่ถูกประกาศใช้ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา และกฎหมาย
ที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พบว่าข้อสังเกตที่
สำคัญ คือ กฎหมายส่วนใหญ่ถูกนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาสถานการณ์
ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่มีอยู่ในขณะนั้น เช่น ปัญหาความ
เสื่อมโทรมทรัพยากรทางทะเล ปัญหา IUU ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพ
ภูมิอากาศ เป็นต้น นอกจากนี้ กฎหมายทุกฉบับมีการตั้งคณะกรรมการ
ซึ่งส่วนใหญ่คณะกรรมการที่มาจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะทับซ้อน
กันระหว่างคณะกรรมการตามกฎหมายแต่ละฉบับ ดังนั้น ความคาดหวัง
ที่ต้องการให้เกิดการทำงานที่เป็นเอกภาพและมีการบูรณาการระหว่าง

หน่วยงานที่ดูแลกฎหมายแต่ละฉบับ เพื่อขับเคลื่อนตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินจำเป็นต้องอาศัยการประสานงานระหว่างกลไกต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายแต่ละฉบับ

สุดท้ายประเด็นที่ท้าทายการขับเคลื่อนตามแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย คือ การขาดข้อมูลพื้นฐานที่รองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ครอบคลุม ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน เช่น ข้อมูลมูลค่าและสถานภาพทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ข้อมูลการสูญเสียทรัพยากรจากพัฒนาทางเศรษฐกิจทางทะเล เป็นต้น เพราะตัวอย่างประสบการณ์ของประเทศไทยเคยพบว่ามีว่าในระดับนโยบายนำแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาใช้ แต่ยังไม่มีความพร้อมทางด้านข้อมูล ด้านเทคนิค และโครงสร้างพื้นฐาน ก็ทำให้การดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินไม่ประสบความสำเร็จ

ดังนั้น ประเด็นสำคัญที่ประเทศไทยควรมีการดำเนินการจึงประกอบด้วย

1. ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์

- ควรกำหนดให้มีนโยบายชาติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (Marine National Policy) ที่ครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทั้งหมด เพื่อใช้เป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน
- ควรกำหนดนิยามความหมายของกรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย นอกจากนั้นควรมีการระบุสาขาการผลิตที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เพื่อสะท้อนให้เห็นโอกาสในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการวางแผน กำหนดมาตรการในการอนุรักษ์และใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน

- ควรมีจัดตั้งกลไกขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ในระยะแรกต้องสร้างศูนย์ประสานงานเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy Think Tank) ที่ทำหน้าที่เชื่อมประสานกับกลไกคณะกรรมการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่มีอยู่ในปัจจุบันที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น คณะกรรมการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะกรรมการนโยบายและอำนวยการรักษาสภาพประโยชน์แห่งชาติทางทะเล คณะกรรมการนโยบายและแผนบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งแห่งชาติ เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานให้ความรู้และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน กับคณะกรรมการต่าง ๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นศูนย์รวมของนักวิชาการที่สนใจทางด้านการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

2. ด้านกลไกขับเคลื่อน

- ควรเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ภาคประชาชนและชุมชนท้องถิ่นในการขับเคลื่อนการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ในมิติที่แต่ละภาคส่วนเกี่ยวข้อง เช่น การค้า การลงทุน การพัฒนานวัตกรรม การวิจัยพัฒนา การฟื้นฟูและอนุรักษ์ โดยกำหนดรูปแบบการดำเนินงาน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ ในรูปแบบหุ้นส่วนการพัฒนาภาครัฐ-เอกชน/ประชาชน (Public-Private Partnership: PPPs)

3. ด้านข้อมูลและองค์ความรู้

- ควรผลักดันให้มีการจัดทำข้อมูลพื้นฐานระดับรายสาขาการผลิต (Sectoral baseline information) ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จาก

ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้เป็นข้อมูลนำเข้าในระบบบัญชีเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม (System of Economic and Environmental Account: SEEA) เพื่อเป็นสะท้อนให้เห็นการบูรณาการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศจากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเข้าไปบัญชีรายได้ประชาชาติ (National Income Account) ให้มีความสมบูรณ์และครอบคลุมมากกว่าในช่วงเวลาที่ผ่านมา

- ควรมีการปรับปรุงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้มีความทันสมัย เช่น ข้อมูลมูลค่าของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มูลค่าทางเศรษฐกิจจากการใช้ประโยชน์ทรัพยากรในกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ข้อมูลต้นทุนในการบริหารจัดการและการอนุรักษ์ทรัพยากร ตลอดจนฐานข้อมูลทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งและข้อมูลการสูญเสียของระบบนิเวศจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับเป็นข้อมูลนำเข้าไปสู่ระบบบัญชีเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม (System of Economic and Environmental Account: SEEA)

- ควรจัดให้มีการสร้างเสริมศักยภาพให้กับบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนและชุมชนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินทั้งในด้านแนวคิดและทางด้านเทคนิคผ่านช่องทางร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยของประเทศไทยและประเทศที่มีประสบการณ์ในการพัฒนากรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งจะทำให้เกิดเวทีและเครือข่ายแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อไปในอนาคต

4. ด้านมาตรการจูงใจ

หน่วยงานภาครัฐควรกำหนดมาตรการจูงใจให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมใด ๆ ก็ตามที่ทำให้การใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเกิดความยั่งยืน ตัวอย่างเช่น มาตรการทางด้านภาษี มาตรการทางการเงิน และสิทธิพิเศษต่าง ๆ เป็นต้น

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความ

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. 2557. รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
โครงการการวิเคราะห์ความคุ้มค่า การประเมินผลกระทบระบบ
นิเวศทางทะเล และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์
ทรัพยากร. กรุงเทพฯ: กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม.

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. 2560. แผนพัฒนาการ
ท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564). สำนักงาน
ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและ
กีฬา. กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการโรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์
ทหารผ่านศึก.

นลินี กาญจนามัย. 2561. นิคมมาตาพุตยันเดินหน้าถมทะเลพร้อมป้องกัน
ผลกระทบชาวประมง. อปท. นิวส์. ปีที่ 11 ฉบับที่ 279 วันที่ 1-15
มีนาคม 2561. หน้า 20.

นวรรตน์ ไกรพานนท์, วรัชยา สุวรรณเนตร, อำนาจ วงศ์บัณฑิต และวรศักดิ์
พ่วงเจริญ. 2556. แนวคิดและความท้าทายในการวางแผนเชิงพื้นที่
ทางทะเลในประเทศไทย. หน้า 1-22. ใน ประมวลผลงานวิจัย
การประชุมวิชาการวิทยาศาสตร์ทางทะเล 2555: การบูรณาการ
การศึกษาวิทยาศาสตร์ทางทะเลภายใต้สภาวะการเปลี่ยนแปลง
ของโลก (Multi-disciplinary Marine Studies in the Changing

- World). วันที่ 17-19 ตุลาคม 2555 ณ โรงแรมตะวันนา กรุงเทพฯ จัดโดยสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย และสถาบันวิจัยทรัพยากรน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นวรรตน์ ไกรพานนท์, กัญติยา สดใส และวรรษยา สุวรรณเนตร. 2556. ช่องว่างทางนโยบายกับการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทย. หน้า 195-236. ใน ความท้าทายการจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลไทยภายใต้กติกาสากล. ชุดโครงการยุทธศาสตร์การจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). กรุงเทพฯ: บริษัท วิกี จำกัด.
- นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 59. 2559. ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี พ.ศ.2561-2580 ฉบับสำหรับเผยแพร่. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.).
- พงษ์ศักดิ์ เลาสวัสดิ์ชัยกุล. 2560. กว้างซี-กว้างตุง ประตุ่จิ้นตอนใต้: โอกาสในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมกับนโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ 21. วารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปีที่ 13 ฉบับที่ 50 ประจำเดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560. หน้า 8-13.
- เรณู สุขารมณ และยุวดี คาคการณ์ไกล. 2554. บทวิจารณ์หนังสือ: The Blue Economy-10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs. วารสารเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ 4(7): 78- 86.

วรลักษณ์ ศรีโย. 2552. บทบาทสื่อมวลชนกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
และสิ่งแวดล้อม: ศึกษาเปรียบเทียบการนำเสนอข่าวหนังสือพิมพ์
เดลินิวส์และหนังสือพิมพ์ข่าวสด. งานวิจัยหลักสูตร. กรุงเทพฯ:
สถาบันอิศรา มูลนิธิพัฒนาสื่อมวลชนแห่งประเทศไทย.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. 2550. ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล:
สถานการณ์และข้อเสนอ. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การวิจัย.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2559.
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ. 2560-
2564. สำนักนายกรัฐมนตรี.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2559.
กรอบแนวคิดและทิศทางของแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม
พ.ศ. 2560-2564. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2560.
แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2560-2564. กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2560.
รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2559. กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: บริษัท สายเส้น
ศรีเอช จำกัด.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557. ยุทธศาสตร์การ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งไทย พ.ศ. 2558-2565.
กระทรวงคมนาคม.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2558.
แผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. 2558-
2573. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2560ก.
นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ พ.ศ. 2560-2579. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2560ข.
แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560-2564. กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.

สำนักงานผู้แทนประจำประเทศไทย. 2554. “รายงาน ADB.” ภาคประชาสังคม
ในประเทศไทยพอสังเขป. พฤศจิกายน.

สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ. 2557. แผนความมั่นคงแห่งชาติ
ทางทะเล พ.ศ. 2558-2564.

สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ. 2558. แผนความมั่นคงแห่งชาติ
ทางทะเล พ.ศ. 2558-2564.

อรพรรณ ณ บางช้าง. 2557. การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้มาตรการ
ทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสนับสนุนการบริหารการจัดการทรัพยากร

ทางทะเล. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ฝ่ายชุมชนและสังคม. รายงานฉบับสมบูรณ์.

อรพรรณ ณ บางช้าง และคณะ. 2552. โครงการศึกษามูลค่าทางเศรษฐกิจของทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพ. สนับสนุนโดย สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ (องค์การมหาชน).

Laplante B. (2007). การนำเสนอในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง Air Pollution Taxation Hanoi, Vietnam. Hanoi.

Laplante B. เอกสารประกอบการฝึกอบรมนักเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมสนับสนุนโดย Economy and Environment Program for Southeast Asia.

เว็บไซต์

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. 2556. กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค: ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS). www.mfa.go.th (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2561).

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. 2557. กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค: ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC). www.mfa.go.th (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2561).

กระทรวงการต่างประเทศ. 2561. การประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ในโอกาสครบรอบ 25 ปี ความสัมพันธ์อาเซียน-อินเดีย.

- www.mfa.go.th (เข้าถึงเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561).
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. สันฐานชายฝั่งทะเลไทย. [Online]. แหล่งที่มา <http://marinegiscenter.dmcr.go.th/km/morphological03/> (เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2561).
- คมชัดลึก. 2561. “บิ๊กตุ๋” ตั้งกรรมการขับเคลื่อน ไทยนิยม ยั่งยืน-คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 21/2561 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน. <http://www.komchadluek.net/news/regional/310485> (เข้าถึงเมื่อวันอาทิตย์ที่ 28 มกราคม 2561).
- โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme: UNDP). Biodiversity Finance Initiative. www.biodiversityfinance.net
- ธนิต โสรัตน์. 2561. เอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง Blue Ocean Economy เศรษฐกิจสีคราม: ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, บรรยายให้กับเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องทะเล ครั้งที่ 3 จัดโดยคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560. [Online]. แหล่งที่มา http://www.tanitsorat.com/file/เนื้อหา-สมุททานุภาพกับเศรษฐกิจทางทะเล%20_สกว._.pdf [เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2561].

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง. [Online].
แหล่งที่มา http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422 (เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2561).

แผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2560-2579. [Online]. แหล่งที่มา <http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER15/DRAWER056/GENERAL/DATA0000/00000159.PDF> (เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2561).

ลดาวัลย์ คำภา. 2559. การขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้กรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน. การสัมมนาเครือข่าย กขร. เพื่อพัฒนาการติดตามการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ประจำปี 2559 วันที่ 23 กันยายน 2559 ณ โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ. <http://dmcrrth.dmcrr.go.th/attachment/dw/download.php?WP=rUqjMT04qmSZG22D-M7y04TyerPMjBT0mqmIZZJ1CM500hJatrTDo7o3Q> (เข้าถึงวันพฤหัสบดีที่ 18 มกราคม 2561)

วิชญ์พล สุธาสินินท์. 2560. เมื่อจินตนาการใหญ่: ธนาคารโลกในเวอร์ชันเอเชีย https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/DocLib_/article14_04_15.pdf (เข้าถึงเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 7 ธันวาคม 2560). 3 หน้า.

สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของทางราชการ. 2560. แผนปฏิบัติการ (Action Plan) แผนงาน/โครงการสำคัญของกรมควบคุมมลพิษ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560. www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER3/.../00000883.PDF (สืบค้นเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2561). 11 หน้า.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2560. “One Belt and One Road”
เส้นทางสายไหมของจีนในศตวรรษที่ 21 [http://www.oie.go.th/
sites/default/files/attachments/article/onebelt.pdf](http://www.oie.go.th/sites/default/files/attachments/article/onebelt.pdf)
(เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2560). 4 หน้า.

สำนักโฆษก. 2560. นายกรัฐมนตรีเป็นประธานประชุม กพย. เห็นชอบ
Roadmap การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17
เป้าหมาย. [http://www.thaigov.go.th/news/contents/de-
tails/5091](http://www.thaigov.go.th/news/contents/details/5091) (เข้าถึงวันพฤหัสบดีที่ 18 มกราคม 2561)

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. 2561. (ร่าง) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
ว่าด้วยคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (ฉบับที่...) พ.ศ.....
[https://cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top
serl=99324807](https://cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?topserl=99324807) (เข้าถึงวันจันทร์ที่ 29 มกราคม 2561).

อนุสิษฐ คุณากร. 2555. เอกสารประกอบการอภิปรายทางวิชาการเรื่อง
“ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล และนโยบาย”, แหล่งที่มา [http://
www.arri.chula.ac.th/Academic/marine%20Science%20
3%202012/powerpoint/Polycie/Anusit.pdf](http://www.arri.chula.ac.th/Academic/marine%20Science%203%202012/powerpoint/Polycie/Anusit.pdf) (เข้าถึงข้อมูล
เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2561).

อาร์วายทีไนน์. 2561. การขอความเห็นชอบต่อร่างปฎิญญาเคลี สำหรับ
การประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดียในโอกาสครบรอบ 25 ปี
ความสัมพันธ์อาเซียน-อินเดีย [http://www.ryt9.com/s/
cabt/2768369](http://www.ryt9.com/s/cabt/2768369) (เข้าถึงเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561).

อาร์วายทีไนน์. 2552. แผนแม่บทการจัดการประมงทะเลไทย (พ.ศ. 2552-2561) <http://www.ryt9.com/s/cabt/559611> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561).

Eastern Economic Corridor (EEC). 2017. (ร่าง) แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. www.eeco.or.th (สืบค้นเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2561). 5 หน้า.

Books and Articles

Apisitniran, L. 2018. EEC to align with One Belt, One Road. Bangkok Post, Monday, January 15, 2018. p. B5.

ASEAN Secretariat. 2017. Fifth ASEAN State of the Environment Report. The ASEAN Secretariat, Jakarta, Indonesia.

Barnes, J. I. 1998. Wildlife economics: A study of direct use values in Botswana's wildlife sector. Ph.D. Thesis. London: University College.

Binswanger, Hans P. 1991. Brazilian Policies that Encourage Deforestation in the Amazon. World.

Colgan, Charles S. 2016. Measurement of the Ocean Economy From National Income Accounts to the Sustainable Blue Economy. Journal of Ocean and Coastal Economics: Vol. 2, Article 12.

- Davis, D., Banks, S., Birtles, A., Valentine, P., & Cuthill, M. 1997. Whale sharks in Ningaloo Marine Park: Managing tourism in an Australian marine protected area. *Tourism Management*, 18 (5): 259-271.
- Dharmaratne, G., F. Y. Sang, and L. J. Walling. 2000. Tourism Potentials for Financing Protected Areas. *Annals of Tourism Research*, 27 (3): 590-610.
- Ebarvia, M. C. and C. Habito. 2014. Nurturing Sustainable and Inclusive Coastal and Ocean-based Blue Economy. *Tropical Coasts* 18 (1): 4-23.
- Evans_Illidge, E.A. and Murphy, P.T. (undated) A New Approach to Benefit Sharing in Bioprospecting.
- Ebarvia, Maria Corazon M. 2016. Economic Assessment of Oceans for Sustainable Blue Economy Development. *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2, Article 7.
- Economist Intelligence Unit. 2015. The blue economy: growth, opportunity and a sustainable ocean economy. An Economist Intelligence Unit briefing paper for the World Ocean Summit 2015.
- Gunter Pauli. 2010. The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 million Jobs.

- Hanley, Nick, Dabid Bell and Begona Alvarez-Farizo. 2003. Valuing the Benefits of Coastal Water Quality Improvements Using Contingent and Real Behavior. *Environmental and Resource Economics*, 24: 273–285.
- Hanley. N. et al. 1997. *Environmental Economics: In Theory and Practice*.
- Hoeksema. B. W. & J. L. Matthew. 2010. Contrasting bleaching patterns in mushroom coral assemblages at Koh Tao, Gulf of Thailand .Big Blue Conservation, Big Blue Dive Resort, Thailand.
- International Institute for Sustainable Development. 2016. State of Sustainability Initiatives Review: Standards and the Blue Economy.
- Kosmo, Mark Nicholas. 1987. Energy policy: Subsidies. World Resources Institute. Washington, DC, USA. p. 68.
- Lindberg, K. and Aylward, B. 1999. Price Responsiveness in the Developing Country Nature Tourism Context: Review and Costa Rican Case Study. *Journal of Leisure Research*, vol. 31, n. 3, pp. 281-299.
- Lindberg Kreg and Elizabeth Halpenny. 2001. Protected Area Visitor Fees. Summary. Cooperative Research Centre for Sustainable Tourism Griffith University, PMB 50 Gold Coast, Qld 9726 AUSTRALIA 6 August Version.

- Mc Glade. Jacqueline. The Role and Importance of Biodiversity Assessment in Securing Compliance with Policy and Regulations, European Environmental Agency.
- McIlgorm, Alistair. 2016. Ocean Economy Valuation Studies in the Asia-Pacific Region: Lessons for the Future International Use of National Accounts in the Blue Economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2, Article 6.
- Nabangchang. O. and et al. 2012. Sustainable Financing Strategies. International Union for Conservation of Nature (IUCN). Final Report.
- Park, Dr. Kwang Seo and Kildow, Dr. Judith T. 2014. Rebuilding the Classification System of the Ocean Economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2014, Article 4.
- Park, K. S. and J. T. Kildow. 2014. Rebuilding the Classification System of the Ocean Economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics* 1: 1-39.
- Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia (PEMSEA). 2014. Changwon Declaration Toward an Ocean-based Blue Economy: Moving Ahead with the Sustainable Development Strategy for the Seas of East Asia. *Tropical Coasts* 18(1): 26-29.

Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia (PEMSEA). 2015. Proceedings of Inception Workshop on Blue Economy Assessment, 29-30 July 2015, PEMSEA Resource Facility, Quezon City, the Philippines. PEMSEA/ WP/2015/35.

PEMSEA. 2015. Sustainable Development Strategy for the Seas of East Asia (SDS-SEA). PEMSEA, Quezon City, Philippines. Updated 2015.

PEMSEA. 2015. Blue Economy Assessment. Inception Workshop Report.

Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme. 2009. Economic Instruments to Solid Waste Management in Pacific Island Countries and Territories.

Spalding, Mark J. 2016. New Blue Economy: the Future of Sustainability. Journal of Ocean and Coastal Economics: Vol. 2, Article 8.

Sritama, S. 2017. Pattaya Yacht Club Predicts Marine Tourism Boom. Bangkok Post, Monday, 13 November 2017. p. B3.

Sterner, Thomas. 2003. Policy Instruments for Environmental and Natural Resource Management. Journal of Forest Economics, Volume 9, Number 1, 1 May 2003, pp. 65-66.

- Suparmoko, Matius. 2016. Role of the Ocean Economy in the National Income Accounts of Indonesia. *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2, Article 11.
- The Economic Commission for Africa. 2016. *Africa's Blue Economy: A policy handbook*.
- The World Conservation Union (IUCN). 2006. "Pay": Establishing Payments for Watershed Services, Edited by Mark Smith, Dolf de Groot and Ger Bergkamp.
- Therapat, C. 2018. "Thailand Riviera" wins cabinet seal of approval. *Bangkok Post*, Wednesday, March 7, 2018. p. 2.
- United Nations Development Project (UNDP). (2010). *Financial Sustainability Scorecard: For National System of Protected Areas*. A. Bovarnick. pp. 151-152.
- UNEP. 2015. *Blue Economy: Sharing Success Stories to Inspire Change*.
- Weterings ,Robbie. 2011. A GIS-Based Assessment of Threats to the Natural Environment on Koh Tao, Thailand. *Kasetsart J. (Nat. Sci.)* 45: 743-755 *Marine Conservation New Heaven, Koh Tao, Surat Thani*.
- Whisnant, R., and Reyes, A. 2015. *Blue Economy for Business in East Asia: Towards an Integrated Understanding of Blue Economy. Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia (PEMSEA)*.

- Wipatayhotin, A. 2017. Passion for Marine Life Stared Early. Bangkok Post, Monday, 27 November 2017. p. 3.
- WWF Baltic ecoregion program. 2015. The Principles for a Sustainable Blue Economy.

Websites

- ASEAN Secretariat. 2018. Delhi Declaration of the ASEAN-India Commemorative Summit to Mark the 25th Anniversary of ASEAN-India Dialogue Relations. http://asean.org/storage/2018/01/Delhi-Declaration_Adopted-25-Jan-2018.pdf (Accessed 30 January 2018).
- Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC). 2014. Xiamen Declaration-Towards New Partnership through Ocean Cooperation in the Asia Pacific Region. http://www.Apec.org/Meeting-Papers/Ministerial-statements/Ocen-related/2014_ocean.aspx (Accessed 3 October 2017).
- Bertelsmann Stiftung and Sustainable Development Solutions Network, 2017. SDG Index and Dashboards Report 2017 Global Responsibilities, International spillovers in achieving the goals, Available from: <http://www.sdgindex.org/assetsfiles/2017/2017-SDG-Index-and-Dashboards-Report-regions.pdf> [9 April 2018]

Inclusive Development International (IDC). 2017. Making Inroads: Chinese Infrastructure Investment in ASEAN and Beyond. <https://www.inclusivedevelopment.net/wp-content/uploads/2017/03/3.-One-belt-One-road-initiative-TH.pdf> (Accessed 30 October 2017).

Indian Ocean Rim Association (IORA). 2015. Declaration of the Indian Ocean Rim Association on Enhancing Blue Economy Cooperation for Sustainable Development in the Indian Ocean Region (Mauritius Declaration on Blue Economy) www.iora.net/media/158070/mauritius_blue_economy_declaration.pdf (Accessed 3 October 2017).

Ministry of External Affairs (MEA). 2017. Joint Statement of the 15th Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) Ministerial Meeting (August 11, 2017). Government of India. <http://www.mea.gov.in/bilateraldocuments.htm?dtl/28862/Joint+Statement+of+the+15th+BIMSTEC+Ministerial+Meeting+August+11+2017> (Accessed 5 October 2017).

OECD, 2016. The Ocean Economy in 2030, Paris, 2016. [Online] Available from https://www.oecd.org/sti/ind/Session%201_b%20-%20Claire%20Jolly%20-%20Web.pdf [15 January 2017]

- UNEP, 2011. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication. [Online] Available from <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=126&menu=35> [15 January 2017]
- United Nations. 2018. Sustainable Development Knowledge Platform. <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs> (Accessed 17 January 2018).
- World Bank Group. 2016. BLUE ECONOMY DEVELOPMENT FRAMEWORK Growing the Blue Economy to Combat Poverty and Accelerate Prosperity, [Online] Available from <http://pubdocs.worldbank.org/en/446441473349079068/AMCOECC-Blue-Economy-Development-Framework.pdf> [15 January 2017]
- World Bank Group. 2017. BLUE ECONOMY Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries, Washington DC, 2017 [Online] Available from https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15434Blue_EconomyJun1.pdf [15 January 2017]

Pawan G. Patil, John Virdin, Sylvia Michele Diez, Julian Roberts, Asha Singh, 2016. TOWARD A BLUE ECONOMY: A PROMISE FOR SUSTAINABLE GROWTH IN THE CARIBBEAN, [Online] Available from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25061/Demystifying0t0the0Caribbean0Region.pdf;jsession-id=260790D7122F8EDD855DCFEABF3C1B51?sequence=4> [6 February 2017]

ประวัติผู้เขียน

เพติมศักดิ์ จารยะพันธุ์, ศาสตราจารย์ ดร.

- Doctor of Philosophy (Biology), Dalhousie University, Canada
- ผู้ทรงคุณวุฒิ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประธานคณะกรรมการทำงานปฏิรูปด้านระบบการบริการจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ภายใต้คณะกรรมการบูรณาการและขับเคลื่อนการปฏิรูปเชิงระบบและโครงการคณะกรรมการเตรียมการปฏิรูปประเทศ
- ประธานอนุกรรมการด้านบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล ภายใต้คณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งแห่งชาติ
- ประธานคณะกรรมการด้านพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่ง ภายใต้คณะกรรมการด้านบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล คณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งแห่งชาติ
- คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปและการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล
- คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

นวรัตน์ ไกรพานนท์, ดร.

- ปริญญาเอก สาขา Marine Science จาก Louisiana State University สหรัฐอเมริกา
- ผู้อำนวยการกองบริหารกองทุนสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นิรมล สุธรรมกิจ, รองศาสตราจารย์ ดร.

- Ph.D. (Macquarie University) Economics, Australia
- ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยนโยบายด้านเศรษฐกิจสีเขียว (PRO-Green) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ดร.

- วิทยาศาสตร์ดุซงฎิบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การอาหาร) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- วิทยาศาสตร์ดุซงฎิบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (เกษตรศาสตร์) มหาวิทยาลัย เชียงใหม่
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์สมาคมประมงนอกร่นน้ำไทย
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย
- กงสุลกิตติมศักดิ์ประเทศโมแซมบิก ประจำประเทศไทย
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์สมาคมการประมงสมุทรสาคร
- ที่ปรึกษาสมาคมผู้ผลิตปลาป่นไทย
- ที่ปรึกษาสหพันธ์อุตสาหกรรมประมงไทย
- อนุกรรมการจัดการความรู้เกี่ยวกับกฎหมายทะเล ในคณะกรรมการ สภาความมั่นคงฯ

อรวรรณ ณ บางช้าง-ศรีสาวลักษณ์, รองศาสตราจารย์ ดร.

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ที่ดิน University of Cambridge ประเทศ อังกฤษ
- ประธานมูลนิธิสถาบันเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมแห่งอนุภูมิภาค แม่น้ำโขงตอนใต้

- คณะทำงานเศรษฐศาสตร์ของระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ
- คณะทำงานกำหนดทิศทางและกรอบการดำเนินงานของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในการดำเนินงานตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- Member of the East Asian Association of Environmental and Natural Resource Economics (EAAERE)
- Member of the European Association of Environmental and Resource Economists (EAERE)
- Deputy Director, Economy and Environment Program for Southeast Asia (EEPSEA)

อติศร อิศรางกูร ณ อยุธยา, รองศาสตราจารย์ ดร.

- ปริญญาเอก (เศรษฐศาสตร์) พ.ศ. 2537 North Carolina State University
- อาจารย์ประจำ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)
- ที่ปรึกษา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

โสภารัตน์ จารุสมบัติ, รองศาสตราจารย์ ดร.

- Ph.D. (Urban Environmental Engineering & Management Program) School of Environment, Resources & Development, Asian Institute of Technology (AIT)
- อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์