

ความท้าทาย ด้านเศรษฐกิจภาคทะเลในอนาคต

กรณีศึกษา : โอกาสและความท้าทาย
การเชื่อมโยงทะเลกับเศรษฐกิจของประเทศ
.....ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลง

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์



รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย (ECONTHAI)



ประธานกรรมการบริษัทในเครือวี-เซิร์ฟ (V-SERVE GROUP)

ประชุมเสวนาร่วมกับกองความมั่นคงทางทะเล (สมช.)

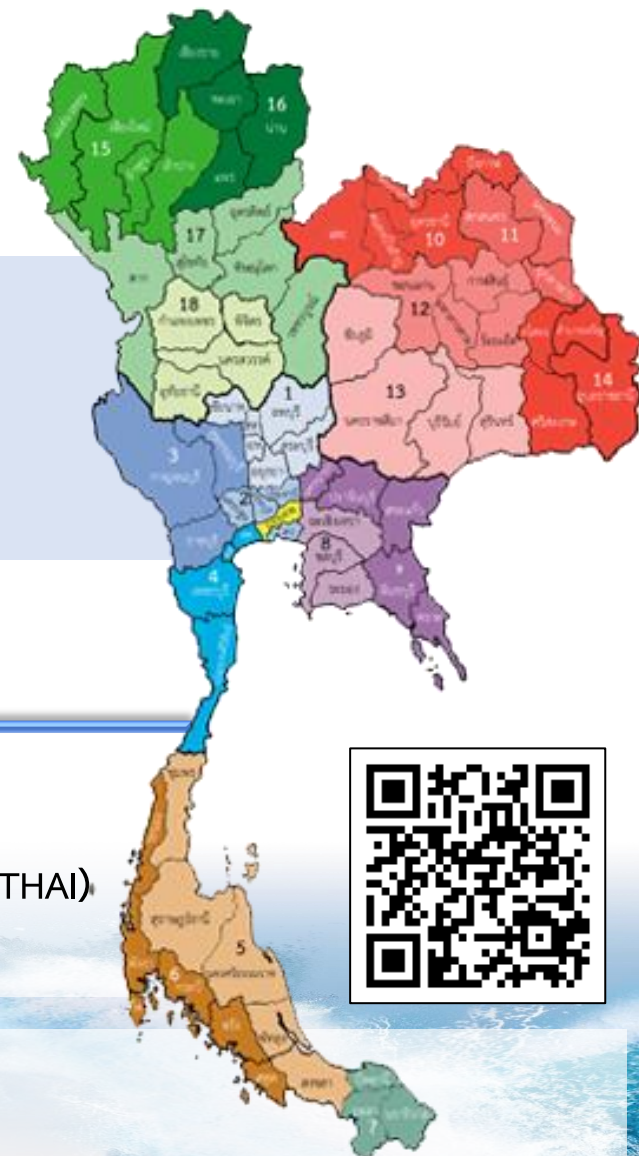
วันพุธที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ณ โรงแรม เจดับบลิว แมริออท กรุงเทพฯ

จัดโดย



สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ
Office of the National Security Council



เศรษฐกิจทางทะเลภายใต้บริบทอนาคต

ต้องเชื่อมโยงทั้งระดับธุรกิจ-ประเทศ-นานาชาติ...

บนความสมดุลของระบบนิเวศทางทะเลและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างประเทศ



ความขัดแย้งทะเลจีนใต้



ปัจจัยเอื้อ: ไทยมีศักยภาพสมุทรภาพทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

- 1 Coastal State** การเป็นรัฐชายฝั่งและมีปัจจัยเอื้อทางภูมิศาสตร์ ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกมีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร
- 2 Maritime Zone** พื้นที่ทางทะเลของไทย ประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดินที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตร
- 3 Two Ocean Coastal State** การเป็นรัฐ 2 ชายฝั่ง มีพื้นที่ทางทะเล 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่ทางบก
ฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทย ยาวประมาณ 2,055.18 กม. จากทะเลจีนใต้สู่มหาสมุทรแปซิฟิกพื้นที่ทะเล 202,676 ตร.กม.
ฝั่งตะวันตกหรืออันดามัน ยาวประมาณ 1,093.14 กม. จากทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรอินเดียพื้นที่ทะเล 120,812 ตร.กม. (พื้นที่อยู่ในช่องแคบมะละกาประมาณ 32,000 ตร.กม.)

ปัจจัยเอื้อ: ไทยมีศักยภาพสมรรถภาพทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

- 4** รัฐบาลฝั่งปัจจัยเอื้อขนาดเศรษฐกิจอยู่ในอันดับที่ 6 ของเอเชีย การเป็นรัฐบาลฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญทำให้ขนาดเศรษฐกิจของไทยหรือ GDP ในปีพ.ศ.2565 มีมูลค่าประมาณ 16.459 ล้านล้านบาท (ปี 2565 คาดว่าขยายตัวร้อยละ 3.1-3.2) ขนาด GDP อยู่ในอันดับที่ 22 ของโลก (IMF) และมีความมั่งคั่งจากการมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศสุทธิประมาณ 260,002 ล้านเหรียญสหรัฐ (มิ.ย.65) อยู่ในอันดับที่ 13 ของโลก
- 5** การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (International Maritime Route) การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแถวหน้าของประเทศต่างๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับความสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลในการเชื่อมโยงการค้าในระดับนานาชาติ สัดส่วนการค้าผ่านทางทะเลประมาณร้อยละ 91.7 ปี พ.ศ.2565 คาดว่ามูลค่า 15.357 ล้านล้านบาท
- 6** Global Maritime Hub ท่าเลที่ตั้งของประเทศส่งเสริมต่อการเป็นฮับขนส่งทางทะเลของโลกอยู่ในเส้นทางเดินเรือเชื่อมโลกตะวันตกกับตะวันออกเป็นเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละการ้อยละ 70.75 ของการขนส่งทางทะเลของโลก
 - Asia Pacific / Trans-Pacific USA
 - Trans-Atlantic / Intra-Asia

7

World Class Port :

ศักยภาพการมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค (ปีพ.ศ.2564)

- **ท่าเรือแหลมฉบัง** จำนวนเที่ยวเรือ 9,407 Voy. จำนวนตู้สินค้า 8.523 ล้าน TEU. เป็นการส่งออก ร้อยละ 50.43 และกำลังพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เพิ่มจากพิธี 11.0 ล้านตู้เป็น 18.1 ล้านตู้ และท่าเรือ RO/RO Ship ขนส่งรถยนต์สูงสุด 3 ล้านคัน/ปี
- **ท่าเรือกรุงเทพ** เป็นท่าเรือในแม่น้ำ จำนวนเที่ยวเรือระหว่างประเทศ 1,438 Voy. จำนวนตู้สินค้า 1.381 TEU.
- **ท่าเรือมาบตาพุด** เป็นท่าเรืออยู่จังหวัดระยองรองรับสินค้า Bulk and Liquid Cargo ส่วนใหญ่เป็น สินค้าเกษตรธรรมชาติและ Overside Cargo
- **ท่าเรือระนอง** เป็นท่าเรือขนาดเล็กมีเรือเทียบท่า 244 Voy. ปริมาณตู้ประมาณ 4,058 TEU. ปริมาณ การค้าระหว่างประเทศทางฝั่งตะวันตกมีสัดส่วนร้อยละ 29.25 รัฐบาลมีโครงการทำแลนด์บริดจ์สร้าง ท่าเรือแห่งใหม่เชื่อมระนอง-ชุมพร
- **การขนส่งชายฝั่ง** จำนวนเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) เทียบท่าเรือแหลมฉบัง 4,648 Voy. และ ท่าเรือกรุงเทพ 2,602 Voy. เป็นเรือจากชายฝั่งตะวันตกเพียงร้อยละ 1.26

โอกาสทางเศรษฐกิจจากทะเล

1

ผลประโยชน์ทางทะเลของชาติ มูลค่าประมาณ 23.674 ล้านล้านบาท (ประมาณการปีพ.ศ.2565) เป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก มีกิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มากพอจะทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ ขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติทำให้เกิด การจ้างงานและมีอัตราการว่างงานอยู่อันดับของโลก (ปี 2565 มีวิกฤตพลังงาน/บาทอ่อน/เงินเฟ้อทั่วโลก)
ประเด็น คือการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรมให้กับประชาชนที่ด้อยโอกาส

2

เศรษฐกิจที่เข้มแข็งเป็นพื้นฐานศักยภาพของชาติ ขนาดเศรษฐกิจปี พ.ศ.2565 มูลค่า 16.5 ล้านล้านบาทอยู่ในลำดับ 22 ของโลก เศรษฐกิจที่มีศักยภาพส่งผลต่อการจัดสรรงบประมาณดูแลทะเลและการปกป้อง อธิปไตย-ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเล
ประเด็น คือขาดความชัดเจนและขาดแผนปฏิบัติการในการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางทะเลอย่าง สมดุลกับระบบนิเวศทางทะเลที่เปราะบาง

3

EEC : World Supply Chain & Investment Hub การขับเคลื่อนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออกด้วยงบลงทุนมากกว่า 2.5 ล้านล้านบาท เมื่อสร้างเสร็จจะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางชายฝั่งทะเล ใหญ่ที่สุดในอาเซียนประกอบด้วย สนามบิน, ท่าเรือ 3 แห่ง, รถไฟความเร็วสูง เขตการลงทุนดิจิทัล New First S-curve Industries และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัล



4

West Coast Land Bridge

โครงการพัฒนาระนอง-ชุมพร (แหลมอ่าวอ่าง-แหลมรวิ)

ความท้าทาย

- ความเป็นไปได้ของโครงการที่จะขนย้ายสินค้า 20 ล้าน TEU. เรือคอนเทนเนอร์เข้า-ออกขนาด Super Post Panamax ไปถึงระดับ Neo-Panamax ซึ่งจะทำได้ทำให้ท่าเรือระนองเป็นท่าเรือเทียบชั้นท่าเรือฮองกงติดอันดับ 8 ของโลก
- ความเป็นไปได้ของโครงการทั้งด้านต้นทุน เช่น Double Lift on/ Lift Off, Land Cost ทำให้ต้นทุนกว่า Direct Shipment ทำให้ระยะเวลาที่ใกล้เคียงหรือมากกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมาละกา
- การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของประเทศและมีอุตสาหกรรมในพื้นที่ไม่มากพอรองรับเรือสินค้า
- โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภายใต้ (SEC) อำเภอนะ จังหวัดสงขลา ขาดความเป็นรูปธรรมและบางพื้นที่ได้รับการคัดค้านจากท้องถิ่นและท่าเรือสงขลาขาดการพัฒนาปัจจุบันไม่เรือคอนเทนเนอร์เข้ามา

Malaysia Land Bridge



East-West Coastal Corridor Connectivity

การเชื่อมโยงฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก



- แผนบูรณาการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก (EEC) และฝั่งตะวันตกรวมถึงอ่าวไทยตอนล่าง SEC
- ขีดความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาคในการใช้ประโยชน์จากทะเล เช่น Malaysia-ECRL/China-BRI-String of Pearl
- เขตอุตสาหกรรมต้องพัฒนาคู่ขนานกับท่าเรือ World Class รองรับเรือระดับ Ocean Vessel
- โครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งแบบ Multimodal Transshipment Transport
- ต้องนำปัจจัยการใช้ประโยชน์และความคุ้มค่าของผู้ประกอบการเป็นตัวตั้งไม่ใช่นโยบายรัฐซึ่งขาดความเป็นได้เชิงพาณิชย์

1

การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน

ความท้าทาย คือ จะมีแนวทางอย่างไรที่จะให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเปราะบางของทะเลรวมถึงการวางแผนอปีไทยทางทะเล เกี่ยวข้องกับการมีกฎหมายที่เข้มงวดมีหน่วยงานรัฐที่ต้องบูรณาการและประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงประชาชน รวมทั้งมีหลักสูตรการเรียน-การสอนตั้งแต่ระดับประถม-มัธยม

2

สมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจของไทยขาดความเป็นรูปธรรม

ความท้าทาย นโยบายรัฐและยุทธศาสตร์ชาติเลือนลอย ขาดความเป็นไปได้เชิงพาณิชย์ ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงกับภาคเอกชนและขาดการประสานงานกับประชาชนในพื้นที่หลายโครงการได้รับการต่อต้านไม่สามารถเดินทางได้

3

ดุลยภาพของพลาณภาพทางทะเล (Naval Power Balance)

ความท้าทาย คือ ไทยซึ่งเศรษฐกิจผูกพันทางการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่เป็นคู่ขัดแย้งโดยเฉพาะทะเลจีนใต้ ทำอย่างไรจะไม่ตกอยู่ในห่วงโซ่สงครามเย็นและจะสามารถรักษาสมดุลปฏิสัมพันธ์ได้อย่างไร

4

อาณาเขตทะเลไทยมีพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ความท้าทาย คือ การขาดพลาณภาพทางทหารโดยเฉพาะการขาดกองกำลังรักษาชายฝั่ง “Coast Guard” ทำให้ไทยขาดปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจในการเจรจาต่อรองระหว่างประเทศ

ทศวรรษแห่งการเปลี่ยนแปลงที่ต้องเผชิญและก้าวผ่าน

(New Normal Content)

- 1 Climate Change** การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจากเรือนกระจกจะส่งผลให้อุณหภูมิโลกสูงขึ้น 1.5-2.0 องศาเซลเซียส ทำให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้น 15-95 ซม. กระทบระบบนิเวศน์ทางทะเลและห่วงโซ่อาหารประมงทั่วโลก
- 2 Green & Environment Care World Agenda** ประเด็นสิ่งแวดล้อมและนิเวศน์ทางทะเลเป็นวาระของโลกตั้งแต่ระดับผู้บริโภคนไปจนถึงนโยบายของรัฐบาลของประเทศ เช่น Climate Risk, Net-Zero Carbon, IUU Fishing, ESG Responsibility Report (Environment / Social / Governance)
- 3 Digital Transformation** เทคโนโลยีอัจฉริยะทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคและธุรกรรมการค้าต่างไปจากเดิม อุตสาหกรรมใหม่และรูปแบบของการลงทุนใหม่ตั้งแต่ระดับธุรกิจไปจนถึงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางทะเลและใต้ทะเลเชื่อมโยงกับดาวเทียมดิจิทัล

ทศวรรษแห่งการเปลี่ยนแปลงที่ต้องเผชิญและก้าวผ่าน

(New Normal Content)

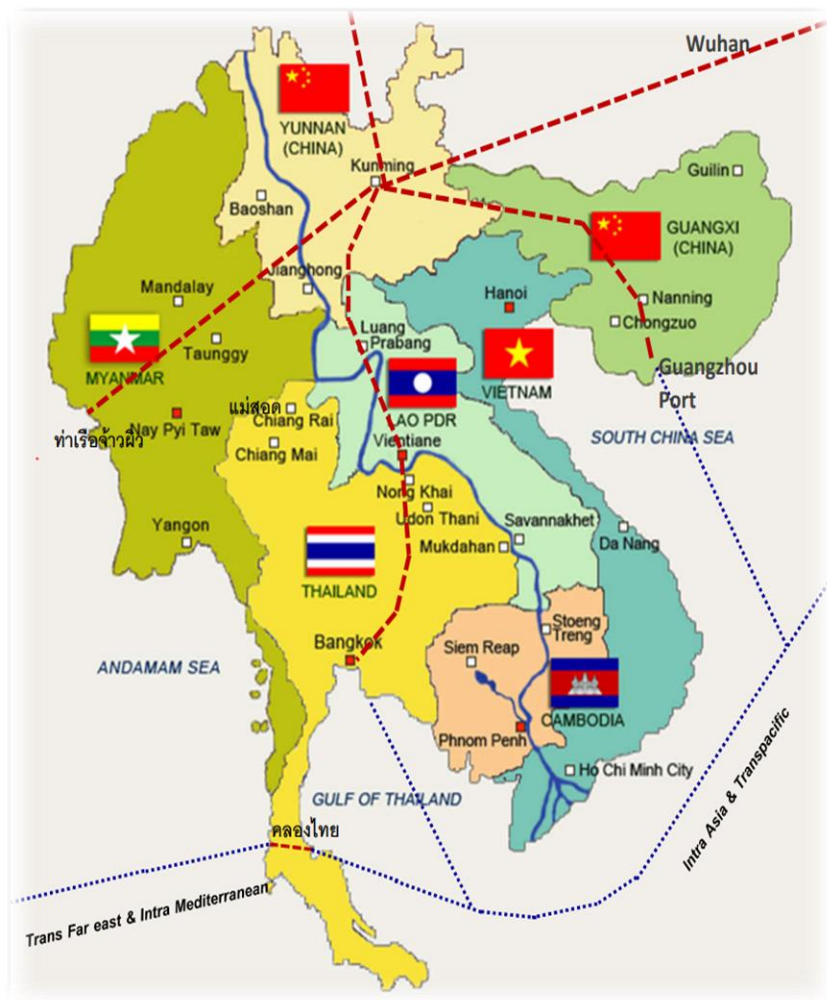
- 4 **GEO – Politic** ประเด็นขัดแย้งทะเลจีนใต้และสงครามยูเครน-รัสเซีย ทำให้โลกมีการแบ่งขั้วที่ชัดเจน เกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและความมั่นคงทางทะเล กระทบต่อเส้นทางเดินเรือ การขนส่งสินค้าและพลังงานและการชะงักงันของโซ่อุปทานโลก (Supply Chain Disruption) จะเป็นประเด็นของโลกในอนาคต
- 5 **Marine Food Security** ความมั่นคงอาหารและประมงที่ได้จากทะเล ปัจจุบันกลายเป็นประเด็นของโลก การลด-เลิก-การทำประมง-ขุดเจาะหาทรัพยากรจากทะเลแบบไม่สร้างสรรค์ เพราะทรัพยากรสัตว์น้ำและผลผลิตอาหารที่ได้จากทะเลเป็นแหล่งอาหารสำคัญของชาติ
- 6 **Blue Economy** เศรษฐกิจสีน้ำเงิน การใช้ทรัพยากรจากทะเลให้มีความสมดุลทางระบบนิเวศเพื่อมุ่งเน้นการใช้ผลประโยชน์ที่ได้จากทะเลอย่างยั่งยืนทั้งด้านประมง, อุตสาหกรรม, เดินเรือ, ท่องเที่ยว
- 7 **Nation Competitiveness** ชีตความสามารถแข่งขันของประเทศที่ลดน้อยถอยลง ภายใต้โจทย์ใหม่และคู่แข่งใหม่ เช่น เวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ซึ่งเป็นประเทศที่มีสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจที่จะเข้ามาแทนที่ประเทศไทยในอนาคต

ผลประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติของไทย

มูลค่าปี 2565 ประมาณ 23.674 ล้านล้านบาท

ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลง : ภัยแล้งแห่งความสำเร็จ

การเชื่อมโยงทะเลกับเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคอย่างลงตัว



รายการ (ปี 2565 มีวิกฤตพลังงานโลก/บาทอ่อน/เงินเพื่อทั่วโลก)	มูลค่า (ล้านล้านบาท)
มูลค่าเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนนร้อยละ 8.29 (4 เดือนแรกของปี 2565 ส่งออกขยายตัว 24.34% นำเข้าขยายตัว 30.32%)	17.897
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.572
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	0.252
ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.696
มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก(EEC)	0.253
มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742
รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชยนาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง	0.592
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.213
รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-สรรพากร-ค่าภาคหลวง	0.254
มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง	0.203
รวม	23.674

ความท้าทายเศรษฐกิจภาคทะเล...ภายใต้โจทย์อนาคตแห่งศตวรรษที่ 21



- โจทย์อนาคตภายใต้การเปลี่ยนแปลงเป็นทั้งปัจจัยเอื้อและภัยคุกคาม
- ความเปราะบางของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจ
- ความสามารถในการลงตัวของ
 - ความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น
 - ความมั่นคงของชาติ
 - ความยั่งยืนของสมุทรนิเวศน์และสภาวะแวดล้อม
 - คุณภาพและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ
- จิตสำนึกรักษ์ทะเลของประชาชน



สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ได้ที่ช่องทางนี้....



Tanit Sorat



tanitvsl



tanitsorat.com



Thank
you

