

# องค์ประกอบทฤษฎีสमुททานุภาพของไทย

เอกสารประกอบการบรรยายกรมยุทธศาสตร์ทหารเรือ

วิทยาลัยการทัพเรือ

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา  
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

วันพุธที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2563



# องค์ประกอบของกาารที่ไทยเป็น รัฐซึ่งมีสมุทธานุภาพ

# ความสำคัญของสมุทรภาพ / (Sea power)

1

ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ  
เกี่ยวข้องกับขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ทาง  
ทะเล

2

การเป็นประเทศที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ  
การมีอำนาจอิทธิพลเหนืออาณาเขตทะเลและ  
เศรษฐกิจจำเพาะ

3

เกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของรัฐและภาคเอกชน  
ในการเข้าถึงโอกาสการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มี  
ภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจ  
และอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศ

4

เส้นทางขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนการขนส่งสินค้า  
ของโลกประมาณมากกว่าร้อยละ 90  
กรณีประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีสัดส่วน  
ประมาณ 92.25 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบกข้าม  
ชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-M

5

ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและทหารของ  
โลกล้วนเป็นรัฐชายฝั่ง  
ทั้งในอดีตและปัจจุบันสามารถใช้ประโยชน์จากส  
มุทรภาพส่งเสริมต่อเศรษฐกิจและพลังอำนาจ  
ทางการเมืองระหว่างประเทศ

6

ข้อมูลเชิงประจักษ์  
แสดงให้เห็นว่าปัจจัยจากการมีกองเรือพาณิชย์  
ขนาดใหญ่และท่าเรือใหญ่รวมถึงการมีอู่ต่อเรือหรือ  
“Shipyard / Dockyard” ไม่ใช่องค์ประกอบ  
สำคัญของประเทศที่มีศักยภาพทางสมุทรภาพ



โครงสร้างองค์ประกอบ  
ของการที่ไทยเป็นรัฐ  
ซึ่งมีสมุททานูภาพ



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุทรภาพ

## 1 การเป็นรัฐชายฝั่งและปัจจัยทางภูมิศาสตร์ / Coastal State



➤ พื้นที่ทางทะเลของไทยอ้างสิทธิ์ตามกฎหมาย ประมาณ 323,488 ตร.กม. คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 63 ของพื้นที่ทั้งหมด

➤ เป็นรัฐชายฝั่งติดทะเลมีระยะทางรวมกัน 3,193.4 ตร.กม.

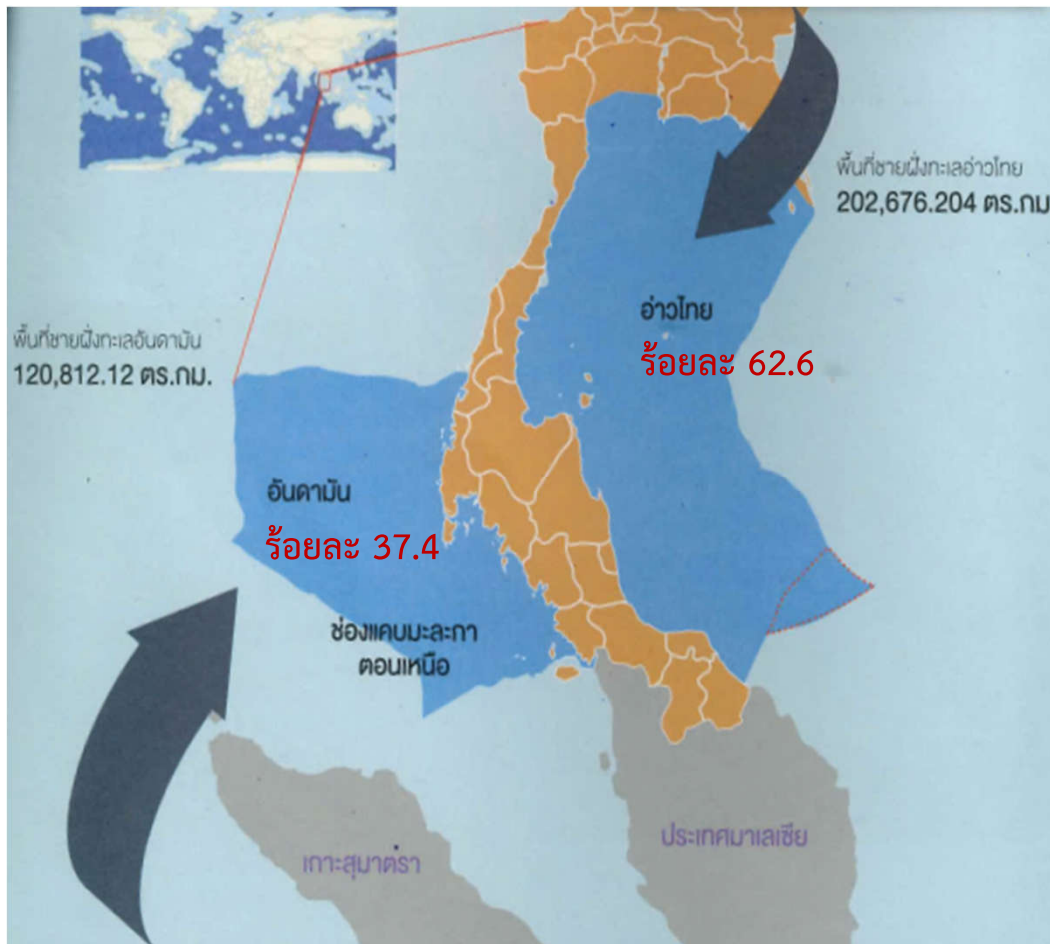
➤ ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 62.6 ฝั่งอันดามันร้อยละ 37.4

➤ มีพื้นที่อยู่ในช่องแคบมะละกา 32,000 ตร.กม. พรมแดนทางทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและ อินโดนีเซีย



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุทรภาพ

## 2 อำนาจอธิปไตยเขตทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ

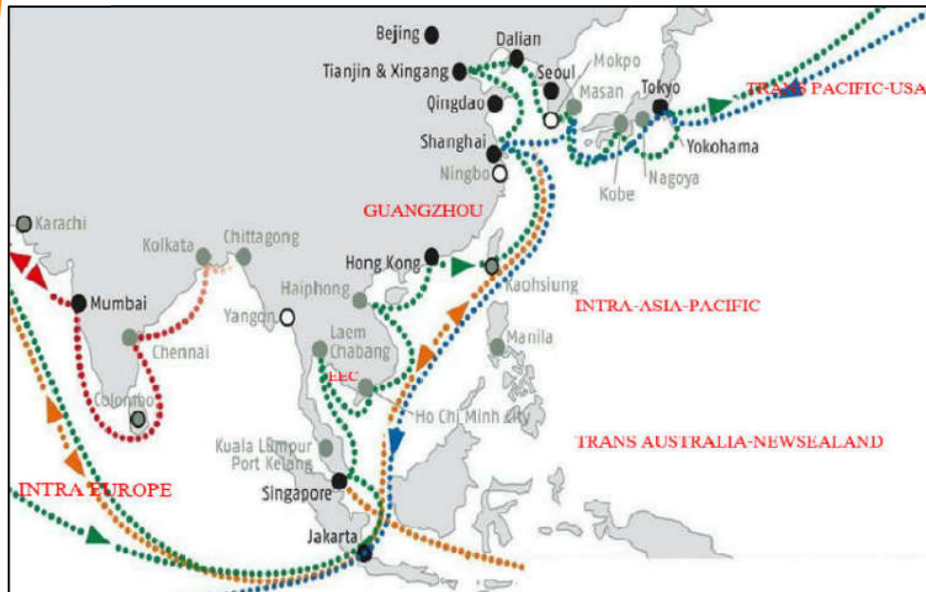


- มีพื้นที่ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล
- เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล
- เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Executive Economic Zone) ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นสัญญาณ
- พื้นที่ทับซ้อนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้าน 34,034 ตร.กม.

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## 3. การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ /

### Global Shipping Maritime Route



- สัดส่วนการขนส่งทางทะเล (พ.ศ.2562) ร้อยละ 92.25 และการขนส่งทางบก ข้ามแดนร้อยละ 7.75
- ในอนาคตสัดส่วนตัวเลขการขนส่งทางบกจะสูงขึ้นเนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมโยงกับรถไฟของประเทศจีน
- เส้นทางเดินเรือหลักของโลกฝั่งตะวันออก Trans Asia Pacific-USA สัดส่วนร้อยละ 70.75
- ฝั่งตะวันตกอยู่ในเส้นทาง West Coast Route / Trans Atlantic สัดส่วนร้อยละ 29.25

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

สมุททานุภาพกุญแจสำคัญต้องอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก



- เส้นทางเดินเรือ  
ตะวันออก-ตะวันตก
- Far East Asia-West  
Coast / Transatlantic
- ท่าเรือแหลมฉบังอยู่ใน  
ยุทธศาสตร์เส้นทาง  
เดินเรือของโลกอย่างน้อย  
มาตั้งแต่ศตวรรษที่ 16

ที่มา : International Conference Thai Canal



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## กองเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	สายเดินเรือ	ประเทศ
1	APM-MAERSK	เนเธอร์แลนด์
2	MSC	ยุโรป
3	COSCO	จีน
4	CMA	จีน
5	HAPAG-LLOYD	เยอรมัน
6	ONE	ญี่ปุ่น
7	EVERGREEN	ไต้หวัน
8	YANG MING	ไต้หวัน
9	HYUNDAI	เกาหลีใต้
10	PIL	สิงคโปร์

## ท่าเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ
1	เซี่ยงไฮ้	จีน
2	PSA	สิงคโปร์
3	เซินเจิ้น	จีน
4	หนิงโป	จีน
5	กว่างโจว	จีน
6	ปูซาน	เกาหลีใต้
7	ฮ่องกง	จีน
8	ชิงเต่า	จีน
9	เทียนจิน	จีน
10	ดูไบ	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

(ตารางข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการมีกองเรือขนาดใหญ่และท่าเรือใหญ่ติดอันดับโลกอาจไม่ใช่เป็นองค์ประกอบหลักของการมีสมุททานุภาพ ตัวอย่างเช่นประเทศสหรัฐ, อังกฤษ, ฝรั่งเศส แม้แต่ญี่ปุ่นล้วนเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก)

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

ท่าเรือสำคัญของอาเซียน  
(ปี 2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์/ปี (ล้าน TEUs)
1	PSA	สิงคโปร์	36.63
2	พอร์ตกลัง	มาเลเซีย	13.58
3	ตันจุงปาราบัส	มาเลเซีย	9.28
4	แหลมฉบัง	ไทย	8.06
5	โฮจิมินห์	เวียดนาม	6.85
6	จกาทาร์	อินโดนีเซีย	6.8
7	มานิลา	ฟิลิปปินส์	5.31

ที่มา : เอกสารข้อคิดเห็นโครงการชุดคลองไทย, สมาคมเรือไทย (พ.ศ.2563)

- ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักอยู่ในเส้นทางเอเชียแปซิฟิก
- เป็นท่าเรือในอ่าวสินค้าจากดีมานด์ในประเทศ
- เป็นท่าเรือลำดับ 4 ของอาเซียน

เรือพาณิชย์นำเข้า-ส่งออกผ่านท่าเรือหลักของไทย

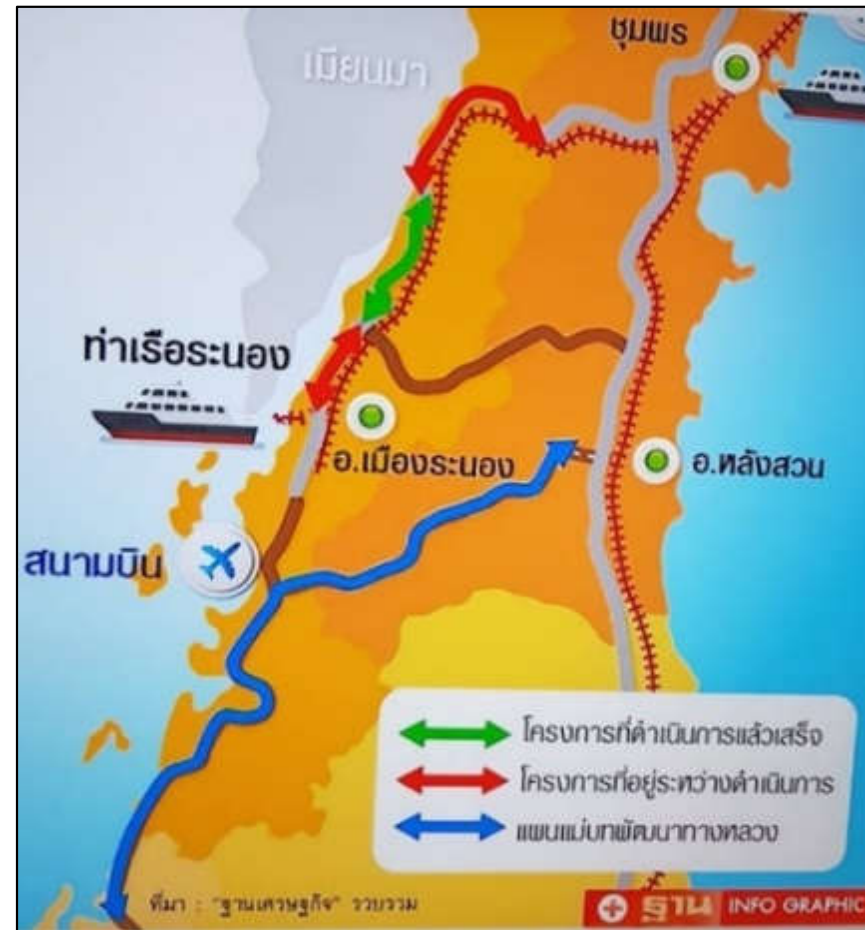
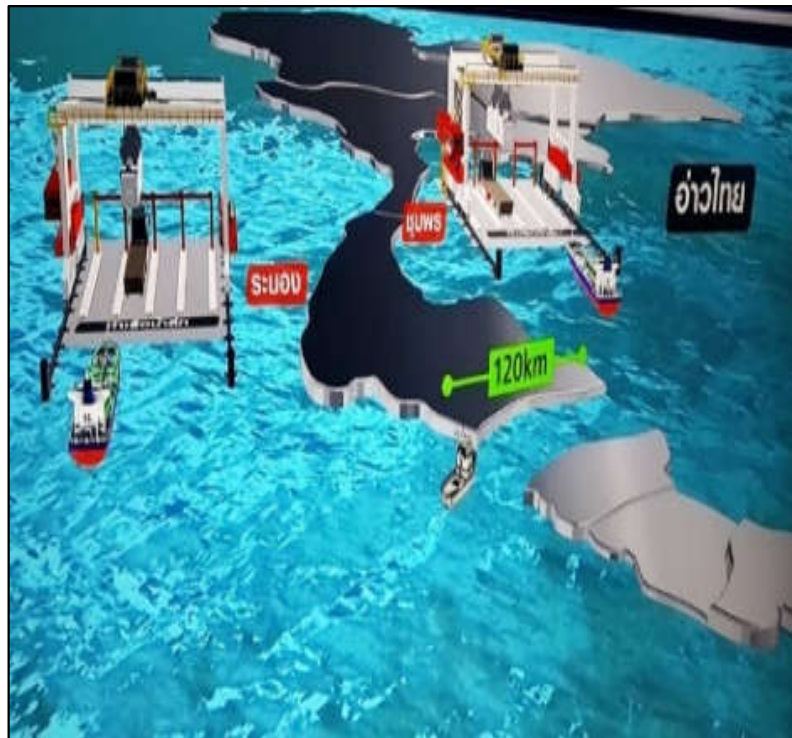
ท่าเรือ	จำนวนเที่ยว	จำนวนตู้ (TEU)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (ล้านบาท)	หมายเหตุ
ท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี 2562)	3,791	1.451	27.569	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือแหลมฉบัง (ปี 2562)	10,686	8.063	163.97	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือสงขลา (ปี 2560)	734	0.220	6.882	
ท่าเรือมาบตาพุด (ปี 2559)	563	0.004	3.705	ประมาณ 4,152 TEUs
ท่าเรือระนอง (ปี 2562)	318	-	0.135	
ท่าเรืออื่นๆ (ปี 2560)	3,382	0.080	30.290	รวมขนส่งตู้และเทกอง
ท่าเรือชายฝั่ง (ปี 2560)	2,755	0.551	46.612	
<b>รวม</b>	<b>22,229</b>	<b>10.369</b>	<b>279.16</b>	

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## โครงการแลนด์บริดจ์ East-West Coastal Connectivity

เชื่อมท่าเรือน้ำลึกระนอง-ชุมพร

(ความเป็นไปได้เป็นคำถามมากกว่าคำตอบ)





# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุทธานุภาพ

## 4. การมีศักยภาพทางเศรษฐกิจจากทะเล

- นโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค มีความต่อเนื่อง
- มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 82.3 ของจีดีพี (ปีพ.ศ.2562)
- มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับ โซ่อุปทานทั้งทางตรงและทางอ้อม
- การเป็นรัฐชายฝั่งและเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจมีมูลค่า (ปี พ.ศ.2562) 22.898 ล้านล้านบาท
- ในช่วงที่ผ่านมามูลค่าลดลงจากเศรษฐกิจชะลอตัวขีดความสามารถในการแข่งขันและเงินบาทแข็งค่า

# มูลค่าผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

(ปรับปรุง 27 พ.ย. 63)

ลำดับ	รายการ	ปี 2562 ล้านบาท/ปี	ปี 2563 F ล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่งลดลง ล้านบาท/ปี	ลดลง %
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ สัดส่วนขนส่งทางบกข้ามแดนร้อยละ 7.75	13.887 (แก้ไขตามข้อมูลจริง)	12.475	-1.412	-10.16
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.572	2.054	-0.518	-20.16
3	รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	2.167	1.01	-1.157	-53.4
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรง และทางอ้อม)	1.392	0.975	-0.417	-30 *ตัวเลขไม่เป็น ทางการ
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC)	0.791	0.140	-0.647	-81.8
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742	0.479	-0.262	-35.36 *อ้างอิงราคา WTI
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรม-บริการ ที่เกี่ยวข้อง	0.592	0.503	-0.089	-15 *ตัวเลขไม่เป็น ทางการ
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและ แปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.298	0.299	+0.001	+0.28
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-สรรพากร- ค่าภาคหลวง	0.254	0.254	None	ไม่มีข้อมูล
10	มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง	0.203	0.203	None	ไม่มีข้อมูล
11	ไม่รวมมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น จีพีพีของจังหวัดที่ ติดทะเล, อุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องต่างๆ รวมถึงความมั่งคั่ง จากเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ	None	None	None	
<b>รวม</b>		<b>22.898</b>	<b>18.392</b>	<b>4.506</b>	<b>19.7 %</b>

หมายเหตุ : ปี 2563 ตั้งแต่เดือนมีนาคม เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิด-19 ที่มา : รวบรวมโดย ดร.ธนิต โสรัตน์ (ปรับปรุง 27 พ.ย. 2563)

และวิกฤตราคาน้ำมันโลกตกต่ำ

ความมั่นคงและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ  
ทางทะเลระดับภูมิภาคเกี่ยวข้องกับ  
ความสมดุลของพลังงานทางทะเล



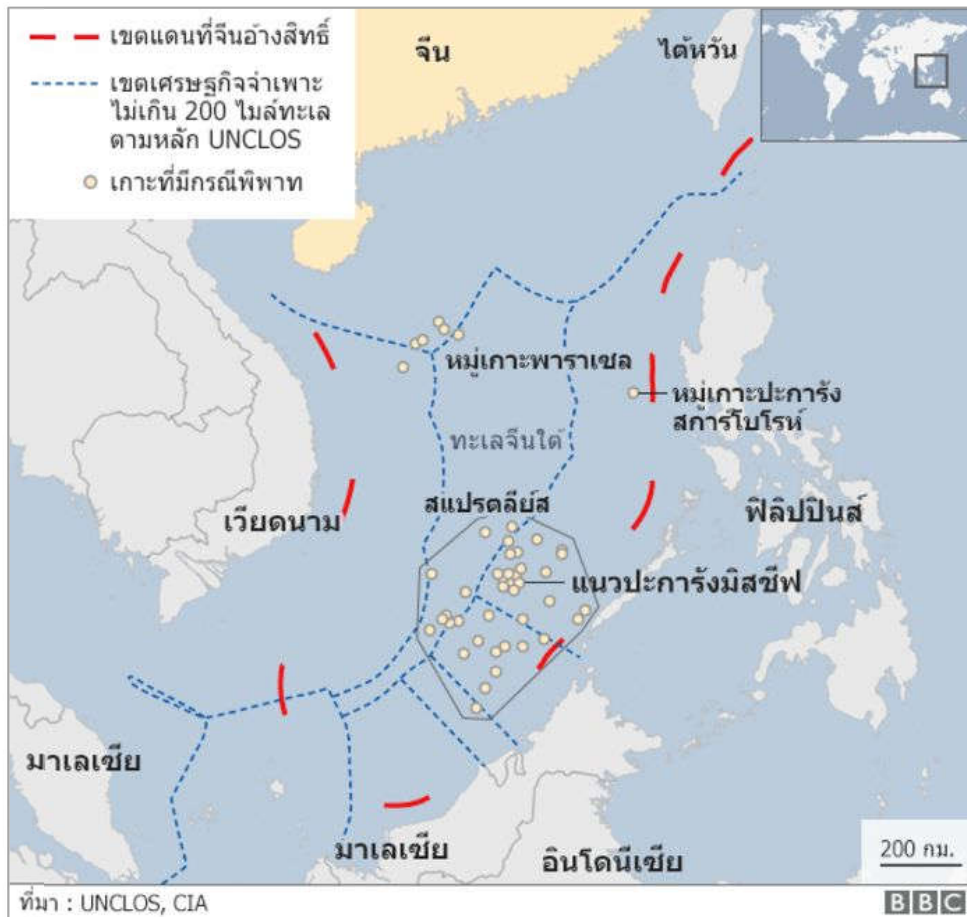


# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## 5. ความมั่นคงและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาค

- เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลระดับโลก (Rebalance to Asia & Pacific) ช่องแคบซุนดาและมะละกา เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าร้อยละ 30 และลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก ไม่ยอมให้ชาติใดเข้ามาควบคุมเส้นทางเนื่องจากเป็นความมั่นคงของภูมิภาคและระดับโลก
- ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม “BRI : Belt & Road Initiative” รัฐบาลจีนกำหนดยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลหรือ “China Maritime Silk Route” เพื่อโอบล้อมทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย
- โครงการ “Thai Canal” ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุททานุภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- กรณีพิพาททะเลจีนใต้ ข้อพิพาทระดับนานาชาติ เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากลแนวพิพาทดังกล่าวผ่านปากอ่าวไทย หากมีการขาดคลองไทยจะทำให้อ่าวไทยตอนล่างอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ



ความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ :  
บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์

- เอเชียแปซิฟิกเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific-USA / West Coast-Transatlantic”
- จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาทระดับภูมิภาคอยู่ในเส้นทางขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปซีกโลกตะวันออก

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุทรภาพ คลองไทยบนบริบทของปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของภูมิภาค



- KLONG THAI CANAL แนวเส้นทาง 9A ถูกพิจารณาให้เป็นจุดที่เหมาะสมในการสร้างคลองไทย
- เป็นคลองลัดเชื่อมสองฝั่งเส้นทางเดินเรือของโลก (Far East Asia-USA / West Coast-Transatlantic)
- เป็นทางเลือกของการใช้ช่องแคบมะละกาและซุนดาซึ่งสินค้าร้อยละ 30 และเส้นทางลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก
- คลองไทยอยู่ในเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ขัดแย้งของทะเลจีนใต้

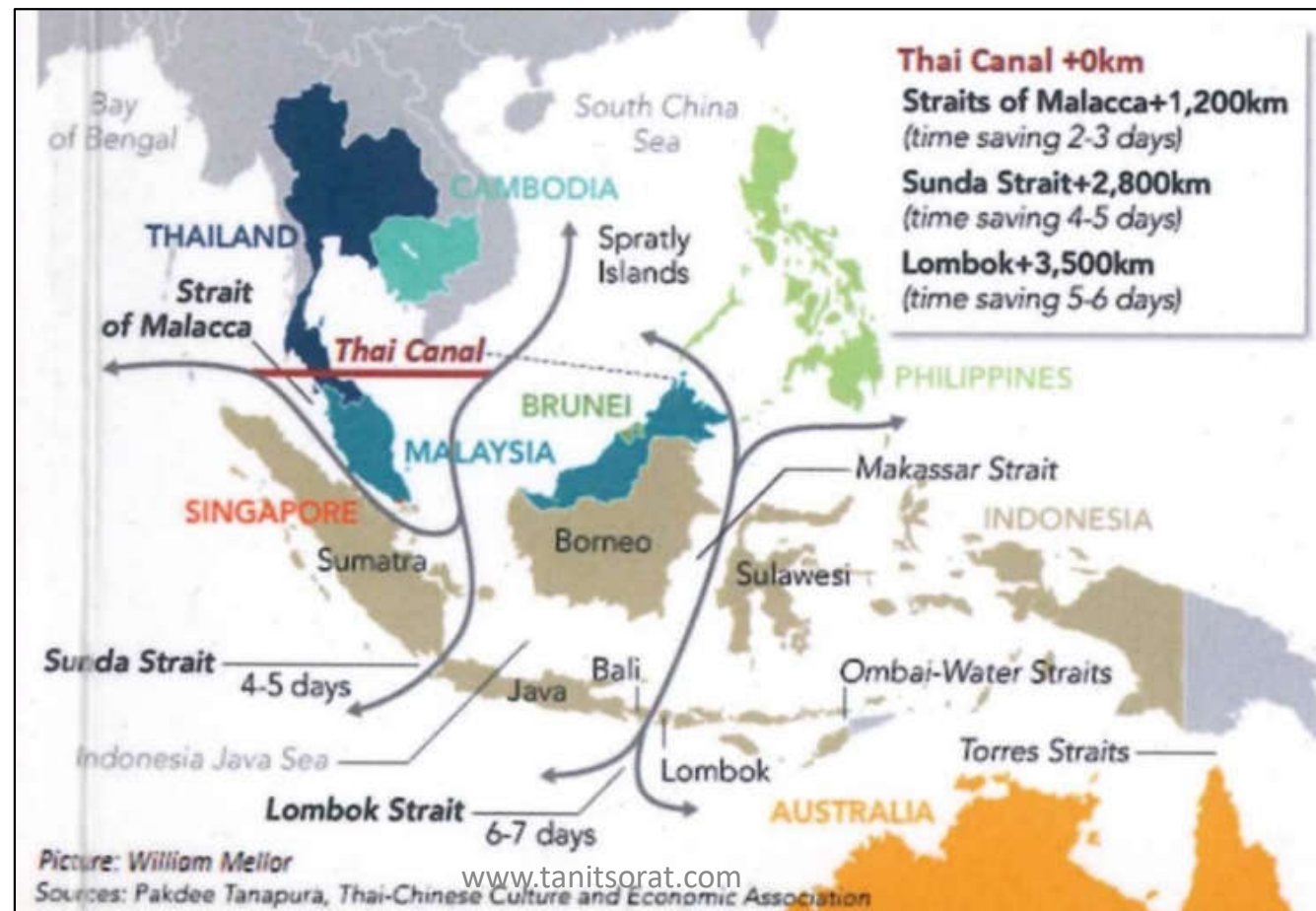


# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

Thai Canal : ตบโจทย์ไทยหรือเสริมสมุททานุภาพของจีน...?

## China Maritime Silk Route

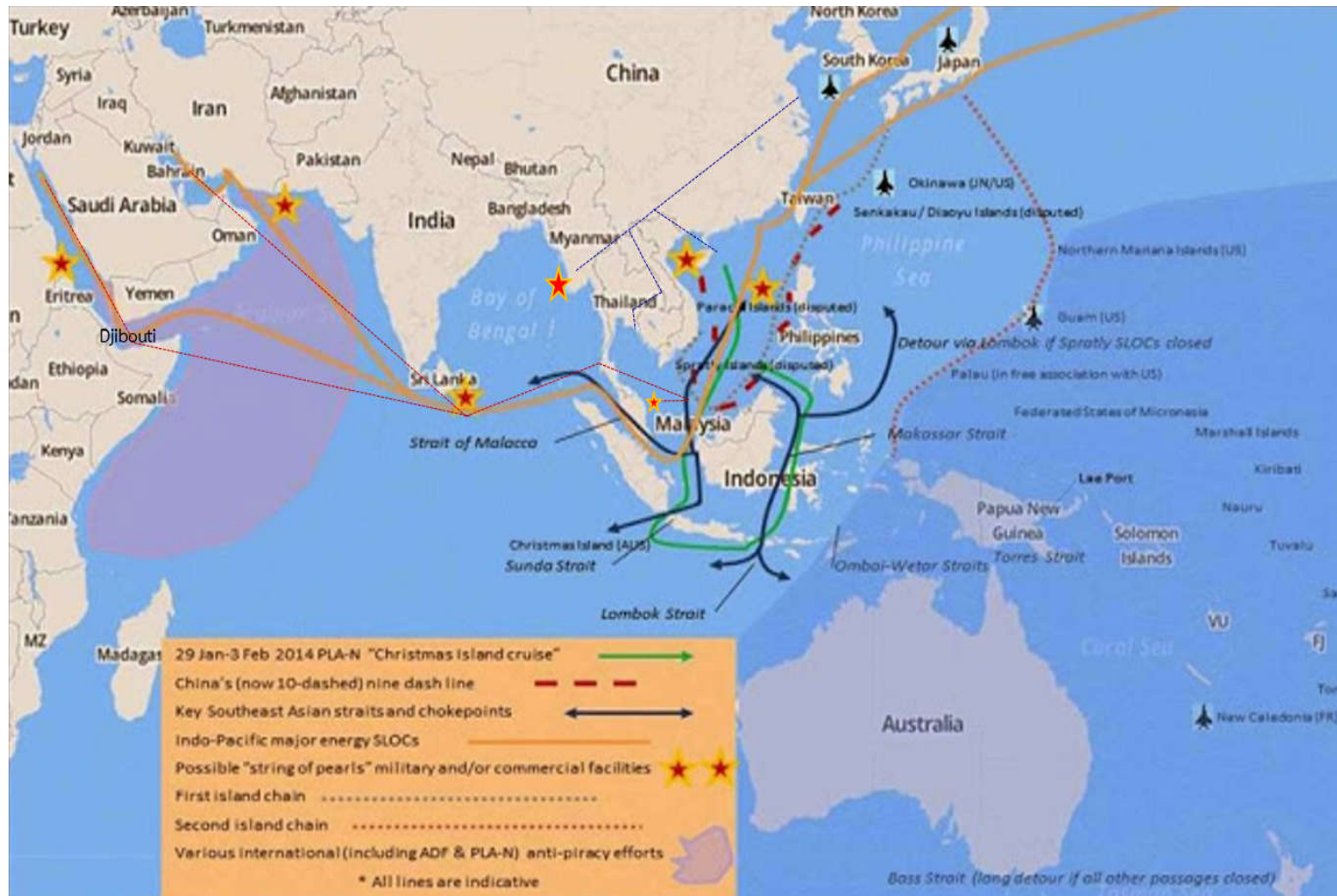
แผนที่เส้นทางสายไหมเดินเรือของจีน มีคลองไทยเป็น “Key Point”  
เพื่อการเชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

String of pear :

พลาณภาพทางทะเลของจีนในการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือหลักเชื่อมมหาสมุทรของโลก



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## 6. เทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนสมุททานุภาพของยุค 4.0

ทฤษฎีสมุททานุภาพของศตวรรษที่ 21 แตกต่างไปจากยุคสมัยของอัลเฟรด มาฮาน เกี่ยวข้องกับความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีก้าวหน้าในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้สามารถใช้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

- ด้านการเดินเรือเชื่อมโยงกับดาวเทียมและข้อมูลสินค้าแบบ Real-time Traceability
- ด้านทรัพยากรธรรมชาติ
- ด้านเทคโนโลยีการขุดเจาะน้ำมันดิบ / ก๊าซปิโตรเลียมเหลว / ก๊าซธรรมชาติ (NGV)
- ด้านพลังงานไฟฟ้าจากทะเล เช่น โซลาร์ฟาร์ม, กังหันลม รวมถึงพลังงานที่ได้จากน้ำขึ้น-น้ำลง
- ด้านสิ่งแวดล้อม (Ecological Monitoring)
- ด้านเทคโนโลยีการเกษตรในทะเล



# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## 7. ดุลยภาพของพลาณภาพทางทะเล (Naval Power Balance)

- การประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ทำให้มีการทับซ้อนกัน เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างมีการสะสมกองกำลังทางเรือทั้งเรือยุทธการ เรือดำน้ำและยุทโธปกรณ์ เกี่ยวข้องกับการสร้างดุลย์อำนาจทางทะเล
- เปรียบเทียบกองกำลังกองทัพเรืออาเซียน (ข้อมูลไม่เป็นทางการ)

	ไทย	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	สิงคโปร์	เมียนมา	เวียดนาม	ฟิลิปปินส์
กำลังพล (คน)	69,850	65,000	18,000	9,000	16,000	40,000	29,750
นาวิกโยธิน (คน)	23,000	?	?	?	800	27,000	8,300
เรือบรรทุกเครื่องบิน	1	?	?	?	?	?	?
เรือฟริเกต	8	13	10	6	4	4	?
เรือคอร์เวต	7	20	4	11	3	6	?
เรือดำน้ำ	-	4	2	4	-	8	?
อากาศยาน	11	31	?	?	?	10	?

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## 8. นโยบายรัฐ / การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน

- การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน ในปีที่ปกติมีมูลค่าประมาณ 23 ล้านล้านบาท ในการวางแผนและรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเลเป็นสำคัญจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างองค์ความรู้การเผยแพร่สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนและประชาชนควรกำหนดเป็นวิชาบังคับทั้งระดับมัธยมและระดับปริญญาตรี
- นโยบายรัฐ / กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล องค์ประกอบข้อนี้ไม่ปรากฏอยู่ในทฤษฎีของอัลเฟรด มาฮาน ปัจจุบันยอมรับว่ากฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศด้านความมั่นคงทางทะเลเป็นกติกาของประเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะไม่ให้เกิดการขัดแย้งตัวอย่าง เช่น

# โครงสร้างองค์ประกอบของการที่ไทยเป็นรัฐซึ่งมีสมุททานุภาพ

## ตัวอย่าง : กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล

### กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเลที่สำคัญ

- อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1958
- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำมิชอบต่อความปลอดภัยการเดินเรือ ค.ศ. 1988
- ความตกลงเพื่อป้องกัน ยับยั้งและขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม หรือ “IUU Fishing” ค.ศ. 2016

### กฎหมายและข้อตกลงทางทะเลของไทย (มีอยู่อย่างน้อยประมาณ 73 ฉบับ)

- พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 และพ.ศ. 2560 เพื่อต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย
- พรบ.การบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2560
- พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2561
- พรบ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562
- ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2016



END

*สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....*



Tanit Sorat



tanitvsl



www.tanitsorat.com

*Thank  
you*

