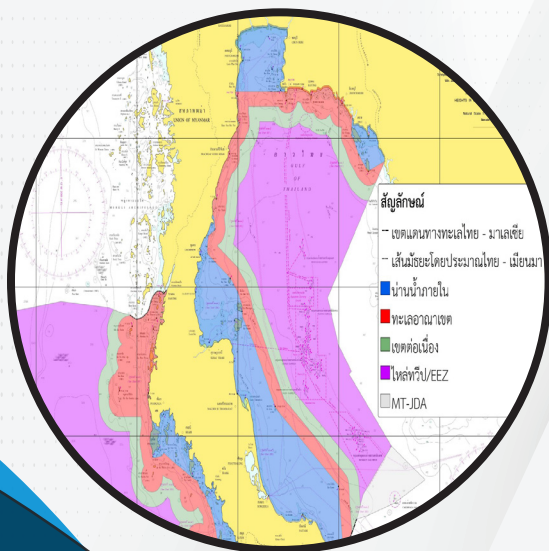


ยุทธศาสตร์ทะเลประเทศไทย จากแนวคิดสู่ความเป็นจริง

โดย นาวาเอก ภาณุพันธุ์ รักษ์แก้ว



ยุทธศาสตร์ทะเลประเทศไทย จากแนวคิดสู่ความเป็นจริง

(“The Maritime Strategy of the Kingdom of Thailand :
from Concept to Reality”)

“สำเนาจากกลุ่มเจ้าพระยา ย่อมไหลไปถึงคลองสุเอซและปานามา”

บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เอื้ออำนวยต่อการมีสมุทพหุภาพที่เข้มแข็งอันเป็นการเสริมสร้างเศรษฐกิจจากทะเลให้แก่ประเทศได้ แต่เรายังไม่มียุทธศาสตร์ทะเลให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมใช้เป็นแนวทางในการใช้และการแสวงประโยชน์จากทะเลในด้านต่าง ๆ อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น การศึกษาที่จะกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล และให้สำคัญของยุทธศาสตร์ทะเลในแผนระดับ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และกำหนดเพิ่มเติมแผนระดับ ๒ อันเป็นแนวทางการขับเคลื่อนประเทศในมิติต่าง ๆ ให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์กับเพื่อหาแนวทางกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลของประเทศไทยที่เหมาะสมกับสภาวะแวดล้อมทางทะเลในภูมิภาค ทั้งนี้ได้ใช้กรอบแนวคิดพื้นฐาน Strategy and Force Planning Framework ของ P.H. Liotta and Richmond M. Lloyd ในการกำหนดระดับของยุทธศาสตร์ทะเลที่เหมาะสมและหลักการกำหนดยุทธศาสตร์ของศาสตราจารย์ Henry C. Bartlett

กับการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างสมุททานุภาพของชาติตามทฤษฎีของ พล.ร.ต.อัลเฟรด มาฮาน (Rear Admiral Alfred T. Mahan) ในการศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้สมุททานุภาพของไทยไม่ได้รับการพัฒนาและส่งเสริมเท่าที่ควร รวมทั้งศึกษายุทธศาสตร์ทะเลของต่างประเทศเพื่อเปรียบเทียบและนำข้อดีมาเป็นแบบอย่างในการส่งเสริมสมุททานุภาพของไทย อีกทั้งมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ รัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญในกิจการของทะเลที่จะสร้างระบบเศรษฐกิจจากทางทะเล โดยเริ่มจากการตั้งวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยจะเป็นชาติทางทะเล (Maritime Nation) ภายในปี พ.ศ.๒๕๘๐” และกำหนดให้มียุทธศาสตร์ทะเล (วิธีการ) ในการส่งเสริมสมุททานุภาพและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อเป็นการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงในภาวะไม่ปกติ โดยอาศัยคณะกรรมการนโยบายการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (นปท.) นำเรื่องการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลให้เพิ่มเติมในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เป็นประเด็นด้านที่ ๗ และเพิ่มเติมแผนพัฒนาสมุททานุภาพแห่งชาติ (แผนระดับ ๒) ขึ้นเป็นแผนที่ ๕ ต่อ กรม. เพื่อขอมติ กรม. ให้ นปท. โดยมี ศรชล. เป็นหน่วยรับผิดชอบการจัดทำยุทธศาสตร์ทะเลและแผนพัฒนาสมุททานุภาพแห่งชาติ อันจะเป็นการสร้าง ความมั่งคั่งจากทะเลอย่างยั่งยืน มีทิศทาง และแผนงานที่ชัดเจนต่อไป

คำสำคัญ : ยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์ทะเล การพัฒนาสมุททานุภาพ

กล่าวนำ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อใช้ เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมาย และต่อมาเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๑

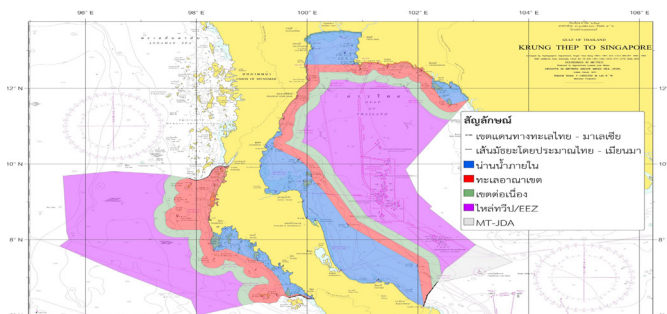
ได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษา เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ที่นับว่าเป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ภายในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน ทั้งนี้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ รวม ๖ ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ อย่างไรก็ตามเนื้อหาภายในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ มิได้มุ่งเน้นในการเสริมสร้างและพัฒนาประเทศไทยให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนจากทะเล ทั้งที่ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น จึงจะมีวิธีการใดที่จะทำให้ประเทศไทย ได้มี “ยุทธศาสตร์ทะเลไทย” เพื่อกำหนดเป็นวิธีการในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจทางทะเล (Maritime Economy) ให้เป็นรายได้หลักของประเทศที่มาจากทะเลได้อย่างยั่งยืนตลอดไป

ความสำคัญของทะเลต่อประเทศไทย

ทะเลเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่จะนำความสมบูรณ์พูนสุขมาให้ประเทศชาติ การใช้ทะเลโดยทั่วไปมีอยู่สองลักษณะ คือ การคมนาคมทางทะเล และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งโดยตรง อาทิ แหล่งอาหารแร่ธาตุที่อุดมสมบูรณ์ในทะเล และผลประโยชน์ที่เนื่องมาจากทะเล ได้แก่

กิจกรรมทางทะเลทั้งปวง เช่น การขนส่งทางทะเล การประมง เป็นต้น ซึ่งรายได้ของชาติที่สืบเนื่องจากทรัพยากรและกิจกรรมทางทะเลทั้งหมด เรียกว่า เศรษฐกิจทางทะเล โดยที่เศรษฐกิจของโลกทุกวันนี้อยู่บนความมั่นคงของมหาสมุทรที่กว้างร้อยละ ๙๙.๗ เป็นการขนส่งทางทะเลโดยผ่านทางเรือกว่า ๔๖,๐๐๐ ลำ มุ่งไปยังท่าเรือ ๔,๐๐๐ แห่งทั่วโลก^๑ สำหรับทางทหารยังใช้เป็นเส้นทางสำหรับแผ่อำนาจสู่แผ่นดิน รัฐบาลของรัฐชายฝั่งจะต้องใช้ไหวพริบในการจะให้คนใช้ทะเลได้โดยสะดวกทั้งในยามสงบและยามสงครามจึงเป็นบ่อเกิดให้มียุทธศาสตร์ทะเลขึ้น^๒

ประเทศไทยมีแผ่นดินติดทะเล ๒ ด้าน คือ ด้านตะวันตกติดทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกาส่วนด้านตะวันออกติดอ่าวไทย มีพื้นที่ทางทะเลประมาณ ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร มีความยาวชายฝั่งทะเลรวม ๓,๐๑๐ กิโลเมตร ทำให้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางคมนาคมและการค้าขายทางทะเลระหว่าง มหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกอีกด้วย รวมทั้งการขยายฐานการดำเนินการด้านการขนส่งทางทะเลเชื่อม ต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้และมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังบริเวณทางตอนใต้ของประเทศ ส่งผลให้สถานะแวดล้อมทางทะเลดังกล่าวมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของประเทศยิ่งขึ้น



ภาพที่ ๑
แผนที่อาณาเขต
ทางทะเลของไทย

ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ, แผนที่อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย

< http://www.hydro.navy.mi.th/webkm62/pdf/km_hydro_62_r.pdf>, (๘ มกราคม ๒๕๖๕)

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในปี พ.ศ.๒๕๕๕ มีการประเมินว่ามีมูลค่าในปีพ.ศ.๒๕๕๗ ประมาณ ๒๔ ล้านล้านบาทต่อปี^๓ และในปี พ.ศ.๒๕๖๔ มีมูลค่าประมาณ ๒๑.๑๒๖ ล้านล้านบาท ซึ่งมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้จากผลประโยชน์ทางทะเลแต่ละปีไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลกมีผลต่อมูลค่าของสินค้าที่นำเข้า - ส่งออก อัตราแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันโลก ซึ่งช่วงปลายปี พ.ศ.๒๕๖๔ ปรับตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ ๑๗.๔๕ ทำให้ราคาของปิโตรเลียมที่ได้จากทะเลสูงขึ้น ในช่วง ๒ ปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจประเทศไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตที่มาจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้รายได้การท่องเที่ยวปี พ.ศ.๒๕๖๔ ลดไปถึงร้อยละ ๘๗^๔

อย่างไรก็ตาม ในจำนวนมูลค่าผลประโยชน์ของชาติทางทะเลดังกล่าว มูลค่าที่ตกอยู่ในมือคนไทยไม่ถึงร้อยละ ๓๐ โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล กับที่สำคัญในห้วง ๑๐ ปี ข้างหน้าผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของประเทศไทยมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง^๕ และการที่ประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Economy) ย่อมทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาและเติบโตของระบบเศรษฐกิจของประเทศ แต่เมื่อพิจารณาสัดส่วนกองเรือที่รับขนส่งสินค้าเข้า-ออกจากประเทศไทยพบว่ามียกเรือพาณิชย์ไทยเพียงร้อยละ ๔ ที่ให้บริการทำให้ประเทศต้องขาดดุลเงินตราออกนอกประเทศจากค่าระวางเรือเป็นเงินจำนวนถึง ๑๐,๐๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือ ๓๓๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี และยิ่งประเทศประสบปัญหาค่าเงินอ่อนตัวลงก็จะทำให้ประเทศต้องสูญเสียเงินออกนอกประเทศมากขึ้นด้วย อีกทั้งไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดในการให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเล ทำให้ประเทศไทยต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติในการขนส่งสินค้ามากกว่ากองเรือพาณิชย์ไทย

นอกจากนี้ ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยยังไม่จำกัดอยู่เฉพาะภายในพื้นที่เขตทางทะเลของประเทศไทยเท่านั้น หากยังรวมถึง

ทะเลหลวงและเขตทางทะเลของประเทศอื่นทั่วโลกที่ประเทศไทยสามารถทำ ความตกลงกันได้ อย่างไรก็ตาม ยังถือว่าประเทศไทยไม่สามารถสร้าง ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจจากทะเลได้อย่างเต็มศักยภาพ ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่ง มาจากการขาดการเสริมสร้างสมุทธานุภาพ เช่น การที่ท่าเรือไม่ได้ตั้งอยู่ ในทางผ่านของเส้นทางเดินเรือหลักจากมหาสมุทรอินเดียสู่มหาสมุทร แปซิฟิก การขาดการบริหารจัดการทางทะเลที่เป็นระบบ การขาดการส่งเสริม ด้านพาณิชย์นาวี แต่สาเหตุสำคัญที่สุดคือ การขาดวิสัยทัศน์ทางทะเล และ ไม่มีกระบวนการคิดเชิงยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategic Thinking) ในระดับชาติที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นชาติทางทะเล (Maritime Nation) ทำให้เห็นความสำคัญของทะเลน้อยกว่าที่ควรจะเป็น และไม่มียุทธศาสตร์ ทะเลให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมใช้เป็นแนวทาง ในการใช้และการแสวงประโยชน์จากทะเลในด้านต่าง ๆ อย่างเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ทะเลคืออะไร

ยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategy) หมายถึง ศาสตร์และศิลป์ (Ways) ในการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติทางทะเล (Means) เพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ของชาติ (End) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเลสนับสนุน นโยบายของชาติทั้งในยามปกติและยามสงคราม ซึ่งดำเนินการโดยใช้กำลัง อำนาจของชาติทางทะเลที่เรียกว่า สมุทธานุภาพ (Sea Power) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ชาติในทุก ๆ ด้าน รวมถึงการขัดขวางไม่ให้คู่ขัดแย้ง ใช้ทะเลตามห้วงเวลาที่ต้องการได้ ในการใช้สมุทธานุภาพของรัฐเพื่อแสวง ประโยชน์จากทะเล จะต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลที่เหมาะสม และสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมทางทะเลของโลกและภูมิภาค ที่เปลี่ยนแปลง อย่างรวดเร็ว ยุทธศาสตร์ทะเลจึงมีความสำคัญเช่นเดียวกับยุทธศาสตร์ชาติ โดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ชาติ (อยู่ในระดับเดียวกัน โดยเป็น มิติทางทะเลของยุทธศาสตร์ชาติ) ซึ่งจะต้องกำหนดให้สอดคล้องกับผลประโยชน์

แห่งชาติทางทะเล วัตถุประสงค์แห่งชาติทางทะเล และนโยบายของรัฐบาลที่ตั้งไว้ เพื่อให้สามารถสร้างความมั่นคงและความมั่งคั่งให้แก่ประเทศได้อย่างยั่งยืน

ความสำคัญของยุทธศาสตร์ทะเล คือ ทำให้สามารถทราบแนวทางหรือทิศทางในวิธีการ (Way) ใช้ทะเลได้อย่างมีเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อสร้างงานและสร้างรายได้เข้าประเทศในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งหากไม่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลเอาไว้ จะทำให้ขาดทิศทางและเป้าหมายรวมที่ชัดเจนที่จะขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ ที่ควรจะต้องมีความประสานสอดคล้องบูรณาการไปสู่การปฏิบัติ โดยที่เป็นอยู่คือ ต่างคนต่างทำ หน่วยงานต่าง ๆ ก็จัดทำแผนงาน/โครงการ ตามที่เห็นว่าสำคัญและมีประโยชน์ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน อันอาจส่งผลกระทบกับการดำเนินงานของหน่วยงานอื่นหรืออาจจะไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของชาติที่กำหนดไว้ รวมทั้งจะทำให้การใช้งบประมาณของชาติไม่คุ้มค่า หากมีกรณีที่ต้องการดำเนินการซ้ำซ้อนกัน

ในข้อเท็จจริงเชิงประจักษ์เห็นได้ว่าความเจริญก้าวหน้าในการเสริมสร้างสมุทธานุภาพ (Sea Power) ให้เป็นเครื่องมือ (Means) ในการกำหนดวิธีการใช้เครื่องมือ (Ways) เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ (Ends) เกิดความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนจากระบบเศรษฐกิจที่มาจากทะเล (Maritime Economy) ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ทั้งนี้พลเรือตรี อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน ได้ให้แนวคิดในการควบคุมเส้นทางการค้า การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมทางทะเลเพื่อสนับสนุนต่อระบบเศรษฐกิจที่จำเป็นจะต้องเชื่อมโยงองค์ประกอบหลัก ๖ ประการ เข้าเป็นระบบทางทะเล ซึ่งประกอบด้วย ๑. แหล่งการผลิตและอุตสาหกรรม ๒. การค้าขายและตลาด ๓. การคมนาคมขนส่งและกองเรือพาณิชย์ ๔. เมืองท่าและแหล่งวัตถุดิบ ๕. ความปลอดภัย และ ๖. กำลังทางเรือ ดังนั้น ประเทศใดก็ตามที่สามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบทั้ง ๖ เข้าด้วยกันอย่างเหมาะสมจะสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งให้กับประเทศนั้นอย่างรวดเร็ว

ปัญหาทางทะเลของไทย

ตามความสำคัญของทะเลดังที่กล่าวมา รัฐบาลได้เคยกำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๔๘ - ๒๕๕๒ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อเป็นกรอบและทิศทางให้กับภาครัฐ เอกชน และประชาชนได้มีเครื่องมือในการบริหารจัดการให้ทะเลมีความสงบเรียบร้อยปลอดภัย และมีสภาวะแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้ประโยชน์และการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ตลอดจนมีศักยภาพในการแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล แต่การบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักยังไม่ประสบผลสำเร็จ โดยส่วนใหญ่เป็นเพียงการแสดงความต้องการพัฒนาเสริมสร้างองค์ประกอบกำลังอำนาจทางทะเลของชาติที่มีอยู่เท่านั้น ไม่ได้แสดงความชัดเจนในการใช้กำลังอำนาจทางทะเล ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถนำนโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผน ไปใช้กำหนดแนวทางการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งปัญหาดังกล่าวมีที่มาจากการขาดยุทธศาสตร์ทะเลที่ถูกต้อง ชัดเจน และการไม่นำไปเชื่อมโยงต่อเนื่องกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องด้านอื่น ๆ ทำให้ขาดความสมดุลในการพัฒนา กำลังอำนาจแห่งชาติในทุกมิติ โดยเฉพาะเมื่อมีการประกาศยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (๒๐ปี) กำหนดเป็นแผนระดับ ๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ถูกจัดเป็นแผนระดับ ๒ และแผนแม่บท แผนพัฒนา แผนปฏิบัติการ และแผนปฏิบัติการราชการ รวมถึงแผนอื่น ๆ โดยเฉพาะแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ถูกจัดเป็นแผนระดับ ๓ จึงทำให้มีความสำคัญน้อยในการดำเนินการของหน่วยงานที่รับผิดชอบ อีกทั้งการเสริมสร้างสมุททานุภาพของไทยถูกนำไปอยู่ในประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านต่าง ๆ ใน ๖ ด้าน ส่งผลถึงการ

ขาดความเชื่อมโยงในการพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งในกิจการทางทะเลในแต่ละโครงการ รวมถึงหน่วยงานระดับนโยบายแห่งชาติที่จะต้องกำกับและแก้ไขปัญหาในความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่มีส่วนในการส่งเสริมกิจการทางทะเลนั้น ๆ มีข้อจำกัดในการปฏิบัติงาน



ภาพที่ ๒ ระดับแผนตามมติ ครม.วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐

ที่มา : แนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หน้า ๘

ในขณะที่ประเทศไทยมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาแล้วจำนวน ๑๓ ฉบับ (ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งแผนพัฒนาฯ มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ โดยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ของภูมิภาคสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์มีเป้าหมายเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนมีความเชื่อมโยงกันเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง แต่ในข้อเท็จจริงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ก็ไม่ได้มุ่งเน้นกิจกรรมทางทะเล นอกจากนั้น พบว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ยังคงประสบปัญหาอย่างมาก เช่น ปัญหาท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้แทบทั้งหมดไม่มีการเชื่อมโยงกับทางรถไฟ การเชื่อมโยงทางถนนยังมีข้อจำกัด ขาดการวางแผนการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือกับทางถนน (Sea - Land) และการขนส่งทางเรือกับทางรถไฟ (Sea - Train) เป็นต้น ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าการขนส่งชายฝั่งขาดการบูรณาการให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว

ประเด็นปัญหาในการพัฒนาสมุทธานุภาพของไทย

ประเทศไทยได้มีการใช้และพัฒนาสมุทธานุภาพเพื่อให้เกิดความมั่งคั่งจากการใช้ประโยชน์จากทะเล (Maritime Economy) แต่ผลที่ได้ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร สืบเนื่องมาจากการดำเนินการด้านทะเลของไทยขาดยุทธศาสตร์ทะเลที่จะทำให้ทราบแนวทางหรือทิศทางในการใช้ทะเลได้อย่างมีเป้าหมายที่ชัดเจนตามกรอบของยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้าน โดยที่ผ่านมาเสมือนต่างหน่วยต่างดำเนินการในหน้าที่งานของตนเอง โดยขาดความเชื่อมโยงและบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งขาดความสนใจส่งเสริมอย่างต่อเนื่องจากรัฐบาลทุกสมัย ทั้งนี้สมุทธานุภาพของประเทศไทยมีประเด็นปัญหาในการพัฒนา สรุปได้ดังนี้

๑. **นาวิกานุภาพ (Naval Power)** กองทัพเรือปัจจุบันมีกำลังทางเรือและนาวิกโยธิน ร่วมกับระบบ Maritime Domain Awareness (MDA) และ Network Centric Warfare (NCW) ที่เฝ้าตรวจการณ์

ทางทะเลทำให้สามารถปกป้องคุ้มครองกองเรือพาณิชย์ได้ทั้งในอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยและโพ้นทะเลได้เมื่อต้องการ เช่น การส่งหมู่เรือปราบปรามโจรสลัดในอ่าวเอเดน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ทร. มีกำลังทางเรือที่ขาดการบำรุงรักษาให้มีขีดความสามารถที่สมบูรณ์อย่างต่อเนื่อง อากาศยานที่ไม่พร้อมปฏิบัติการกิจ เนื่องจากปัญหาด้านงบประมาณ โดยในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ทร. ได้รับทั้งสิ้นจำนวน ๔๒,๔๓๗ ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นงบบุคลากร ๒๐,๗๕๒ ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ ๕๐) การจัดหาอาวุธยุทโธปกรณ์ร้อยละ ๒๐^๖ ทำให้การพัฒนาด้านนี้เป็นไปอย่างจำกัด เปรียบเทียบกับแนวทางการจัดสรรงบประมาณกองทัพเรือสหรัฐฯ ที่ทั้งด้านบุคลากรอยู่ในอันดับที่ ๓ งบการจัดหายุทโธปกรณ์ และงบปฏิบัติการ อยู่ในอันดับที่ ๒ และ ๑ ตามลำดับ

๒. กองเรือสินค้า (Merchant Fleet) ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ขนาดเล็กและมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศน้อย มีความเสียเปรียบกองเรือของต่างประเทศอีกหลายประเทศ อันเนื่องมาจากมาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของต่างประเทศได้รับการส่งเสริมสนับสนุนที่ดีกว่าของกองเรือไทย เป็นปัจจัยที่สำคัญมากอีกประการหนึ่งที่ทำให้กองเรือพาณิชย์ของไทยไม่สามารถเจริญเติบโตและแข่งขันได้ ทำให้เรือสินค้าไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าทางทะเลเข้าออกจากประเทศเพียงร้อยละ ๙ ที่เหลืออีกร้อยละ ๙๑ ต้องพึ่งเรือสินค้าต่างชาติในการขนส่งสินค้า ประเทศไทยจึงต้องสูญเสียเงินตราเป็นค่าจ้างเรือสินค้าต่างชาติขนส่งสินค้า (ค่าระวางขนส่งสินค้าทางเรือ) กว่าร้อยละ ๙๐ เป็นเงินประมาณปีละ ๑.๓๓ ล้านล้านบาท โดยที่กองเรือสินค้าไทย ได้รับค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางเรือเพียงปีละร้อยละ ๙ ของค่าระวางขนส่งทางเรือทั้งหมดคิดเป็นมูลค่าประมาณ ๑.๓๑ แสนล้านบาทเท่านั้น

กองเรือพาณิชย์อีกประเภทที่เสริมสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ ได้แก่ กองเรือประมงพาณิชย์ (Commercial Fisheries) ทั้งในน่านน้ำไทยและนอกล่านน้ำ (Overseas Fisheries) โดยในภาคของกองเรือประมง

นอกน่านน้ำปัจจุบันมีเรือประมงชักธงไทยทำการประมงนอกน่านน้ำเพียง ๔ ลำ ที่ทำการประมงได้แค่ ๒ พื้นที่ ได้แก่ Indian Ocean Tuna Commission (IOTC) และ Southern Indian Ocean Fisheries Agreement (SIOFA) โดยประเทศไทยดำเนินการควบคุมการทำการประมง และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมงของเรือประมงนอกน่านน้ำไทยที่ชักธงไทยอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการทำการประมง IUU และกิจกรรมการทำการประมงผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง” ปัจจุบันปัญหาในการเสริมสร้างกองเรือประมงนอกน่านน้ำเกิดจากต้นทุนการดำเนินกิจการสูงมากจากราคาเรือประมง (ลำละประมาณ ๒๕ ล้านเหรียญสหรัฐ) เครื่องมือทำการประมง เรือขนถ่ายสัตว์น้ำ (เรือ Reefer) และเรือน้ำมัน (Tanker)

๓. ฐานทัพและท่าเรือ (Naval Bases and Harbors) มีประเด็นปัญหาที่สำคัญ ดังนี้

๓.๑ ฐานทัพหลักของ ทร. ปัจจุบันมี ๓ พื้นที่ ได้แก่ สัตหีบ สงขลา และพังงา ซึ่งในส่วนของฐานทัพเรือสงขลากับฐานทัพเรือพังงา ยังมีข้อจำกัดในเรื่องที่กินน้ำลึกกว่า ๖ เมตร จะไม่สามารถเข้า-ออกได้ โดยสะดวก ด้วยร่องน้ำและความลึกหน้าท่าที่จำกัด ทำให้การส่งกำลังบำรุงเรือใหญ่จำเป็นต้องกระทำในทะเล สำหรับเรือขนาดเล็กของ ทร. ไม่มีข้อจำกัดในการใช้ฐานทัพเรือหลักและฐานส่งกำลังบำรุงในพื้นที่ทัพเรือภาคต่าง ๆ สำหรับการส่งกำลังบำรุงนอกประเทศ ทร. มี MOU กับ ทร.มิตรประเทศ ที่สามารถให้การสนับสนุนการจอดเรือเพื่อรับการส่งกำลังบำรุง ทั้งแบบมีค่าใช้จ่ายและแบบต่างตอบแทนไม่มีค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าจอดท่าเรือ ค่าน้ำ ทำให้ในยามปกติการส่งกำลังบำรุงเรือรบ ทร. ไม่เป็นข้อจำกัดทำให้สามารถปฏิบัติการกิจคุ้มครองกองเรือสินค้าไทยได้ทั่วโลก

๓.๒ ท่าเรือตามชายฝั่งทะเลไทย ทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าทั้งระหว่างประเทศและชายฝั่ง ท่าเรือประมง และท่าเรือโดยสาร ซึ่งมีทั้งท่าเรือที่เป็นของรัฐและท่าเรือเอกชน

และหน่วยงานที่เป็นเจ้าของ ยังมีปัญหาด้านการบริหารจัดการที่เป็นอุปสรรค ทำให้เรือขนส่งสินค้าต้องจอดลอยลำเพื่อรอเข้าเทียบท่าเรือ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาความแออัดและความล่าช้าในการรอเข้าเทียบท่าของเรือเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าลงสู่การขอขึ้นราคาภาระหน้าที่ในท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศ เช่น ในท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ

๔. อู่สร้างเรือ/ซ่อมเรือ กิจการอู่เรือมีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศ แต่ที่ผ่านมา กิจการดังกล่าวกลับไม่ได้รับการส่งเสริมและพัฒนาเท่าที่ควรและพบปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ดังนี้

๔.๑ ด้านวัตถุดิบที่นำมาใช้ในการอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมต่อเรือ และซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กเป็นวัตถุดิบหลักในการประกอบอุตสาหกรรม โดยพบว่าที่ผ่านมาผู้ประกอบการอู่ต่อเรือ และซ่อมเรือประสบปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการจัดหาแผ่นเหล็กต่อเรือ ทั้งจากภายในประเทศและการนำเข้าจากต่างประเทศ

๔.๒ ด้านศักยภาพ และสถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมต่อเรือ และซ่อมเรือ ปัจจุบันอู่เรือไทย มีข้อจำกัดด้วยขนาดพื้นที่และปัญหาในด้านต่าง ๆ ซึ่งส่งผลต่อขีดความสามารถของอุตสาหกรรมต่อเรือ และซ่อมเรือของไทย ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการต่อและซ่อมเรือจากเจ้าของเรือเนื่องจากในการต่อหรือซ่อมเรือในประเทศมักจะใช้ระยะเวลานานกว่าอยู่ในต่างประเทศ และราคาขายต่อสู้ราคาเรือที่ต่อจากต่างประเทศไม่ได้

๕. องค์บุคคล (Personnel) บุคลากรพาณิชยนาวิ

มีปัญหาและอุปสรรค ได้แก่ การขาดแคลนนายประจำเรือ และลูกเรือที่มีคุณภาพเนื่องจากสถาบันที่ผลิตคนประจำเรือมีการเพิ่มปริมาณการผลิตที่ช้ากว่าการขยายตัวของความต้องการของตลาด กับปัญหาการศึกษาตลอดหลักสูตรใช้ระยะเวลานาน ทำให้การผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวิไม่ทันและเพียงพอกับความต้องการในตลาด และปัญหาเรื่องทักษะการใช้ภาษาอังกฤษของบุคลากร

๖. กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมพาณิชย์นาวี

การขนส่งชายฝั่ง ปัญหาที่การขนส่งชายฝั่งประสบอยู่ คือ กองเรือชายฝั่งที่มีขนาดเล็ก และส่วนใหญ่เป็นเรือที่มีอายุการใช้งานมานาน ไม่มีการใช้บริการเดินเรือชายฝั่งประจำเส้นทางสินค้าที่ทำการขนส่งชายฝั่ง มีสัดส่วนที่น้อยมาก สำหรับอัตราค่าบริการการขนส่งสินค้าของเรือแบบจากถึงที่ (Door to Door) ยังสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นเนื่องจากมีการยกขนหลายทอด นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือ โดยท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้แทบทั้งหมดไม่มีการเชื่อมโยงกับทางรถไฟ การเชื่อมโยงทางถนนยังมีข้อจำกัด ขาดการวางแผนการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือกับทางถนน (Sea - Land) และการขนส่งทางเรือกับทางรถไฟ (Sea - Train)

๗. ปัญหาของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ได้มีการปรับโครงสร้างหน่วย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.) จากระดับสำนักแยกออกเป็นระดับกองจำนวน ๒ กอง ได้แก่ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกองกำกับการพาณิชย์นาวี โดยมีกำลังพล ๒๑ อัตราและ ๒๒ อัตราตามลำดับ ทำให้การดำเนินงานพาณิชย์นาวีภายหลังการปฏิรูประบบราชการจนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลามากกว่า ๒๐ ปี ไม่ได้ได้รับการพัฒนาในหลายด้าน โดยเฉพาะด้านการวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การจัดทำฐานข้อมูลพื้นฐานไม่ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ขาดความต่อเนื่องและเป็นปัจจุบัน ที่สำคัญการปรับลดสถานะองค์กรที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนจากระดับกรมเป็นระดับสำนัก ทำให้บทบาทของการไปประชุมเพื่อเจรจากับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องระดับกระทรวง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ จึงถูกลดความสำคัญลงด้วย เช่น การประสานงานเพื่อหาแนวทางการส่งเสริมด้านภาษี กฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี บางยุคที่ผ่านมามีคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมีการประชุมเพียง ๓ ครั้ง ในห้วงเวลา ๖ ปี

จากปัญหาต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการมีประเทศไทยจะต้องมียุทธศาสตร์ทะเลในการเสริมสร้างสมุททานุภาพของไทยอย่างจริงจัง โดยจะต้องมีหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพในการกำกับการส่งเสริมพาณิชย์ เพื่อส่งเสริมให้เศรษฐกิจการพาณิชย์ของประเทศไทย มีการเจริญเติบโตและสามารถแข่งขันได้ เพื่อสนับสนุนกลไกในการสร้างและรักษาศักยภาพของการค้าระหว่างประเทศในตลาดโลกได้อย่างมั่นคง และยั่งยืนต่อไป

การศึกษาสาธารณรัฐเกาหลีในการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเล

การกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลของสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ประสบความสำเร็จในการสร้างความเจริญเติบโต และความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ โดยก่อนหน้านี้เกาหลีใต้นั้นยังไม่มีนโยบายด้านการขนส่งอย่างเป็นระบบแบบแผนก่อนมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ๕ ปีแรก ในปี ค.ศ.๑๙๖๒^๔ (สงครามเกาหลีสิ้นสุดในปี ค.ศ.๑๙๕๓) รัฐบาลได้มีการริเริ่มอุตสาหกรรมด้านการขนส่งทางทะเลหลังจากได้เอกราชจากญี่ปุ่นในปี ค.ศ.๑๙๔๕ ดังนี้

- ก่อตั้งบริษัททางเรือของเกาหลีใต้ในปี ค.ศ.๑๙๕๐
- การบังคับใช้ระบบการยกเว้น (Waiver) ในปี ค.ศ.๑๙๖๕
- ก่อตั้งศูนย์รวบรวมข้อมูลด้านการเรือซึ่งสนับสนุนโดยรัฐบาลและบริษัททางเรือในปี ค.ศ.๑๙๖๒
- ยกเว้นภาษีบางรายการ
- การดำเนินการสนับสนุนด้านการเงินของแผนสร้างเรือ (the Government-financed Shipbuilding Programme: Keihek Zoseon) ในปี ค.ศ.๑๙๗๕
- ก่อตั้งกรมการทำเรือในปี ค.ศ.๑๙๗๖

หน้าที่ของรัฐบาลที่กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านกิจการทางทะเลและพาณิชย์นาวี แบ่งการดำเนินการได้ดังนี้

๑. การให้เงินอุดหนุนและสินเชื่อ (Direct Subsidies and Special Funds)

๒. การเก็บภาษีสำหรับกิจการขนส่งทางทะเล (Taxation in Shipping) โดยมีการยกเว้นภาษีสำหรับบริษัทกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งช่วยให้บริษัทไม่ต้องจ่ายหรือจ่ายน้อยกว่าที่ควรจ่าย โดยรัฐบาลได้สนับสนุนการสร้างกองเรือพาณิชย์ด้วยการแข่งขันโดยไม่เก็บภาษีเรือนำเข้า (เรือที่ต่อจากต่างประเทศ) และยกเว้นมาตรการทางภาษี ซึ่งทำให้ลดค่าใช้จ่ายสำหรับเรือต่างชาติ

๓. แผนสร้างกองเรือพาณิชย์ (Government Financed Shipbuilding Programme: Keihek Zoseon) เป็นผลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่ ๓ (ค.ศ.๑๙๗๒ - ๑๙๗๖) ที่ทำให้อุตสาหกรรมการต่อเรือของเกาหลีใต้ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและได้กลายเป็นยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมส่งออกของประเทศ รัฐบาลได้สร้างแผน Keihek Zoseon ด้วยวัตถุประสงค์หลักคือ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและเชื่อมอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเข้าไปด้วยกันกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมเคมีและอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลหนัก ทำให้ตั้งแต่เริ่มแผนในปี ค.ศ.๑๙๗๕ กิจการการต่อเรือในเกาหลีใต้ได้เติบโตขึ้นระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจครั้งที่ ๔ เป็นผลทำให้เกิดการขยายตัวของกองเรือพาณิชย์ของเกาหลีใต้จากเรือเดินทะเลทั้งสิ้น ๙๔ ลำ รวม ๑.๓ ล้านตัน ได้ถูกสร้างตามแผนระหว่าง ค.ศ.๑๙๗๕ - ๑๙๘๑ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔ ของเรือทั้งหมด และในส่วนที่เหลือเป็นเรือประมงตามชายฝั่ง

๔. การลงทุนในด้านการขนส่งทางทะเล (Investment in Maritime Transport Infrastructure) ทำเรือเกาหลีใต้ถูกแบ่งออกเป็นทำเรือ First Class และ ทำเรือ Second Class ตามขนาดและความสำคัญทางเศรษฐกิจ ประเภทแรกใช้สำหรับระดับนานาชาติ ประเภทหลังใช้สำหรับเรือโดยสาร การพัฒนาทำเรือในเกาหลีใต้ได้ถูกให้ความสำคัญหลัง

จากนโยบายการอุตสาหกรรมการส่งออกในปี ค.ศ.๑๙๖๐ และการที่เศรษฐกิจของเกาหลีได้ขึ้นอยู่กับ การนำเข้าของวัตถุดิบเนื่องจากการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นแล้ว รัฐบาลได้ทำการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างท่าเรือตั้งแต่ปี ค.ศ.๑๙๖๒

๕. การสงวนสินค้า ระบบการยกเว้น (Cargo Reservation: the Waiver system) คือ วิธีการที่ช่วยลดอัตราการแข่งขันของเรือต่างชาติ ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการค้าทางทะเลหลายส่วนด้วยกัน ในบางครั้งรัฐอาจจะสงวนการส่งสินค้าทั้งหมดให้กับกองเรือของตนเองเพื่อให้เกิดความผูกขาดอย่างเต็มรูปแบบสำหรับการขนส่งทางทะเล

จากตัวอย่างการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ทะเลของเกาหลีใต้ เห็นได้ว่าการมีวิสัยทัศน์ทางทะเล (Maritime Vision) ของรัฐบาลและผู้นำประเทศที่จะเรียนรู้และกำหนดวิธีการสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศด้วยผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยจะเห็นได้ว่ารัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์หรือวิธีการ (Way) ในการใช้เครื่องมือ เช่น มาตรการด้านเงินอุดหนุนหรือสินเชื่อ การยกเว้นมาตรการด้านภาษี การออกกฎหมายภายในกำหนดการส่งเสริมกิจการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ การจัดตั้งสถาบันทางทะเลแห่งชาติ ที่มีความจำเป็นต้องใช้นโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติแบบ Top Down ตามที่ Bartlett ได้อธิบายถึงรูปแบบวิธีการกำหนดยุทธศาสตร์และโครงสร้างกำลังรบ (Alternative Approaches to Force Planning)

ต้นแบบที่ดีในการจัดตั้งหน่วยงานภาครัฐของไทย

ประเทศไทยขาดองค์กรหลักที่ทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนภารกิจส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเฉพาะโดยตรง ทั้งนี้ สามารถนำบทเรียนของประเทศไทยด้านการบินที่ผ่านมาได้รับการตรวจสอบติดตามการดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program : USOAP) ขององค์การ

การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งการตรวจสอบดังกล่าวปรากฏผลว่าไทยขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการ (Lack of Effective Implementation) จึงได้ตราพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๘ ให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (แต่เดิมเรียกกรมการบินพลเรือน) เป็นหน่วยงานของรัฐ ที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล ขึ้นตรงกับกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินพลเรือน และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล^{๑๐} ผลการประเมินโดยภาพรวมพบว่าความคาดหวังและความพึงพอใจต่อภาพรวมของการให้บริการของ Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) ทุกตัวชี้วัดอยู่ในระดับคุณภาพที่ดีเป็นสัญญาณของความสำเร็จในการปรับองค์กรเพื่ออุตสาหกรรมการบินของไทย

ดังนั้น ตามมติ ครม. การห้ามไม่ให้มีการตั้งหน่วยงานส่วนราชการขึ้นมาใหม่ในร่าง พ.ร.บ. ฉบับใหม่ จึงควรมีการจัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบกิจการพาณิชย์นาวิโดยตรงและให้มีฐานะเป็นองค์การมหาชน ที่จัดตั้งตามกฎหมายเฉพาะ เช่นเดียวกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) อาจเรียกว่า “สำนักงานกำกับกิจการพาณิชย์นาวิ” เพื่อให้การส่งเสริมการพาณิชย์นาวิของประเทศเกิดประสิทธิภาพ มีฐานะเป็นองค์การมหาชน ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ และกำกับดูแลการพาณิชย์นาวิทางเศรษฐกิจ การกำกับดูแลโครงสร้าง (Structural Regulation) กำหนดโครงสร้างของตลาด ติดตามดูแลการประกอบการในตลาด โดยจัดตั้งตามกฎหมายเฉพาะซึ่งจะมีประโยชน์และ

สามารถผลักดันภารกิจต่าง ๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรมต่อไป นอกจากนั้น
ให้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล (Regulator) และ
ส่วนปฏิบัติการ (Operation) อยู่ภายใต้องค์กรเดียว และทำหน้าที่ในการ
ส่งเสริม พัฒนา กำกับดูแลการพาณิชย์นาวี และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
และเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และการ
ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง

กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทะเลในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้วยศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ตาม พ.ร.บ. การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒
ตามหมวด ๑ คณะกรรมการนโยบาย การรักษาผลประโยชน์ของชาติทาง
ทะเล มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการ
นโยบายการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เรียกโดยย่อว่า “นปท.”
ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีหรือ รองนายกรัฐมนตรี ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบ
หมายเป็นประธานกรรมการ ร่วมกับกรรมการโดยตำแหน่ง จำนวน ๒๗ คน
และมีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง จำนวนไม่เกิน ๓ คน
จากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ หรือประสบการณ์ด้านกิจกรรมทางทะเล
ด้านกฎหมาย ด้านการทหารเรือหรือด้านอื่นอันเป็นประโยชน์ต่อการรักษา
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลกับให้เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ
เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยคณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจใน
มาตรา ๑๐ ได้แก่ กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนความมั่นคงแห่งชาติ
ทางทะเล และมาตรการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้
สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความ
มั่นคงแห่งชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติ
กับให้คำแนะนำ ปรีกษา และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ในการบริหาร
จัดการการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และติดตามและประเมินผล
การดำเนินงานในเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท มาตรการในการ

รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของ ศรชล. หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง และเสนอผลการดำเนินงานต่อสภาความมั่นคงแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ รวมถึงปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการหรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

นอกจากนั้น ตามหมวด ๒ มาตรา ๑๗ ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เรียกโดยย่อว่า “ศรชล.” ขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี มีฐานะเป็นส่วนราชการรูปแบบเฉพาะ มีหน้าที่และอำนาจและรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดย ศรชล. อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี มีหน้าที่ตามมาตรา ๑๙ ให้วางแผน อำนวยการ ประสานงาน สั่งการ และสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมถึงติดตาม ตรวจสอบ และประเมินแนวโน้มของสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และรายงานคณะกรรมการ และคณะรัฐมนตรี ตามลำดับ กับเสนอแผนและแนวทางในการปฏิบัติงานและดำเนินการตามนโยบาย ยุทธศาสตร์ หรือแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานและโครงการเพื่อปฏิบัติให้สอดคล้องกับแผนและแนวทางดังกล่าวต่อไป

แนวทางการปรับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ^(๑)

การดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๐ มาตรา ๑๑ บัญญัติให้ทบวงยุทธศาสตร์ชาติทุกห้าปี ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติจะครบกำหนด ๕ ปี ในวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๖ และมาตรา ๑๐ วรรค ๔ กำหนดให้ในกรณีที่คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเห็นว่ามีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมแผนแม่บท ให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงหรือความจำเป็นของประเทศให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ

ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการและคณะรัฐมนตรีก่อน และเมื่อ
คณะกรรมการและคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว จึงดำเนินการแก้ไข
เพิ่มเติมต่อไป

ขั้นตอนการปรับยุทธศาสตร์ชาติฯ

๑. เสนอร่างการปรับยุทธศาสตร์ชาติในการประชุม คจย.
(คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ) เพื่อขอความเห็นชอบหลักการ แนวทาง
และการดำเนินการปรับยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับ ๑) และแผนแม่บทฯ
(แผนระดับ ๒)

๒. เสนอเรื่องต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบในหลักการ แนวทาง
และการดำเนินการปรับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทฯ

๓. เข้าสู่กระบวนการแก้ไขปรับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทฯ

๔. เข้าสู่กระบวนการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์และ
จัดการประชุม

๕. การประชุมร่วมประธาน คจย. เพื่อขอความเห็นชอบร่าง
ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทฯ ฉบับปรับปรุง

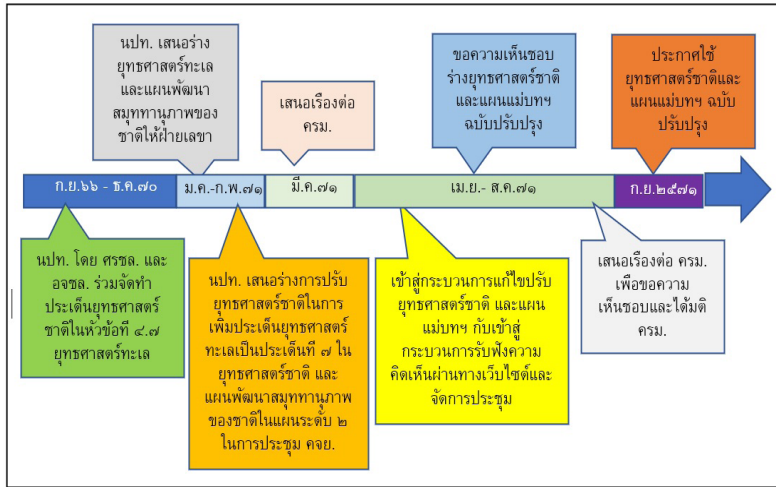
๖. การประชุมคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเพื่อขอความเห็นชอบ
ร่างยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทฯ ฉบับปรับปรุง

๗. เสนอเรื่องต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบและได้มติ ครม.

๘. ประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทฯ ฉบับปรับปรุง
ในราชกิจจานุเบกษาเพื่อทราบโดยทั่วกัน

การดำเนินการเสนอปรับแก้ยุทธศาสตร์ชาติเพื่อบรรจุประเด็น
หัวข้อที่ ๗ ยุทธศาสตร์ทะเล ในวงรอบที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๗๑) สามารถกระทำ
ได้เช่นเดียวกับแนวทางการปรับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้
ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีขั้นตอนต่าง ๆ ตามภาพที่ ๓

ภาพที่ ๓ การเพิ่มยุทธศาสตร์ทะเลในยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติปี พ.ศ.๒๕๖๑



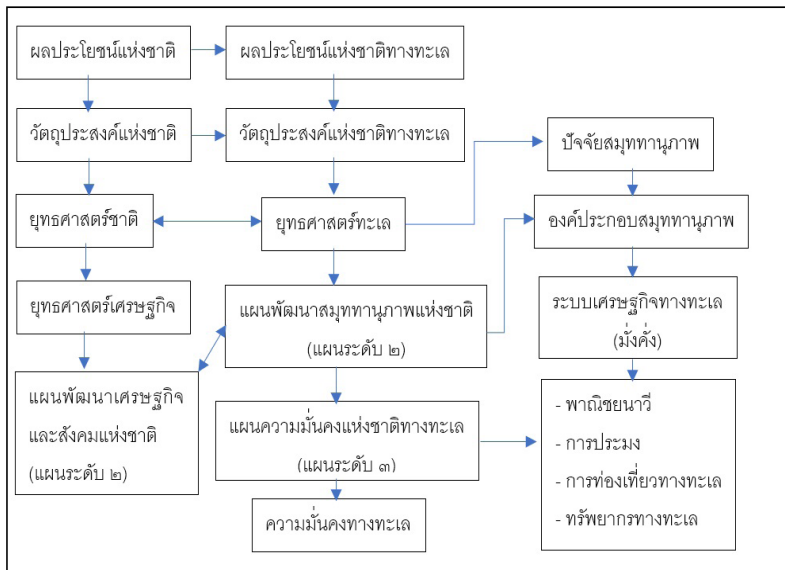
ที่มา : ผู้เขียน

การวางยุทธศาสตร์ทะเลเป็นมิติในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

การใช้สมุทรภาพของรัฐเพื่อแสวงประโยชน์จากทะเลจะต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลที่เหมาะสม และสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมทางทะเลของโลก และภูมิภาคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ทะเลที่มีความสำคัญเช่นเดียวกับยุทธศาสตร์ชาติ โดยถือว่าเป็นมิติหนึ่งของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะต้องกำหนดให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่ตั้งไว้ เพื่อให้สามารถสร้างความมั่นคงและความมั่งคั่งให้แก่ประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยมั่นใจว่ารัฐบาลจะได้ตระหนักถึงความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการสนับสนุนการขยายการค้า การบูรณาการความเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งและเศรษฐกิจในภูมิภาคตามแนวทางกรอบความ

ร่วมมือระหว่างประเทศที่มีการผลักดันให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกัน และได้กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐจัดทำกลไกขับเคลื่อนการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ก็ให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย มีเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ รวมไปถึงการสร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันเพื่อให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภาพ ๔ ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ทะเลกับระบบเศรษฐกิจทางทะเล



ที่มา : ผู้เขียน

ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในการยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย บริการทางเรือ และบริการอื่นที่เชื่อมโยงอันประกอบด้วย

กิจการท่าเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และกิจการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการพาณิชย์ ให้มีประสิทธิภาพรองรับตลาดการขนส่งทางทะเล จึงเป็นการดำเนินการที่สำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ยากหากไม่มีการกำหนดประเด็นที่เกี่ยวกับแนวทางการใช้กำลังอำนาจแห่งชาติทางทะเลของไทย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และวิสัยทัศน์ที่ว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” นั่นก็คือ การที่จะกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลไว้ในระดับตำแหน่งที่ถูกที่ถูกทางอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงระดับหน่วยปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์ชาติสามารถปรับปรุงได้ตามกระบวนการที่กล่าวมา ดังนั้นแล้วหากผู้นำรัฐบาลมองเห็นความสำคัญของทะเลและมีวิสัยทัศน์ในการหาประโยชน์จากทะเล ซึ่งนายกรัฐมนตรีอยู่ในทั้ง คยจ. นปท. และ ผอ.ศรชล. จึงเป็นโอกาสอันดีที่นายกรัฐมนตรีจะเป็นผู้ขับเคลื่อนการส่งเสริม **สมุทรภาพ** ตามความสำคัญของกิจกรรมทางทะเลและเสริมสร้างเศรษฐกิจทางทะเล (Maritime Economy) ด้วยการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๘๐ (แผนระดับ ๑) รวมถึงการกำหนดจัดทำแผนพัฒนาสมุทรภาพแห่งชาติ (แผนระดับ ๒) ในการนี้หน่วยงาน ศรชล. ภายใต้ นปท. จะเป็นหน่วยงานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทะเลให้เกิดขึ้นและมีหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ กำกับดูแล แล ตรวจสอบการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจทางทะเลของไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนตลอดไป

สรุป

ตามผลการศึกษาพบว่าประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ทะเลอย่างเป็นรูปธรรม โดยอยู่ในระดับเดียวกันและมีความสำคัญเช่นเดียวกับยุทธศาสตร์ชาติ และพบว่าจากการที่ ครม. มีมติเมื่อ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ แบ่งระดับของแผนไว้ ๓ ระดับ นำไปสู่การจัดแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๔ อยู่ในแผนระดับที่ ๓ ทำให้เรื่องทางทะเลขาดความสำคัญต่อทั้งหน่วยงานรัฐและเอกชน เป็นผลให้การส่งเสริมกิจกรรมทางทะเลที่จะต้องมีหนทาง (Way) ใช้สมุททานุภาพเป็นเครื่องมือ (Mean) ให้บรรลุวัตถุประสงค์ของชาติทางทะเล (Ends) ไม่ได้รับการส่งเสริมอย่างที่ควรจะเป็น ซึ่งแตกต่างจากประเทศพัฒนาแล้วที่มีที่ตั้งเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ที่มีแบบแผนในการแสวงหาประโยชน์จากทะเลด้วยการส่งเสริมสมุททานุภาพของชาติ นำมาสู่การสร้างระบบเศรษฐกิจจากทะเลให้เกิดความมั่งคั่งได้

อย่างไรก็ตาม กระบวนการทบทวนยุทธศาสตร์ชาติสามารถดำเนินการได้ทุก ๕ ปี จึงเป็นโอกาสดีที่จะได้นำเสนอการเพิ่มมิติยุทธศาสตร์ทะเลในยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อกำหนดกรอบการพัฒนาประเทศจากเศรษฐกิจทางทะเล (Maritime Economy) รวมถึงการแก้ไขปัญหาการเสริมสร้างสมุททานุภาพของประเทศไทย ซึ่งการมียุทธศาสตร์ทะเลจะช่วยเป็นรากฐานในการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้ โดยเมื่อยุทธศาสตร์ทะเลอยู่ในระดับของแผนที่เหมาะสมและเป็นวาระสำคัญของชาติแล้ว จะทำให้มีกระบวนการติดตาม การรายงาน และกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์อันจะทำให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทะเลมีประสิทธิภาพและเห็นผลความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

รัฐบาลอาจกำหนดเป้าหมายการก้าวไปสู่ความเป็นชาติทางทะเล (Maritime Nation) ในอนาคต ๒๐ ปี พร้อมกับสร้างกระบวนการคิดในเชิงยุทธศาสตร์ทะเล (Maritime Strategic Thinking) เพื่อส่งเสริมหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับทะเลดำเนินงานในขอบเขตอำนาจ

หน้าที่ของตนเองไปในทิศทางเดียวกันด้วยการกำหนดยุทธศาสตร์แบบ Top Down เพื่อให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนการพัฒนา สมุททานุภาพของ ไทย ที่ส่วนใหญ่อยู่ในระดับนโยบายของรัฐเป็นผู้ตัดสินใจและต้องสั่งการให้ หน่วยรับผิดชอบในกิจการนั้นนำไปสู่การปฏิบัติให้เห็นผลเป็นรูปธรรม เพื่อ สร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบกิจการพาณิชย์นาวีชาวไทยหันกลับมาใช้บริการ ภายในประเทศทดแทนการใช้บริการจากต่างประเทศ รวมถึงนัก ธุรกิจรายใหม่ มีความกล้าลงทุนในกิจการทางทะเลของไทย นอกจากนี้ จะต้องมีการมีหน่วยงานที่คอยส่งเสริมและควบคุมกิจการพาณิชย์นาวีขึ้นใหม่ที่ ผู้เขียนตั้งชื่อว่า “สำนักงานกำกับกิจการพาณิชย์นาวี”

ทั้งหมดจะเกิดขึ้นได้หากรัฐบาลส่งเสริมและให้ความสำคัญกับ กิจการทางทะเล โดยกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลเป็นประเด็นที่ ๗ ในยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (แผนระดับ ๑) รวมถึงการกำหนดจัดทำแผนพัฒนา สมุททานุภาพแห่งชาติ (แผนระดับ ๒) ในการนี้หน่วยงาน สรชล. ภายใต้ นพท. จะเป็นหน่วยงานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทะเลให้เกิดขึ้นและมีหน้าที่ กำหนดยุทธศาสตร์ กำกับดูแล ตรวจสอบการดำเนินการของหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชน ทั้งนี้ จากการเรียบเรียงบทความตามที่กล่าวมา การที่ ประเทศไทยจะมียุทธศาสตร์ทะเล จึงมีความเป็นไปได้จริง โดยยุทธศาสตร์ ทะเลของประเทศไทยจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการทำระบบเศรษฐกิจ ทางทะเลมีความ มั่งคั่ง มั่นคง และยั่งยืนได้ตลอดไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

กรมเจ้าท่า, โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางเรือร่วมอาเซียน, ๒๕๖๓

คณะกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, ทะเลและมหาสมุทรและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล, ๒๕๖๔

เผด็จศึก จารยะพันธุ์, โครงการการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายฉบับย่อในประเด็นเร่งด่วนเกี่ยวกับผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทย: รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์, ๒๕๖๒

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, เอกสารประเมินยุทธศาสตร์ เรื่อง คู่มือการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ, ๒๕๕๙

สมาคมเจ้าของเรือไทย, บทบาทกองเรือพาณิชย์ไทยในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย, ๒๕๕๕

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ และการเสนอแผนระดับที่ ๓ ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้าน...ต่อคณะรัฐมนตรี, ๒๕๖๔

สภาความมั่นคงแห่งชาติ, แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๔., หน้า ๑.

ดร.ธนิศ ไสรัตน์, “ศักยภาพและความท้าทาย : สมุททานาภาพเศรษฐกิจของไทย”เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ, ๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๔

รายงานการประชุมคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ วันจันทร์ที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๓๐ – ๑๑.๓๐ น. ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาลและการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ทางโปรแกรม (Zoom)

วารสาร

ขุนนุ อางวรัช, พลเรือตรี. “การใช้ทะเล,” นาวีกาธิปัตย์สาร, ฉบับที่ ๗๐ (กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม), หน้า ๗๙ – ๘๔.

ขุนนุ อางวรัช, พลเรือโท. “อนาคตผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติทางทะเล,”

นาวีกาธิปัตย์สาร, ฉบับที่ ๗๘ (ตุลาคม ๒๕๕๒ – มกราคม ๒๕๕๓), หน้า ๒๐ - ๒๖.

ณ ณรงค์ ทวีวัฒน์, นาวาเอก. “ยุทธศาสตร์ทะเลกับความมั่นคงแห่งชาติ,” นาวีกาธิปัตย์สาร, ฉบับที่ ๗๐ (กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม), หน้า ๕๘ – ๗๑

กฎหมายหรือประกาศของทางราชการ

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๖๔/๒๕๖๓, การจัดโครงสร้างการแบ่งส่วนงานหน้าที่และอำนาจของ
ส่วนงาน และอัตราค่าจ้างของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล,
ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๕๘ ง, ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๓
ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๕๘, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๑๙ ตอนที่ ๑๐๒ ก, ๘ ตุลาคม ๒๕๕๕
พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๓๒
ตอนที่ ๙๕ ก, ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘
พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๓๖
ตอนที่ ๓๐ ก, ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๙๔ ตอนที่ ๑๔๓,
๑๘ ธันวาคม ๒๕๒๑
พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๔๘, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๒
ตอนที่ ๑๐๙ ก, ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๘
พระราชโองการประกาศ เรื่อง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๑๓), ราชกิจจานุเบกษา
เล่มที่ ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๒๕๘ ง, ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
พระราชโองการประกาศ เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑- ๒๕๘๐, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๓๕
ตอนที่ ๕๒ ก, ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

เอกสารที่ยังไม่ได้จัดพิมพ์

ชุมนุช อาจวงษ์, นาวาเอก. “ยุทธศาสตร์ทะเลของไทย”, เอกสารประจำภาคของนักศึกษาวิทยาลัย
การทัพเรือ, ๒๕๔๔
รณพล กล่อมแก้ว, พลเรือตรี. “การกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลเพื่อพัฒนาระบบเศรษฐกิจทางทะเล
ของไทย”, เอกสารวิจัยของนักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๕๖
สุเมธ ตันธุนิตย์, นาย. “ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศไทย”, เอกสาร
วิจัยของนักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๓๖
สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐.

เอกสารต่างประเทศ

Bartlett, Henry C., et al, Strategy and Force Planning., Newport Rhode Island : Naval
War College, 2004
James R. Holmes, Maritime Strategy., Maryland : Naval Institute Press, 2019.

Lee, Tae-Woo. "Korean Shipping Policy: The Role of Government." Marine Policy 14, no. 5 (1990) : p 421-437.

Liotta and Richmond M.Lloyd, Strategy and Force Planning, Newport Rhode Island : Naval War College Press, 2004

สัมภาษณ์

สัมภาษณ์ ดร.พลเทพ ธนโกเศศ, นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ข้าราชการพิเศษ รักษาการแทน ผู้อำนวยการกองความมั่นคงทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, ๒ ธันวาคม ๒๕๖๔.

สัมภาษณ์ เรือตรี สุรพล มีเสถียร, ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๔.

สัมภาษณ์ นายบัณฑิต กุลละวณิชย์, หัวหน้ากลุ่มวิเคราะห์ ติดตาม และเฝ้าระวังการทำการประมง ในน่านน้ำไทย กองบริหารจัดการเรือประมงและการทำการประมง กรมประมง, ๕ เมษายน ๒๕๖๕

สัมภาษณ์ เรือโท ลือชัย แดงสากล ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ๒๑ มกราคม ๒๕๖๕

สัมภาษณ์ พลเรือเอก ชูมนุม อาจวงษ์ สมาชิกวุฒิสภา, ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔ และ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๔.

สัมภาษณ์ นายชาญนุที สุรางค์ หัวหน้าส่วนส่งเสริมท่าเรือ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า และนางสาวจิตติมา ฉัตรเงิน หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า, ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕