

## เศรษฐกิจสีน้ำเงิน : ความท้าทายใหม่ของการพัฒนา เศรษฐกิจไทย





# เศรษฐกิจสีน้ำเงิน : ความท้าทายใหม่ของการพัฒนาเศรษฐกิจไทย

## ประเด็นสำคัญ

- ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลระยะทางมากกว่า 3,000 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 23 จังหวัด มีพื้นที่ทางทะเล (Marine Zone) ซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเลและระบบนิเวศมากกว่า 320,000 ตารางกิโลเมตร และมีบทบาทสำคัญในเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากที่ตั้งเป็นจุดเชื่อมเส้นทางการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละ 24 ล้านล้านบาท การนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาจับคู่ในประเทศไทย จึงถือเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจที่สำคัญ
- เศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เศรษฐกิจทางทะเลหรือเศรษฐกิจบนฐานของกิจกรรมทางทะเล โดยมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทะเลเป็นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจ แนวคิดของการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะมุ่งเน้นไปที่ความสมดุลของ

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่กับความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเลและระบบนิเวศชายฝั่ง นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินต้องมีการขับเคลื่อนแยกจากนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นดินเนื่องจากพื้นที่ทะเลมีลักษณะเฉพาะตัว

- ประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างเป็นทางการ รวมถึงยังไม่มีกรอบแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาสู่การปฏิบัติในระดับนโยบาย ซึ่งประเทศไทยควรพิจารณาจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างเป็นระบบ เพื่อที่ภาครัฐสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปออกแบบนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน รวมถึงช่วยให้ภาคเอกชนและชุมชนสามารถวางแผนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของตนได้อย่างเหมาะสม



<sup>1</sup> Policy Brief ฉบับนี้สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของ เพลียมศักดิ์ จารยะพันธุ์, นวรัตน์ ไกรพานนท์, นิรมล สุธรรมกิจ, วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, อรพรรณ ณ บางช้าง, อติศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, และโสภารัตน์ จารุสมบัติ (บรรณาธิการ), คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย ภายใต้โครงการวิจัยโดยทุนสนับสนุนจากกองทุนสนับสนุนการวิจัย



**ผู้สรุปและเรียบเรียง**  
ดร.ปาณิสรา วิชูพงษ์

### จัดทำโดย

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย

### สถานที่ติดต่อ

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย  
ห้อง 602 ชั้น 6 คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ท่าพระจันทร์)  
เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200  
โทรศัพท์ 09 2989 8689 โทรสาร 0 2298 0454

### กองบรรณาธิการ

ผศ.ดร.สุนิดา อรุณพิพัฒน์      น.ส.นพธดา คำชื่นวงศ์  
ผศ.ดร.ภาคภูมิ ทิพคุณ        น.ส.ภัณฑิลา ธนบุรณนิตพัทธ์  
นายพิชฌุทธิ์ รัตนสุวรรณชัย    น.ส.เปรมยุดา ธรรมพัชรากร

## ° นิยามของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เศรษฐกิจทางทะเลหรือเศรษฐกิจบนฐานของกิจกรรมทางทะเล โดยมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทะเลเป็นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจ แนวคิดของการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะมุ่งเน้นไปที่ความสมดุลของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเลและระบบนิเวศชายฝั่งมากกว่ามุ่งเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว ขอบเขตของเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นไม่ได้จำกัดเพียงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในทะเลเท่านั้น แต่ครอบคลุมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ชายฝั่งด้วย ซึ่งกิจกรรมนั้นอาจใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรทางทะเลทางตรงหรือทางอ้อมก็ได้ เช่น การประมงและการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ การท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และกิจการพาณิชย์นวิกิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลโดยตรง ส่วนกิจกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทางอ้อมหรือเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง การประกันภัยทางทะเล การผลิตพลังงานทดแทนนอกชายฝั่ง และเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล เป็นต้น ทั้งนี้ การประเมินเศรษฐกิจสีน้ำเงินมักเป็นการพิจารณาในระดับประเทศ ทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมีความหมายแคบกว่าเศรษฐกิจมหาสมุทร (Ocean Economy) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจภูมิภาค (Regional Economy)

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2012 ในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนครบรอบ 20 ปี (United Nations Conference on Sustainable Development) หรือ Rio+20 ณ เมืองริโอ เด จาเนโร ประเทศบราซิล ซึ่งต่อมาแนวคิดดังกล่าวได้รับความสนใจจากนานาชาติ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่เป็นเกาะและประเทศที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล เนื่องจากเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นแนวคิดการพัฒนาที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยยังคงให้ความสำคัญกับความยั่งยืนของระบบนิเวศทางทะเลและการกระจายผลประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาของโลก ภายหลังกปี ค.ศ. 2015 เป็นต้นมา โดยเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

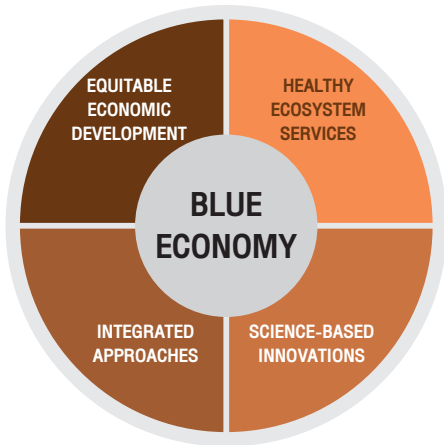
ที่เชื่อมโยงกับเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น เป้าหมายที่ 14 การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเลเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายที่ 13 การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น อาทิ การเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำทะเลและการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

แม้ว่าโดยทั่วไปแล้ว แนวคิดเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นความสมดุลของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนมักจะถูกนำไปเชื่อมโยงกับแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว แต่การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมีประเด็นที่แตกต่างออกไปที่ต้องนำมาพิจารณา เนื่องจากเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีลักษณะเฉพาะตัวหลายประการ เช่น ลักษณะทางกายภาพของทะเลซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกันและครอบคลุมพรมแดนของหลายประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศมีกติกา กฎหมาย และการกำกับดูแลที่แตกต่างกัน รวมถึงความท้าทายในกรณีเขตน่านน้ำสากลซึ่งกิจกรรมใด ๆ ที่เกิดขึ้นในน่านน้ำสากลอยู่นอกเหนืออำนาจของรัฐใดรัฐหนึ่ง ทำให้การจัดสรรประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือระบบนิเวศทางทะเลในน่านน้ำสากลยังคงเป็นที่ถกเถียง นอกจากนี้ การที่ท้องทะเลมีลักษณะเชื่อมต่อและเป็นระบบนิเวศเดียวกัน ทำให้สถานการณ์ในพื้นที่หนึ่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่อื่น ๆ อาทิ มลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศหนึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นที่มีพื้นที่ทางทะเลเชื่อมต่อกันด้วย ดังนั้น การจัดการเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงมีความซับซ้อนและจำเป็นต้องมีแนวทางบริหารจัดการเป็นการเฉพาะ

องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงินประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ (เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ, 2562) ได้แก่ (1) การพัฒนาที่รักษาความสมบูรณ์ของบริการจากระบบนิเวศ<sup>2</sup> โดยการรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล (2) การพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงความเท่าเทียม สนับสนุนให้เกิดการเข้าถึงการพัฒนาและการแบ่งปันผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทรัพยากรทางทะเลอย่างเสมอภาค (3) การพัฒนาแบบบูรณาการ โดยสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น การบูรณาการระหว่างภาครัฐกิจชุมชน และหน่วยงานภาครัฐ (4) การพัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์

<sup>2</sup> บริการของระบบนิเวศ ประกอบด้วย ด้านการเป็นแหล่งผลิต (Provisioning Service) คือประโยชน์ที่ได้รับจากการเป็นแหล่งอาหาร ด้านการควบคุม (Regulation Service) ครอบคลุมการควบคุมและรักษาสมดุลของพื้นที่ การลดผลกระทบจากภัยธรรมชาติ ด้านวัฒนธรรม (Cultural Service) คือ การเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ และด้านการสนับสนุน (Supporting Service) ได้แก่ การสนับสนุนบริการอื่น ๆ ข้างต้น เช่น เป็นจุดเริ่มต้นของห่วงโซ่อาหาร

รูปที่ 1 : องค์ประกอบของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน



หมายเหตุ : จากคู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย (น.36), โดย เผติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ, 2562 กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

## ประเทศไทยกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เมื่อพิจารณาลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลขนานสองด้าน คือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยมีระยะทางรวมกัน 3,148 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ด้านอ่าวไทย 17 จังหวัด และชายฝั่งทะเลด้านอันดามัน ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด มีพื้นที่ทางทะเล (Marine Zone) ซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเลและระบบนิเวศมากกว่า 320,000 ตารางกิโลเมตร และมีพื้นที่เกาะจำนวน 936 แห่ง นอกจากนี้ ไทยยังมีบทบาทสำคัญในเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากที่ตั้งเป็นจุดเชื่อมเส้นทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยเมื่อประเมินครอบคลุมทั้งทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต อาทิ การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ปะการัง ป่าชายเลน น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ กิจกรรมทางทะเลและชายฝั่ง และการป้องกันประเทศ ซึ่งมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละ 24 ล้านล้านบาท<sup>3</sup> โดยอุตสาหกรรมหลักในประเทศไทยที่มีการใช้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจากทะเล ได้แก่ อุตสาหกรรมประมงและเพาะเลี้ยงชายฝั่ง อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเล และอุตสาหกรรมท่าเรือและขนส่งทางทะเล

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นการนิยามอย่างกว้างและครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจไว้อย่างหลากหลาย โดยไม่มีการกำหนดขอบเขตและสาขากิจกรรมทางเศรษฐกิจไว้อย่างตายตัว แต่

ปรับเปลี่ยนได้ตามลักษณะทางกายภาพ ทรัพยากร และระบบการจัดเก็บข้อมูลของแต่ละประเทศ ในกรณีของประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างเป็นทางการ แต่จากงานศึกษาของเผติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ (2562) ตัวชี้วัดการเป็นจังหวัดที่มีเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาจพิจารณา 4 ตัวชี้วัด คือ สัดส่วนเศรษฐกิจด้านประมงต่อมูลค่าผลผลิตมวลรวมระดับจังหวัด สัดส่วนเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวต่อมูลค่าผลผลิตมวลรวมระดับจังหวัด สัดส่วนพื้นที่ป่าชายเลนต่อพื้นที่จังหวัด และสัดส่วนงบประมาณด้านการอนุรักษ์และป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากส่วนกลางของจังหวัด จากข้อมูลตัวชี้วัดดังกล่าวข้างต้น สามารถจัดกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลตามความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้ 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการประมง ได้แก่ ตรวต ปัตตานี สตูล ระนอง สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ตรัง พังงา ประจวบคีรีขันธ์ และจันทบุรี และ (2) กลุ่มจังหวัดที่พึ่งพาภาคการท่องเที่ยว ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรวต สุราษฎร์ธานี ชลบุรี สงขลา และพังงา และเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดสัดส่วนพื้นที่ป่าชายเลนต่อพื้นที่จังหวัด จังหวัดที่มีพื้นที่ป่าชายเลนต่อพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัดอยู่ในสัดส่วนที่มากที่สุดได้แก่ สตูล พังงา สมุทรสงคราม สมุทรสาคร และตรวต ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าทรัพยากรป่าชายเลนยังคงมีบทบาทสำคัญในจังหวัดเหล่านี้ และอาจจะส่งผลเชิงบวกต่อภาคการประมงซึ่งเป็นภาคการผลิตที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด ส่วนจังหวัดที่มีสัดส่วนงบประมาณด้านการอนุรักษ์และป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งต่องบประมาณทั้งหมดของจังหวัดสูงกว่าร้อยละ 5 คือ ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ตรัง ชุมพร และฉะเชิงเทรา โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งสะท้อนศักยภาพในอนาคตของจังหวัดเหล่านี้ที่จะได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้มากขึ้น

## นโยบายและมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ภายหลังการประชุม Rio+20 แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้รับการขับเคลื่อนทั้งในการดำเนินนโยบายในระดับประเทศ ความร่วมมือระดับภูมิภาค และความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยในความร่วมมือระหว่างประเทศ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้รับความสนใจและขับเคลื่อนในหลายเวทีระหว่างประเทศ ทั้งข้อตกลงระหว่างประเทศระดับภูมิภาคอย่างเป็นทางการ เช่น ปฏิญญาชางวอน (Changwon Declaration) ปฏิญญาเซี่ยเหมิน (Xiamen Declaration) ปฏิญญามอริเชียสว่าด้วยเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

<sup>3</sup> การประเมินมูลค่านี้ยังไม่ครอบคลุมกิจกรรมทางทะเลและชายฝั่งอีกหลายกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่ยังไม่มีการประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินที่ชัดเจน เช่น การกักเก็บคาร์บอน การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง





ชาวประมงกำลังหาหอยนางรมบริเวณชายฝั่งป่าชายเลนใน จ.สมุทรสาคร

(Mauritius Declaration on Blue Economy) และไม่เป็นทางการ เช่น เวทีประชุม “ความร่วมมือและความมั่นคงทางทะเล” ในการรับรองปฏิญญาเดลี (Delhi Declaration) ของประเทศสมาชิกอาเซียนและสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งหลังจากมีการลงนามในข้อตกลงระหว่างประเทศ ประเทศต่าง ๆ ได้นำนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปสู่อำนาจปฏิบัติ เช่น ประเทศจีน มีการขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในเมืองชิงเต่า (Qingdao) ในมณฑลซานตง (Shandong) โดยมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การท่องเที่ยว การประมงชายฝั่ง อุตสาหกรรมที่มีการใช้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจากทะเล และนิเวศบริการ และวางแผนทางการพัฒนาให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาทิ การฟื้นฟูอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ ซึ่งเมืองชิงเต่าเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมทางทะเลของประเทศจีนที่เชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลของจีนกับประเทศในเอเชียกลาง เช่น คาซัคสถาน และทาจิกิสถาน การส่งเสริมการทำฟาร์มสัตว์น้ำที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยร่วมกับการจัดสรรพื้นที่เพื่อวางปะการังเทียม การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายระบบนิเวศ รวมถึงการจัดทำแผนพัฒนาระบบนิเวศวิทยาทางทะเล ซึ่งแนวทางการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้ภาคเศรษฐกิจทางทะเลของมณฑลซานตงเติบโตสูงขึ้นและคาดว่าจะช่วยฟื้นฟูระบบนิเวศและเพิ่มรายได้ให้กับท้องถิ่น สำหรับประเทศอินโดนีเซีย มีการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยการกำหนดพื้นที่ควบคุม ซึ่งการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ควบคุมจะต้องปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานต่าง ๆ เช่น เกณฑ์การควบคุมมลภาวะทางทะเล มาตรการจัดการกับขยะพิษ และมีการดำเนินการเรื่องท่าเรือสีเขียว (Green Port) ด้วยการใช้เทคโนโลยีเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การลดการใช้พลังงานฟอสซิล การจัดทำระบบกำจัดขยะทั้งบนชายฝั่งและในทะเล

สำหรับประเทศไทยนั้นยังไม่มีนโยบายที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง แต่นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในทะเลและชายฝั่งทะเลนั้นมีการกำหนดไว้บ้าง ทั้งในนโยบายระดับประเทศและระดับย่อย โดยในระดับประเทศนั้นถูกกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564 ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีนี้ มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินหลายประเด็น เช่น

(1) ประเด็นความมั่นคงทางทะเล ซึ่งครอบคลุมการดูแลชายฝั่งทะเล อาณาเขต และการคุ้มครองผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (2) ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การพัฒนาเส้นทางขนส่งทางน้ำระหว่างปากน้ำโพกกับอ่าวไทย การเชื่อมต่อทางบกระหว่างเส้นทางรถไฟกับท่าเทียบเรือพาณิชย์ และ (3) ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งครอบคลุมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น อากาศยานไร้คนขับมาดูแลรักษาระบบนิเวศทางทะเล การวางแผนแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการจัดการภัยพิบัติ สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) นั้น มียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาทิ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่เน้นการสร้างสมดุลของการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ เช่น การผลักดันระบบการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเลเพื่อใช้ในการบริหารจัดการทรัพยากร การกำหนดมาตรการควบคุมการประมงผิดกฎหมาย การส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและสนับสนุนการพัฒนา ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว (2) ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งทั้งทางบกและทางทะเล โดยพัฒนาระบบขนส่งทางรางในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศไทย การพัฒนาด้านพลังงาน โดยสำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมใหม่และผลักดันการใช้ประโยชน์ก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยให้เต็มศักยภาพ การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และสนับสนุนการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม โดยพัฒนาโครงข่ายวงจรรสื่อสารระหว่างประเทศเพื่อเชื่อมโยงภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงสนับสนุนการสร้างบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (3) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา ครอบคลุมการให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับที่เป็นวงกว้าง เช่น แผนงานการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล แห่งศตวรรษที่ 21 ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนมาตรการและนโยบายระดับหน่วยงาน ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทางทะเลและชายฝั่งของไทยจำนวน 89 ฉบับ โดยมีกฎหมายหลักคือพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 และแผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2560 - 2579 ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยมีสาระสำคัญคือการส่งเสริมการคุ้มครอง

ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง การบังคับใช้กฎหมาย และการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

นอกจากนโยบายและมาตรการข้างต้นแล้ว ประเทศไทยยังมีความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่ทะเลและชายฝั่งด้วย อาทิ วาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ความตกลงว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Paris Agreement) และความร่วมมือทางทะเลในกรอบอาเซียน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ทะเลและชายฝั่งทะเลจำนวนมากหลายฉบับ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์หรือแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง นโยบายหนึ่งที่มีความเหมาะสมในการบริหารจัดการเศรษฐกิจสีน้ำเงินคือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งมีแนวคิดคล้ายคลึงกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะทำให้สามารถออกแบบกติกาและมาตรการต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม

## เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy Zoning) เป็นการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่เศรษฐกิจที่มีฐานการสร้างรายได้มาจากการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเล โดยการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะทำให้การบริหารจัดการในพื้นที่มีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน ลดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลและลดความขัดแย้งระหว่างประชาชนในพื้นที่ ตัวอย่างประโยชน์เมื่อมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เช่น การออกกฎหมายและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในทะเลและชายฝั่ง อาทิ มาตรการการจัดการมลพิษหรือของเสียที่เกิดจากการท่องเที่ยวทะเลและชายฝั่งทะเล การกำหนดจำนวนนักท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับขีดจำกัดด้านทรัพยากรธรรมชาติและมาตรการด้านการประมง เป็นต้น ซึ่งหากมีการจัดสรรพื้นที่ภายในเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินเพื่อการใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมนั้น นอกจากจะเป็นผลดีต่อการรักษาทรัพยากรทางทะเลแล้วยังจะทำให้สามารถจัดสรรผลประโยชน์ที่เกิดจากการใช้ทรัพยากรทางทะเลให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายได้อย่างเป็นธรรม

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งที่จริงแล้วมีใช้เรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ที่ผ่านมามีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น เขตอุตสาหกรรมมาบตาพุด เขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวมักอยู่ภายใต้แนวคิด

การจัดการฝั่งเมือง แต่การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมีความซับซ้อนกว่า เนื่องจากมีได้มีเพียงประเด็นการจัดการเชิงพื้นที่เท่านั้น หากยังเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งด้วย การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีพื้นฐานทางความคิดสำคัญสี่ประการดังต่อไปนี้ (เผด็จศึก จารยะพันธุ์ และคณะ, 2562)

1. แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งให้ความสำคัญกับสมดุลของการใช้ประโยชน์ในปัจจุบันและอนาคต กล่าวคือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลในปัจจุบันจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อโอกาสในการใช้ประโยชน์ในอนาคต ดังนั้น เขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงต้องพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของระบบนิเวศทางทะเล เช่น การกำหนดกติกาในเรื่องการประมง โดยกำหนดระดับการจับสัตว์น้ำเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทั้งด้านผลตอบแทนทางการเงินและต้นทุนความสูญเสียด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. แนวคิดการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการที่ดี โดยควรมีการประกาศข้อมูลให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจนถึงการจัดสรรพื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่รัฐอนุญาตให้ดำเนินการในพื้นที่นั้น ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ล่วงหน้าและประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ของตน ซึ่งจะช่วยลดความขัดแย้งระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ นอกจากนี้ การประกาศข้อมูลยังเป็นการกำหนดสิทธิและความรับผิดชอบในการใช้พื้นที่ทะเลและชายฝั่งทะเล ซึ่งระบบกรรมสิทธิ์นั้นสามารถพัฒนาสู่กลไกและเครื่องมือของภาครัฐในการบริหารจัดการทรัพยากรและระบบนิเวศทางทะเล เช่น ภาครัฐอาจใช้กลไกการซื้อขายสิทธิ (Tradable Permits) ในการแก้ปัญหาน้ำเสีย โดยหากผู้ได้รับการจัดสรรสิทธิในการปล่อยน้ำเสียสามารถควบคุมปริมาณน้ำเสียให้น้อยกว่าระดับที่ได้รับอนุญาตก็จะสามารถขายสิทธิดังกล่าวให้กับผู้อื่นได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการมีแรงจูงใจที่จะลดการปล่อยน้ำเสียลงโดยวิธีต่าง ๆ เช่น การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเข้ามาใช้มากขึ้น

3. แนวคิดการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาประเทศ กล่าวคือ การกำหนดแนวทางและรูปแบบการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินควรมีการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อหาฉันทามติและออกแบบกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินร่วมกัน ซึ่งการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียนี้ นอกจากจะเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างกันแล้วยังเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการการรับรู้ข้อมูล การวางแผนจัดสรร

สิทธิและประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการใช้ทรัพยากรทางทะเล ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการที่ดี นอกจากนี้ การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการออกแบบกติกาหรือมาตรการที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จะช่วยสร้างความตระหนักถึงการมีส่วนร่วมรับผิดชอบและช่วยให้ปฏิบัติตามกติกาที่ออกแบบไว้ร่วมกันมากขึ้น

4. แนวคิดการบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่ทับซ้อนบนพื้นที่เดียวกันโดยไม่สร้างความขัดแย้งซึ่งกันและกัน (Non-Exclusive and Multilayer Zone) แนวคิดนี้เกิดขึ้นภายใต้หลักคิดว่า พื้นที่ทะเลและชายฝั่งทะเลส่วนมากเป็นพื้นที่ของส่วนรวม ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของโดยสมบูรณ์ ดังนั้นในพื้นที่ทะเลและชายฝั่งทะเลหนึ่งอาจมีกิจกรรมเกิดขึ้นมากกว่าหนึ่ง โดยกิจกรรมทั้งสองประเภทสามารถดำเนินไปได้ในพื้นที่เดียวกันแม้ว่าลักษณะกิจกรรมจะมีความแตกต่างกัน เช่น แม้ว่าจะกำหนดพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจการท่องเที่ยว แต่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจนี้อาจทับซ้อนกับพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล เพื่อให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์สูงสุด แต่ทั้งนี้ การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจะต้องไม่นำไปสู่ความขัดแย้งกัน

## ความท้าทายและข้อเสนอในการดำเนินการด้านเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย

1. อุตสาหกรรมของไทยส่วนใหญ่รวมถึงอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังเป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเข้มข้น การนำทรัพยากรจำนวนมากมาใช้เพื่อการผลิตส่งผลให้ทรัพยากรและระบบนิเวศทางทะเลของประเทศไทยมีความเปราะบาง กอปรกับขีดจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ทำให้การผลิตในภาคอุตสาหกรรมไทยส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การสร้างนวัตกรรมของไทยยังไม่เพียงพอและโดยมากมักเป็นนวัตกรรมเกี่ยวกับเศรษฐกิจบนผืนดินมากกว่านวัตกรรมทางทะเล ซึ่งเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและนวัตกรรมเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีทำให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรในทะเลและชายฝั่งทะเลได้ง่ายมากยิ่งขึ้น ช่วยลดความเสี่ยงต่อระบบนิเวศทางทะเล และช่วยให้ทะเลและชายฝั่งสามารถฟื้นฟูตนเองได้

2. การขาดแคลนแรงงานและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับทะเลและเศรษฐกิจสีน้ำเงินในกลุ่มอุตสาหกรรมทางทะเล โดยเฉพาะอุตสาหกรรมประมง เนื่องจากงานถูกจัดอยู่ในประเภทงานที่มีคุณลักษณะไม่พึงประสงค์ของผู้ใช้แรงงาน (3Ds) ซึ่งประกอบด้วย

Dirty (สกปรก) Difficult (ยากลำบาก) และ Dangerous (อันตราย) ทำให้การทำงานในอุตสาหกรรมประมงทะเลมีใช้ตัวเลือกที่ดีของแรงงาน ส่งผลให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงาน นอกจากนี้ ในอุตสาหกรรมทางทะเลที่ใช้แรงงานมีทักษะ เช่น ธุรกิจการเดินเรือ ธุรกิจการขนส่งทางทะเล ก็ประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานเช่นเดียวกัน เนื่องมาจากสถานศึกษาที่ผลิตบุคลากรด้านนี้เป็นการเฉพาะยังมีไม่มากนัก ส่งผลให้บุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญยังขาดแคลนและอาจไม่สามารถรองรับความต้องการแรงงานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งในส่วนของภาครัฐเองก็ควรต้องมีการพัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับทะเลและเศรษฐกิจทางทะเลและนักวิจัยเพิ่มขึ้นด้วยเพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

3. ข้อจำกัดในการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการบริหารจัดการพื้นที่ทะเลและชายฝั่งทะเลมีหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม ชุมชน ดังนั้นในพื้นที่ทะเลและชายฝั่งหนึ่ง ๆ จึงมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก เช่น กองทัพเรือ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้ประสบความสำเร็จต้องอาศัยความร่วมมือและบูรณาการการทำงานร่วมกัน

4. ขีดจำกัดของทรัพยากรทางทะเล แม้ว่าประเทศไทยจะมีลักษณะทางภูมิศาสตร์และทรัพยากรทางทะเลที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แต่ปัจจุบันทะเลและชายฝั่งทะเลของไทยหลายแห่งประสบปัญหาความเสื่อมโทรม ทั้งที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การทำประมงเกินขีดจำกัดของทรัพยากร การรุกรานพื้นที่ป่าชายเลน มลพิษทางทะเลที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ กิจกรรมการท่องเที่ยวทะเลและชายฝั่งที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศหรือปัจจัยคุกคามที่เกิดตามธรรมชาติ เช่น การกัดเซาะชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศตามธรรมชาติ ขีดจำกัดของทรัพยากรนี้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทั้งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้น ปัญหาการแย่งชิงทรัพยากร หรือการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของบางภาคเศรษฐกิจ เช่น ภาคการท่องเที่ยว

5. การจัดเก็บและรวบรวมข้อมูล รวมถึงจัดทำตัวชี้วัดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างเป็นระบบ ซึ่งการจัดเก็บข้อมูลนี้มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เนื่องจากทำให้สามารถประเมินมูลค่าของเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างสมบูรณ์ สามารถประเมิน

มูลค่าจากการใช้และมูลค่าจากการไม่ใช้ (Use Value และ Non-Use Value) ภาครัฐสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปออกแบบมาตรการและนโยบายในการบริหารจัดการเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน และทำให้ภาคเอกชนและชุมชนสามารถวางแผนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของตนได้ ซึ่งประเทศไทยมีประเด็นที่ควรดำเนินการเร่งด่วนหลายประการ ได้แก่ (1) การกำหนดขอบเขตและการตัดสินใจให้ชัดเจนว่าภาคส่วนใด (Sector) และกิจกรรมใด (Activity) เป็นภาคส่วนและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งของประเทศให้ชัดเจน วางแผนเชิงพื้นที่ทั้งเขตทางทะเลและชายฝั่ง โดยจัดทำแผนที่การใช้ประโยชน์ตามมาตรฐานสากลที่ครอบคลุมทั้งมิติทางเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคงทางทะเล และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศ (3) การจัดทำรายงานสถานภาพทางทะเลและชายฝั่งของประเทศ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทรัพยากรและระบบนิเวศทางทะเล เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิงที่ครอบคลุมและมีมาตรฐาน (4) การจัดทำบัญชีต้นทุนของประเทศ (National Income Account) ให้ครอบคลุมต้นทุนทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ต้นทุนมนุษย์ และต้นทุนทางสังคมที่เกี่ยวข้อง

6. การออกแบบนโยบาย กติกา มาตรการทางกฎหมายและทางเศรษฐศาสตร์ และการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อการบริหารจัดการเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมีความซับซ้อนและต้องการนโยบายและมาตรการภาครัฐที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ และไม่อาจนำแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจภาคพื้นดินมาใช้พัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นภาครัฐควรมีการออกแบบนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน อาทิ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสีน้ำเงิน กฎหมายควบคุมและจัดการมลพิษในทะเล กองทุนสิ่งแวดล้อมเพื่อฟื้นฟูและรักษาระบบนิเวศทางทะเล หรือภาครัฐอาจปรับปรุงมาตรการที่มีอยู่ให้มีความสอดคล้องกับพื้นที่มากขึ้น อาทิ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ กรณีอุทยานทางทะเลควรมีการกำหนดค่าธรรมเนียมการท่องเที่ยวในพื้นที่อุทยานที่คำนึงถึงการฟื้นฟูและรักษาระบบนิเวศทางทะเล ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมอาจแตกต่างกันกับพื้นที่อื่น ๆ ได้

**เอกสารอ้างอิง**

OECD (2016), The Ocean Economy in 2030, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264251724-en>.

Whisnant, R., & Reyes, A. (2015). Blue economy for business in East Asia: Towards an integrated understanding of Blue Economy. Quezon City: Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia (PEMSEA).

เผด็จศึกดี จารยะพันธุ์, นวรัตน์ ไกรพานนท์, นิรมล สุธรรมกิจ, วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, อรพรรณ ณ บางช้าง, อติศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, และโสภารัตน์ จารุสมบัติ. (2562) คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย, กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

โสภารัตน์ จารุสมบัติ. (2560) รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ ชุดโครงการการพัฒนารอบแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย, กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

อติศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ทิพวัลย์ แก้วมีศรี, ปริญญารัตน์ เลี้ยงเจริญ, และกาญจนา ยาเสน. (2561) โครงการเขตเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย (Thailand Blue Economy Zoning), กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน : พื้นที่ใหม่ของการพัฒนาเศรษฐกิจ (2562, 19 กุมภาพันธ์) สืบค้นจาก <http://www.knowledgefarm.in.th/report-blue-economy/>

ปุลนทริกา เรื่องฤทธิ์. Blue Economy กำลังก่อตัวในน่านน้ำทะเลเอเชียตะวันออกเฉียง (2560, 23 พฤศจิกายน) สืบค้นจาก <https://thaipublica.org/2017/11/blue-economy-1/>

**Policy Brief**

**TSRI Policy Brief** (หรือเอกสารบทสรุปเชิงนโยบาย) เป็นเอกสารที่สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) เป็นหลัก และอาจมีการนำรายงานวิจัยหรือเอกสารรายงานจากแหล่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบ เพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ขึ้น วัตถุประสงค์หลักในการจัดทำ Policy Brief คือ การส่งผ่านผลงานวิจัยของ สกสว. ไปสู่ฝ่ายนโยบาย (ผู้กำหนดนโยบายและฝ่ายปฏิบัตินโยบาย)

การจัดทำ TSRI Policy Brief มาจากแนวคิดที่ว่า เอกสารงานวิจัยของ สกสว. ที่มีอยู่เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาค่อนข้างมาก และมีความเป็นวิชาการสูง ซึ่งทำให้เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ประโยชน์จากงานวิจัยที่จะศึกษาเอกสารวิจัยดังกล่าว ดังนั้น TSRI Policy Brief จึงถูกทำขึ้นในลักษณะของบทสรุปเชิงนโยบายที่มีเนื้อหากระชับ มีความยาวประมาณ 5 - 8 หน้า และพยายามนำเสนอเนื้อหาในรูปแบบที่ให้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น