สมุททานุภาพเศรษฐกิจของไทย....
ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลง

เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ
ผู้รับการศึกษาชั้นยศนาวาเอกและข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ
วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2566

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์
ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP
อดีตคณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

www.tanitsorat.com

1. ศักยภาพ : สมุทานุภาพของไทย
Sea Power Advantage

การได้ประโยชน์จากรัฐชายฝั่ง Coastal State Advantage

1. **ไทยเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน** มีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลก พื้นที่ทะเลไทย 323,488.32 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.04 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน (ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเล 23 จังหวัด ชายฝั่งทะเลทั้งด้านตะวันออกและตะวันตกมีระยะทางรวมกัน 3,193.44 กิโลเมตร

2. **"Regional Hub"ชายฝั่งทะเลของไทยอยู่ระหว่าง 2 มหาสมุทร**
   1) **ฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทย** ระยะทางยาวประมาณ 2,128.84 กิโลเมตรจากทะเลจีนใต้เชื่อมทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกมีพื้นที่ทะเล 202,676.2 ตารางกิโลเมตร
   2) **ทะเลฝั่งตะวันตก** ระยะทางยาวประมาณ 1,064.6 กิโลเมตรจากทะเลอันดามันเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียมีพื้นที่ทะเลรวมกัน 120,812.12 ตารางกิโลเมตร

3. **การมีอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตย (Sovereignty)** พื้นที่อ่าวไทยและอันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชาและในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมา

ที่มา: สมช.

1. ศักยภาพ : สมุททานุภาพของไทย Sea Power Advantage

สมุททานุภาพจากการเป็นรัฐชายฝั่ง ปี 2566 มูลค่า 24.493 ล้านล้านบาท (1/2)

- **การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุททานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน** เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลานุภาพทางทหาร, ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ

- **ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal State)** เป็นส่วนหนึ่งของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกอยู่ในกลุ่ม 142 ประเทศจาก 186 ประเทศทั่วโลกมีพื้นที่ติดทะเลมีพื้นที่เขตแดนทะเลประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ทะเลสัดส่วนเป็นร้อยละ 63.04 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดินประกอบด้วยชายฝั่งทะเลตะวันออกหรืออ่าวไทยและฝั่งตะวันตกระยะทางรวมกัน ประมาณ 3,193.44 กิโลเมตร

- **ที่ตั้งของประเทศอยู่ในภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสมทำให้ไทยเป็น “Trade Regional Hub”** มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค

- **ไทยเป็นประเทศส่งออกลำดับที่ 22 ของโลก** ในปี พ.ศ.2566 ภาคส่งออกทางทะเลมีสัดส่วนอยู่ใน GDP ประมาณร้อยละ 47.40 และภาคนำเข้าทางทะเลสัดส่วนใน GDP ประมาณร้อยละ 50.95 การขนส่งทางบก-ราง-แม่น้ำโขงข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-Malaysia และจีนตอนใต้สัดส่วนการส่งออกและนำเข้ารวมกันประมาณร้อยละ 10.90

1. ศักยภาพ : สมุททานุภาพของไทย Sea Power Advantage

สมุททานุภาพจากการเป็นรัฐชายฝั่ง ปี 2566 มูลค่า 24.493 ล้านล้านบาท (2/2)

- **Maritime Gateway** เป็นประตูเศรษฐกิจและฐานการผลิต-การลงทุนส่งผลต่อการค้าระหว่างประเทศทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 89.10 ของการขนส่งทั้งหมด มูลค่าสินค้านำเข้าส่งออก 4 ปีที่ผ่านมาเฉลี่ยปีละ 22.443 ลล.บาท
- **ปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยว** ที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61-63 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม
- **เป็นที่มาของรายได้จากทรัพยากรทางธรรมชาติ** ทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงทั้งในทะเลและชายฝั่งรวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องส่งเสริมให้เกิดการลงทุนใหม่และการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม
- **รายได้จากอุตสาหกรรม-บริการ-พาณิชย์นาวีและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง**
- **ค่าจ้างของแรงงานที่เกี่ยวข้อง** เช่น อุตสาหกรรม-บริการ **จีดีพีของจังหวัดที่ติดทะเล** ซึ่งมีรายได้จากท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างชาติ
- **เป็นแหล่งที่มารายได้ของรัฐ** จากรัฐวิสาหกิจและการร่วมทุนตลอดจนค่าจ้างและผลตอบแทนของแรงงานและภาษีรายได้บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล-สรรพสามิต
- ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลแต่ละปีมูลค่าจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมันดิบโลกและปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ

2. Sea – Land Economic Link Competency
ความสามารถในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ได้จากทะเล

Thailand as Sea & Land Connectivity Regional Hub

ภูมิรัฐศาสตร์ไทย : เอื้อต่อศักยภาพสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

2. Sea – Land Economic Link Competency
ความสามารถในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ได้จากทะเล

การเชื่อมโยงฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก

กิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากทะเลในทุกมิติเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำให้ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในลำดับที่ 22 ของโลกด้วยมูลค่าประมาณ 17.914 ล้านล้านบาท (ปี พ.ศ.2566) หรือประมาณ 508,937 ล้านเหรียญสหรัฐ (อัตราแลกเปลี่ยน 35.20 บาท/USD)

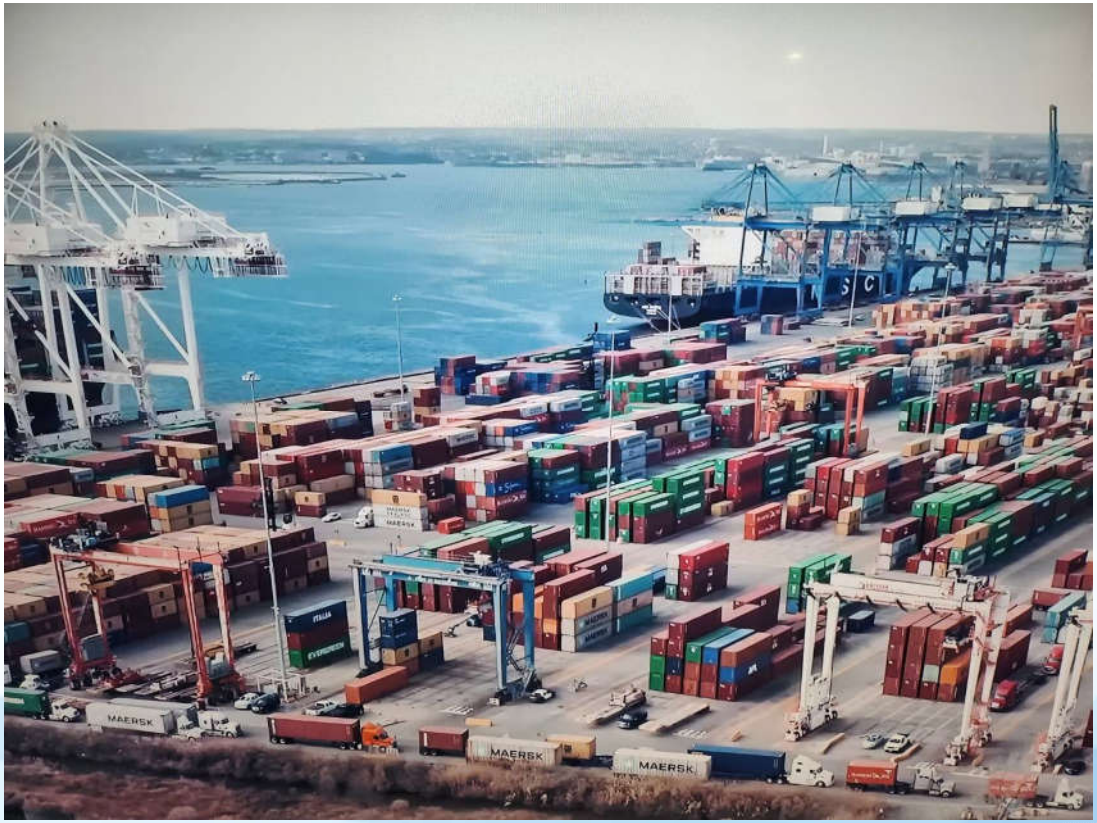
2. Sea – Land Economic Link Competency
ความสามารถในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ได้จากทะเล

เขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเล

ไทยเป็นฐานการผลิตทั้งเพื่อการบริโภคภายในประเทศ-การส่งออก-ภาคบริการ ส่งผลทำให้เกิดการลงทุน-การจ้างงาน-การจับจ่ายใช้สอย-รายได้รัฐและภาษีอากรส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและพลานุภาพของชาติ

- เขตเศรษฐกิจอีสเทิร์นซีบอร์ด (เริ่มปีพ.ศ. 2539)
- เขตเศรษฐกิจพื้นที่ภาคตะวันออกEEC (เริ่มปีพ.ศ. 2561)
- โครงการเขตเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้ (SEC)
- โครงการเขตเศรษฐกิจ Landbridge ชุมพร-ระนอง (Southern Landbridge Economic Corridor)

2. Sea – Land Economic Link Competency
การนำเข้า-ส่งออกทางทะเล มีมูลค่าประมาณ 17.619 ล้านล้านบาท



ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 และท่าเรือกรุงเทพ

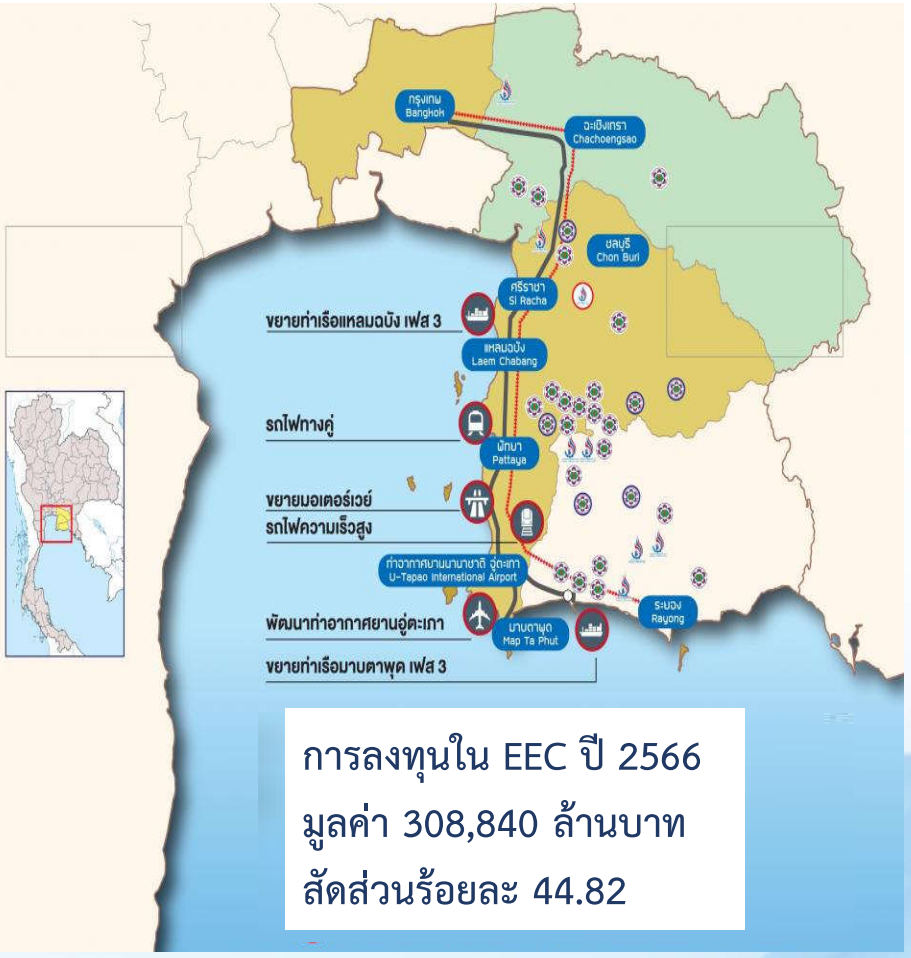
ในปี พ.ศ.2566 มีตู้สินค้าผ่านท่า 10.012 ล้านตู้/TEUs การขยายเฟส 3 ในอีก 5 ปีข้างหน้าจะทำให้รับตู้สินค้าได้รวมกันเป็น 18.1 ล้านตู้/TEUs สามารถรองรับตู้คอนเนอร์เนอร์ขนาดใหญ่ชั้น “Triple-E class” หรือ “Malaccamax” บรรทุก 18,000 TEUs

2. Sea – Land Economic Link Competency
การพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี มูลค่า 5.92 แสนล้านบาท

- "Maritime Industry" กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทางทะเลรวมถึงอุตสาหกรรม-ธุรกิจและกิจกรรมต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมที่เชื่อมโยงกับทะเล
- **การเดินเรือพาณิชย์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง** เช่น ท่าเรืออู่ต่อเรือ-ซ่อมเรือ อุตสาหกรรมการผลิตและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์
- **ธุรกิจที่เกี่ยวกับตัวแทนสายการเดินเรือ / Liner Agency & Freight Forwarder** เช่น ธุรกิจที่มีรายได้จากระวางบรรทุกสินค้าและบริการต่างๆ รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวกับตัวแทนออกของ (Customs & Port Broker)
- **อุตสาหกรรม-บริการและโลจิสติกส์** อุตสาหกรรมผลิตเทรลเลอร์-หางลาก บรรจุภัณฑ์ ประกันภัยและธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม
- **กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง** เช่น คลังสินค้า-ศูนย์กระจายสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก ลานบรรจุตู้หรือท่าเรือบก (ICD) การขนส่งทางบก-ทางรางที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ กิจกรรมการยกขนย้ายสินค้า (Cargo Lift-on/Lift-off/Gantry Crane)

2. Sea – Land Economic Link Competency
แหล่งปิโตรเลียมและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง มูลค่า 3.317 ล้านล้านบาท

2. Sea – Land Economic Link Competency
อุตสาหกรรม-บริการ-การจ้างงาน-รายได้ภาษี ที่ได้จากการเชื่อมโยงจากทะเล มูลค่า 2.98 ล้านล้านบาท



การลงทุนใน EEC ปี 2566
มูลค่า 308,840 ล้านบาท
สัดส่วนร้อยละ 44.82

รายได้ประมงและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมูลค่า 3.98 แสนล้านบาท

รายได้ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลในประเทศ
มูลค่า 1.491 ลล.บาท สัดส่วนร้อยละ 66.3
ของการท่องเที่ยวโดยรวม

2. Sea – Land Economic Link Competent
ความสามารถในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ได้จากทะเล

ผลประโยชน์เศรษฐกิจจากทะเลของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566 มูลค่าประมาณ 24.493 ล้านล้านบาท (1/2)

(ปรับปรุงข้อมูล 17 พ.ย. 66 : ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

ลำดับ	รายการ	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2565 (F) ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2566 (F) ล้านล้านบาท/ปี
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนน	15.676	18.507 (หักขนส่งทางถนน 10.12 %)	17.619 (หักขนส่งทางถนน 11.16 %)
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก (เฉพาะอุตสาหกรรมพลาสติกมูลค่า 7.464 แสนล้านบาท)	2.572	2.572	2.572
3	รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลในประเทศ (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	0.252	0.828 วิกฤตโควิดเริ่มฟื้นตัว	1.491
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.696	0.696	0.696
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	0.283	0.358	0.296
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742	0.742	0.742

2. Sea – Land Economic Link Competency
ความสามารถในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจที่ได้จากทะเล

ผลประโยชน์เศรษฐกิจจากทะเลของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566 มูลค่าประมาณ 24.493 ล้านล้านบาท (2/2)

(ปรับปรุงข้อมูล 17 พ.ย. 66 : ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

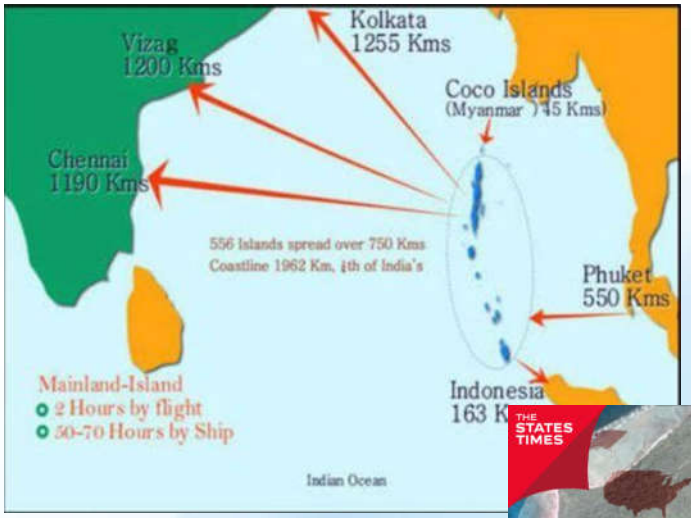
ลำดับ	รายการ	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2565 (F) ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2566 (F) ล้านล้านบาท/ปี
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง (รายได้ Ocean Freight 1.698 แสนลบ., รายได้อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ 14,533 ลบ., รายได้ กทท. 15,732 ลบ., รายได้จากท่าเรือต่างๆ, รายได้ขนส่งเรือชายฝั่ง, รายได้ขนส่งทางถนน/รางเชื่อมโยงท่าเรือ, รายได้กิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น ลานวางตู้ ค่าธรรมเนียมผ่านท่า, รายได้ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ฯลฯ)	0.592	0.592	0.592
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ (ปี 65)	0.219	0.264	0.229
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-รายได้ค่าภาคหลวง (รายได้ศุลกากร ปี 65 = 53,040 ลบ., รายได้ภาคหลวงปิโตรเลียม ปี 64 = 35,700 ลบ)	0.482	0.0874	0.0874
10	มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง (ค่าเฉลี่ย 10 ปี) มูลค่าประมงจากทะเล 67,831 ลบ., มูลค่าเพาะเลี้ยงชายฝั่ง 92,911 ลบ. นำเข้าสินค้าประมงทั้งบริโภคในประเทศและส่งออก 154,353 ลบ.	0.243	0.169	0.169
รวม		21.986	24.818	24.493

www.tanitsorat.com

3. ความท้าทายของสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

South China Sea : GEO-Politic Conflict

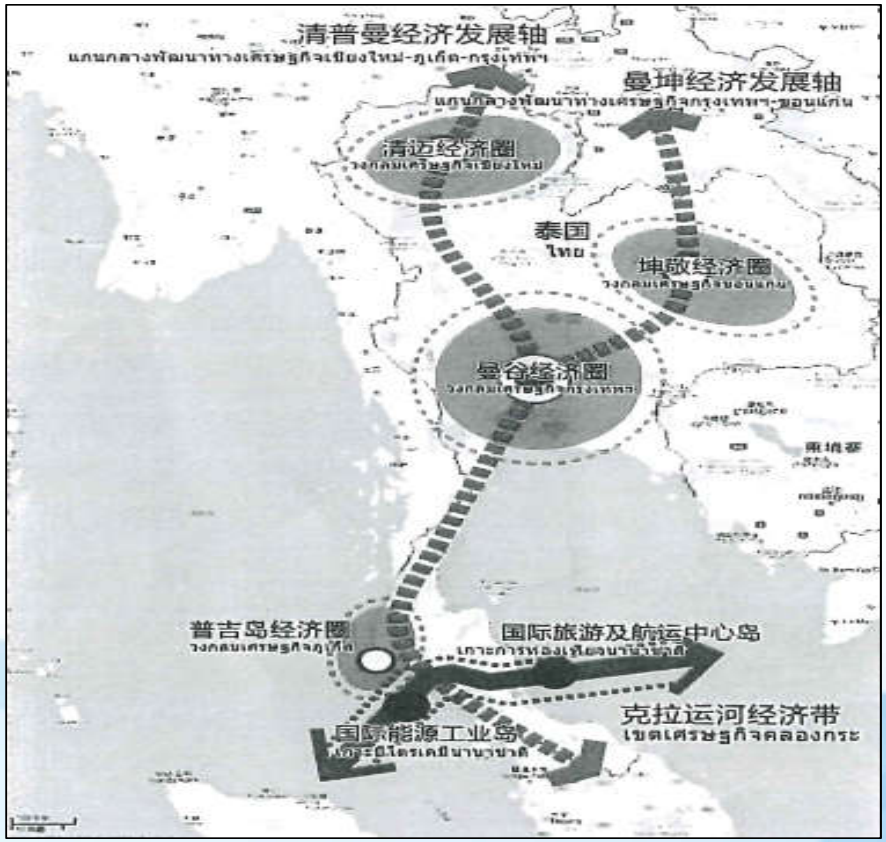
South China Sea : Main Global Liner Route



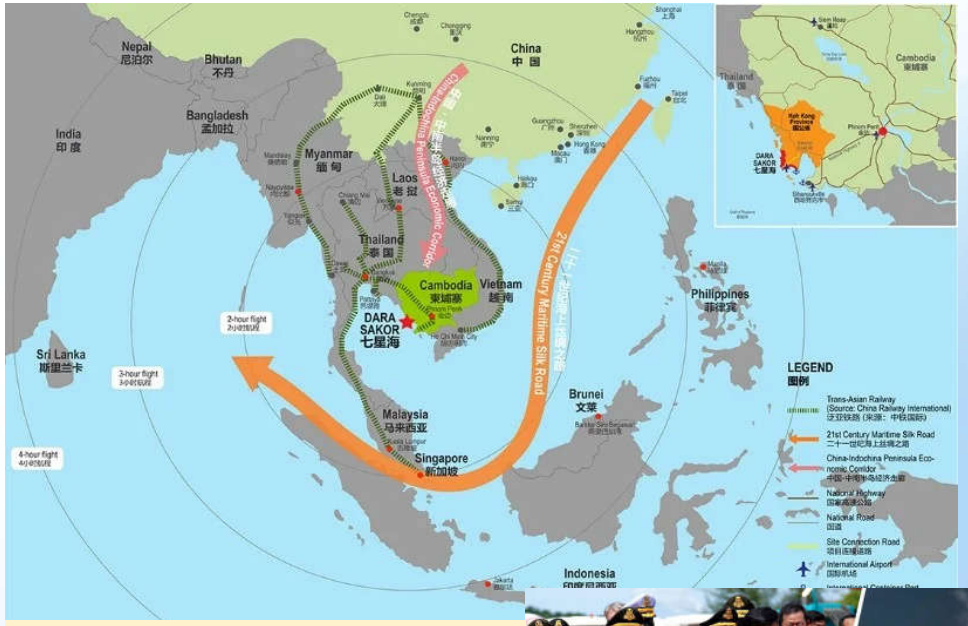
เกาะโกโก ภาคใต้เมียนมา ทะเลอันดามัน อาจถูกใช้เป็นฐานทัพเรือของจีน

3. ความท้าทายของสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

China Maritime Silk Route : One Belt One Road Blockade Policy



ภาพจาก : รายงานการศึกษามหาวิทยาลัยปักกิ่ง,
สถาบันวิจัยเทียนจิน, สถาบันวางแผนพัฒนาพื้นที่และดีไซน์

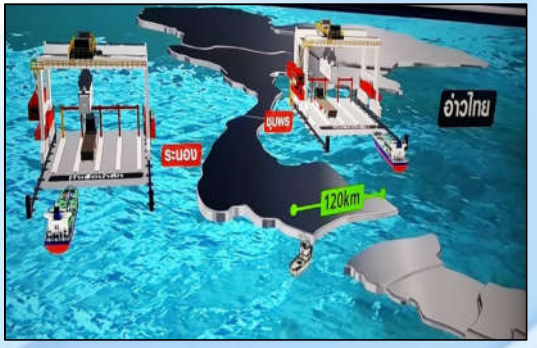


ท่าเรือเรียม
ภายใต้โครงการดาราสาคร ปากอ่าว
ไทยถูกใช้เป็นฐานทัพเรือของจีน

3. ความท้าทายของสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) มูลค่า 1.1 ล้านล้านบาท ความกังขาความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์

- เป็นโครงการในลักษณะ Sea-Land Multimodal Transport ชายฝั่งทะเลตะวันออก-ตะวันตกอยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคม
- ความเป็นไปได้ทั้งในด้านเชิงพาณิชย์ ด้านต้นทุนและจำนวนเรือที่จะเข้ามาเทียบท่ามีต้นทุนสูงกว่าอ้อมช่องแคบมะละกาและระยะเวลาอาจใกล้เคียงกัน
- มูลค่าการลงทุนทั้งปรับปรุงท่าเรือและแลนด์บริดจ์มากกว่า 1.1 ล้านล้านบาทคาดว่าประมูลได้กลางปี พ.ศ.2568 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี
- โครงการอยู่ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “SEC” เพื่อเชื่อมโยงการโลจิสติกส์ขนส่งกับท่าเรือในพื้นที่ EEC
- ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพร (แหลมริ่ว อ.หลังสวน) และพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง (อ่าวอ่าง) ให้เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ 3 เท่าของท่าเรือแหลมฉบัง
- โครงการยังมีความกังขาค่อนข้างมากเกี่ยวกับความเป็นไปได้เพราะต้นทุนค่าขนส่งที่เป็น “Intermodal Transhipment Cost” สูงมากและศักยภาพของท่าเรือทั้งสองฝั่งทะเลมีปริมาณสินค้าไม่มากพอที่เรือสินค้าขนาดใหญ่จะไม่เข้ามาเทียบท่า



3. โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) มูลค่า 1.1 ล้านล้านบาท มีความกังขาความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์

3. กรณีศึกษา : แลนด์บริดจ์ท่อส่งน้ำมัน เมียนมา - จีน เจาะพยู (เจ้าผิวก์) – รุยลี่ – คุนหมิง

ระยะทาง 800 กิโลเมตร ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึกที่ เจาะพยู (Kyaukphyu) บริเวณชายฝั่งรัฐยะไข่ มูลค่า 1.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และ “เขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวก์” (Kyaukphyu SEZ) โดยเมียนมากู้เงินจีนถือหุ้น 30 เปอร์เซ็นต์
ท่าเรือ-เส้นทางท่อแก๊ส-เศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวก์อยู่ภายใต้ “BRI” และอนาคตมีโครงการสร้างทางรถไฟทำให้จีนสามารถเข้าถึงมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรง รวมทั้งสามารถนำเข้าน้ำมันและขนส่งสินค้าได้โดยตรงโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาที่แออัด

จีนส่งทหารเข้าชายแดนเมียนมาปกป้องท่อส่งน้ำมัน

3. ความท้าทายของสมุททานุภาพการขนส่งทางทะเล

- **การพัฒนากองเรือพาณิชย์เกี่ยวข้องกับ Incoterms** คู่ค้าต่างชาติส่วนใหญ่เป็นผู้ชำระค่าระวางเรือหรือ Freight Charge หากเป็นส่งออก (Export) ร้อยละ 90 เป็น FOB Term และกรณีนำเข้า (Import) ประมาณร้อยละ 70 เป็น C&F Term ทั้งสองกรณีคู่ค้าในต่างประเทศเป็นผู้จองเรือและชำระค่าระวางเรือ รายได้จากที่ชำระในประเทศอาจประมาณร้อยละ 2 ของมูลค่าการนำเข้าส่งออกหรือประมาณ 3.080 แสนล้านบาท
- **กองเรือไทยขาดศักยภาพขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำ** มีขนาดเล็กการให้บริการเป็น “Feeder Vessel” หรือการขนส่งระยะสั้นขาดเครือข่ายบริการทั่วโลกและการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้สูง
- **ธุรกิจสายการเดินเรือเป็นการแข่งขันของ “Global Mega Company”** โดย “Top10 Liners” มีส่วนแบ่งตลาดสูงถึงร้อยละ 82.7 ในอาเซียนมีบริษัทเรือสัญชาติสิงคโปร์เพียงหนึ่งบริษัทฯ ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 1.8 สายการเดินเรือสัญชาติจีนมี 3 บริษัทฯ ส่วนแบ่งการตลาดรวมกันร้อยละ 26.4
- การผลักดันเรือไทยให้ชักธงไทยมีข้อจำกัดสูงเห็นได้จากส่วนใหญ่เรือสินค้าทั่วโลกจดทะเบียนที่ประเทศปานามาซึ่งมีมาตรฐานข้อกำหนดของเรือที่ต่ำ การจดทะเบียนแบบเปิดไม่เข้มงวดสัญชาติเจ้าของ อัตราภาษีต่ำ การโอนเงินเข้า-ออกเสรีไม่มีการตรวจสอบที่มาของเงิน
- **ภาครัฐที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี** กิจกรรมพาณิชย์นาวีมีความซับซ้อนเกี่ยวข้องกับธุรกิจระดับนานาชาติซึ่งผู้ประกอบการต้องมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงที่ผ่านมาภาครัฐแทบไม่ได้เข้ามาสนับสนุนอย่างจริงจัง

มิติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเลต้องชัดเจนบูรณาการทุกภาคส่วน

1. **การขับเคลื่อนสมุทททานุภาพเศรษฐกิจที่ผ่านมาไร้ทิศทางขาดความเป็นรูปธรรม** ทั้งที่มียุทธศาสตร์ชาติ ปัจจัยหลักกับภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน ท้องถิ่นและชุมชนขาดการเชื่อมโยงในทุกมิติแต่ละหน่วยงานรัฐมีกฎหมายของตัวเองขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง
2. **ภาครัฐเน้นแต่การกำกับและควบคุม** ขาดขีดความสามารถในการดูแล การบังคับใช้กฎหมายมีช่องว่างและยังเกี่ยวข้องกับคอรัปชั่น
3. **หน่วยงานความมั่นคงไม่เข้าใจถึงผลประโยชน์จากทะเลเน้นความมั่นคงเหนือความมั่งคั่ง**
4. **การขับเคลื่อนสมุทททานุภาพเศรษฐกิจจะต้องให้ทุกองคาพยพมีส่วนร่วม** และตระหนักรู้เกี่ยวกับความสมดุลของการใช้ประโยชน์จาก ทะเลที่ต้องรักษาสภาวะสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศที่ยั่งยืน
5. **ภาคการเมืองและผู้มีอำนาจรัฐต้องเป็นหัวจักรขับเคลื่อน** ตลอดจนหน่วยงานรัฐตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงท้องถิ่นจะต้องเข้ามาเป็นแกนหลักบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม
6. **นโยบายของรัฐต้องชัดเจน** ต้องไม่เพ้อฝัน ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝง มีความเป็นไปได้เชิงพานิชย์ คำนึงถึงด้านความมั่นคงและดุลยภาพปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจความขัดแย้งในระดับภูมิภาค

มิติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเล

มิติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเล

ESG : Environment-Social-Governance
ปัญหาขาดประสิทธิภาพการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของทะเล

- ไม่ได้มีการทำอย่างจริงจังถึงจะมีกระทรวงที่รับผิดชอบผลงานดัชนีชี้วัดอยู่ตรงไหน
- กำหนดเป็นมาตรฐานมีกฎหมายและหน่วยงานรัฐรองรับทั้งด้านการลงทุนและการทำธุรกิจของภาคเอกชนในพื้นที่เชื่อมโยงกับทะเล
- การกำจัดสิ่งปฏิกูล-ขยะและของเสียรวมถึงคราบน้ำมันของท่าเรือสากล-ชายฝั่งและเรือสินค้า
- การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทั้งผิวน้ำและดำน้ำ
- การจัดเก็บภาษีในการดูแลสิ่งแวดล้อมและการรักษาระบบนิเวศทางทะเล

ความท้าทายของสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

"นอกเหนือจากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากทะเลและโลจิสติกส์ให้เป็นผลประโยชน์แห่งชาติ ปัจจัยสำคัญขึ้นอยู่กับความสามารถในการสร้างความสมดุลปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ ทั้งกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะจีน-สหรัฐอเมริกา"

ที่มา : https://www.researchgate.net/

END

สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....

Tanit Sorat tanitvsl www.tanitsorat.com

Thank you