

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) : พลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทย สู่บทบาทนำในภูมิภาค

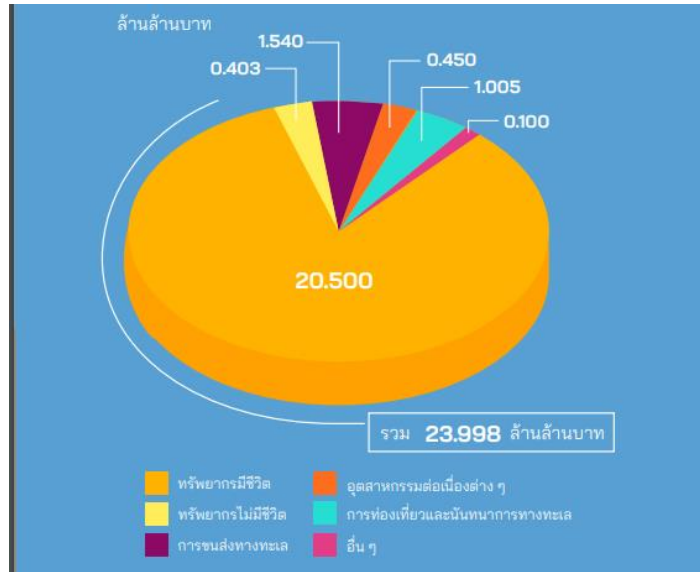
นาวาตรี ภูวจักร ภูวนาถนรานบุล
นายทหารนักเรียน หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่น ๘๓

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทยเป็นผลประโยชน์ที่คนไทยทุกคนพึงได้รับจากทะเลหรือเกี่ยวเนื่องกับทะเลทั้งภายในน่านน้ำไทย รวมไปถึง ชายฝั่งทะเล เกาะ พื้นดินท้องทะเล หรือใต้พื้นดินท้องทะเล หรืออากาศเหนือท้องทะเลด้วย ทั้งนี้ไม่ว่ากิจกรรมใดในทุก ๆ ด้าน เช่น ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมทางทะเล การขนส่งและพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยว การแสวงหาพลังงาน ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย การสำรวจวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล หรืออื่น ๆ โดยที่มูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีมูลค่ามหาศาล แต่ในสถานการณ์ปัจจุบันผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลนั้นไม่ได้ตกอยู่ในมือของคนไทยในปริมาณที่ควรจะเป็น และประเทศไทยกำลังตกอยู่ในสถานการณ์ที่เรียกว่า "สูญเสียผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสุทธิ"^๑

อีกทั้งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทยนั้นยังเชื่อมโยงไปถึงการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยอีกด้วย เนื่องจากในบริบทของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันนั้นมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันระหว่างทะเลและชายฝั่งเป็นอย่างมาก ทั้งในมิติทางด้านการค้าทรัพยากรธรรมชาติ อาหาร พลังงาน และการท่องเที่ยว โดยในทุกเวทีเศรษฐกิจมีการผลักดันเพื่อแก้ไขปัญหาจากประชากรที่เพิ่มมากขึ้นประกอบด้วยความต้องการซื้อเพลิงและอาหารที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต และมีผลให้อุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับทะเลและชายฝั่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งที่ดำเนินกิจกรรมในทะเลและโดยรอบมหาสมุทร หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การผลิตพลังงานทดแทนนอกชายฝั่ง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำเหมืองในทะเลน้ำลึก และเทคโนโลยีชีวภาพทางทะเล เป็นต้น อุตสาหกรรมต่าง ๆ เหล่านี้นำไปสู่โอกาสใหม่ ๆ ในการเจริญเติบโตและก่อให้เกิดการกระจายตัวทางเศรษฐกิจมหาสมุทร (Ocean Economy) ซึ่งรัฐบาลถือเป็นส่วนหนึ่งของผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนความเจริญเติบโตดังกล่าว โดยมีบทบาทเป็นผู้กำหนดนโยบาย เช่น แผนพัฒนาทะเลแห่งชาติ ส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศหันมาสนใจประกอบกิจการในทะเลและชายฝั่งในฐานะแหล่งทรัพยากรเดิมและแหล่งทรัพยากรใหม่มากยิ่งขึ้น การสร้างความมั่นคงทางอาหารและการหาพลังงานทางเลือกจากแหล่งอื่น ๆ ได้ถูกหยิบยกเข้ามาอภิปรายในเวทีระหว่างประเทศต่าง ๆ เพื่อนำประชาคมโลกไปสู่การพัฒนาอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน^๒

^๑ เติมศักดิ์ จารยะพันธ์, รศ.ดร. โครงการเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยเรื่องผลประโยชน์ชาติทางทะเล, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม, ๒๕๕๐.

^๒ สุทธิณี สนธิรัตน์. การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย, กองนโยบายและยุทธศาสตร์พัฒนาการประมง, ๒๕๖๐.



ภาพที่ ๑ มูลค่าการใช้ประโยชน์ทางทะเลของไทย
ที่มา : สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางทะเลในปัจจุบันและผลกระทบจากความต้องการในการใช้ประโยชน์จากทะเลที่มีมากขึ้นจากยุทธศาสตร์กองทัพเรือ และ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๔) พบว่าในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาความมั่นคงทางทะเลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาค และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเล โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้ว ยังจะส่งผลกระทบต่อความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ซึ่งจะต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจบนบก (Land - based economy) อีกด้วย ซึ่งการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับทุก ๆ ประเทศในภูมิภาค และเป็นปัญหาระดับโลก ที่ต้องร่วมกันแก้ไข ปัญหา ไม่สามารถที่จะกระทำได้ด้วยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือประเทศใดประเทศหนึ่งได้เพียงลำพัง

กองทัพเรือไทยในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลของไทยได้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของไทย ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “กองทัพเรือไทยจะเป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทนำในภูมิภาคและเป็นเลิศในการบริหารจัดการ” ได้เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ระหว่างประเทศในภูมิภาค และพยายามผลักดันแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ที่หมายถึงเศรษฐกิจฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม ในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ เนื่องจากประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการปกป้อง ค้ำครอง เนื่องจากส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของทั้งโลก ซึ่งในการผลักดันให้ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เห็นความสำคัญกับแนวคิดดังกล่าวนี้ “กองทัพเรือไทยจะใช้โอกาสดังกล่าวเป็นพลังขับเคลื่อนตนเองสู่บทบาทนำในภูมิภาคผ่านการแสดงศักยภาพและวิสัยทัศน์ที่มองไปถึงอนาคตจนเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศในภูมิภาคได้หรือไม่” ซึ่งบทความนี้จะนำเสนอสาระสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อไทย สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลของไทยในปัจจุบัน ความพยายามในการผลักดันแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของ

กองทัพเรือไทยในเวทีระหว่างประเทศ ทฤษฎีสถาบันเสรีนิยมสมัยใหม่ (Neo-Liberal Institutionalism) และการวิเคราะห์ท่าทีของกองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และสุดท้ายจะตอบคำถามที่ว่าแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จะเป็นพลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทยสู่บทบาทนำในภูมิภาคได้หรือไม่

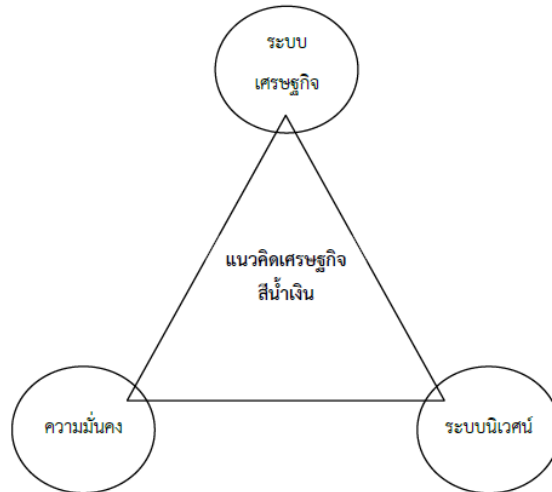
ความเป็นมาของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)

Blue Economy หรือ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน เป็นแนวคิดที่นำเอาความยั่งยืนมาประยุกต์ใช้กับสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเกิดขึ้นครั้งแรกในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือที่เรียกกันในนาม “RIO+20” ในปี ค.ศ. ๒๐๑๒ ณ กรุงริโอ เดจาเนโร บราซิล หลังจากการประชุมดังกล่าว แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้รับกระแสตอบรับจากทั่วโลกเป็นอย่างดี จากองค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก กลุ่มประเทศ Organization for Economic Co-operation and Development: OECD โดยต่างให้ความสำคัญกับแนวคิดนี้จนเกิดเป็นนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยสาระสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงินคือ เศรษฐกิจฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การใช้เป็นแหล่งพลังงาน การบริการที่เกี่ยวข้อง และการเก็บเกี่ยวทรัพยากรที่อยู่ในทะเลมาใช้ อาทิ อาหารทะเล น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ พลังงาน และน้ำ เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทรัพยากรดังกล่าวสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากรายงานของ OECD เรื่อง The Ocean Economy in 2030 ประเมินว่าปัจจุบันเศรษฐกิจสีน้ำเงินสร้างมูลค่าประมาณ ๑.๕ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และเกิดการจ้างงาน ๓๑ ล้านตำแหน่ง โดยในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ คาดว่าจะมีมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่า หรือคิดเป็นมูลค่ากว่า ๓ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และเกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น ๑๐ ล้านตำแหน่ง ทั้งนี้ธนาคารโลกเชื่อว่าเศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นกุญแจสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตในประเทศที่เป็นชายฝั่งและเกาะขนาดเล็กหรือประเทศที่มีรายได้ต่ำหรือรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ ส่วนประเทศที่มีเศรษฐกิจบนแผ่นดิน (Land-based economy) เข้มแข็งอยู่แล้ว เศรษฐกิจสีน้ำเงินจะเป็นฐานสำคัญของการเติบโตทางเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ที่ยั่งยืน (Sustainable and inclusive growth) โดยในเชิงวิชาการ เศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถแบ่งออกเป็น ๒ แบบ คือ

๑. Blue Ocean Wealth เป็นการพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่เน้นในด้านความยั่งยืน โดยจะไม่ทำลายทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง
๒. Blue Ocean Economy เป็นการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยเน้นที่ตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

สำหรับความสมดุลของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย นั้น มุ่งเน้นที่ ๓ หลักการใหญ่ ๆ ได้แก่ ๑) ระบบเศรษฐกิจ ๒) ระบบนิเวศน์ และ ๓) ความมั่นคง^๓

^๓ ดวงพร อุไรวรรณ, “แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับผลประโยชน์แห่งชาติทางท้องทะเลของประเทศไทย.” วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๒ (มิถุนายน - กันยายน ๒๕๖๑), หน้า ๑ - ๑๓.



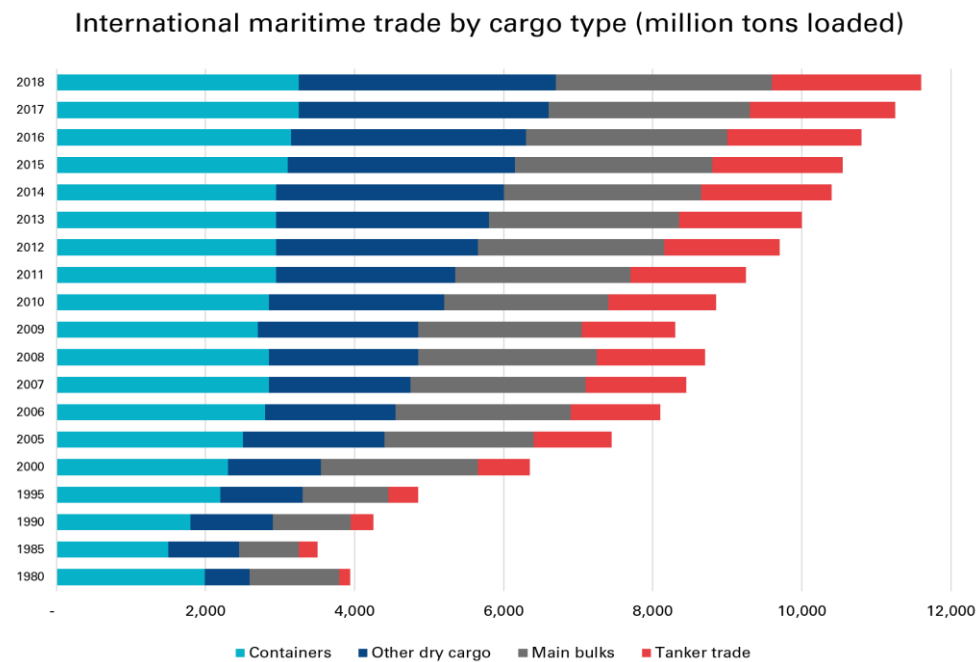
ภาพที่ ๒ ความสมดุลของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ที่มา : เอกสารประกอบการบรรยายเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องทะเลครั้งที่ ๓ โดย ดร.ธนิต โสรัตน์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อไทย

การศึกษาตัวบ่งชี้ Blue Economy ของไทยพบว่า รายได้จากเศรษฐกิจทางทะเลและชายฝั่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕๐ ของ GDP ซึ่งรายได้ประชากรต่อหัวของจังหวัดทางเศรษฐกิจชายทะเลสูงกว่าจังหวัดอื่นโดยเฉลี่ย แต่เนื่องจากปัจจุบันประชากรเพิ่มขึ้น และมีการใช้ทรัพยากรบนบกมากขึ้นและไม่เพียงพอ จึงมีการเคลื่อนย้ายไปใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งค่อนข้างมาก และในอนาคตจะมีโอกาสขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากบนบกไปสู่ภาคทะเลหรือพื้นที่สีน้ำเงินสูงขึ้นเรื่อย ๆ ตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือ การพัฒนาพื้นที่ติดทะเลให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยในปัจจุบัน ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor - EEC) ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมการลงทุน ยกกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในพื้นที่แถบชายฝั่งทะเล คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เน้นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ กลุ่ม First S-curve และ New S-curve โดยมีเม็ดเงินลงทุน ๑.๕ ล้านล้านบาท ครอบคลุมด้านโลจิสติกส์ อาทิ การสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) รถไฟทางคู่เชื่อมแหล่งอุตสาหกรรมกับท่าเรือ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด และการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ ๓ เส้นทางด้านอุตสาหกรรมและการค้า เน้นการพัฒนาเขตนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีและลงทุนกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ กลุ่ม ด้านชุมชนและท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาเมืองและลงทุนด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดแถบชายทะเล ซึ่งการส่งเสริมการลงทุนเหล่านี้จะก่อให้เกิดโอกาสกับธุรกิจตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง หรือตั้งแต่ต้นทางอย่างผู้ผลิต (Manufacturer) ไปสู่ผู้ค้าอย่าง SMEs Traders/Dealers/Suppliers รวมไปถึงธุรกิจของคนรุ่นใหม่อย่างกลุ่ม Startup ทั้งนี้ผลประโยชน์ที่จะได้ตั้งแต่เศรษฐกิจบนแผ่นดิน (Land-based economy) ขยายไปยังสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) และการให้ความสำคัญในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเลดังกล่าว ทำให้เห็นว่า

การใช้ประโยชน์จากทะเลของไทยจะมีสูงมากขึ้นในอนาคต และจะเป็นโอกาสสำคัญของประเทศได้นำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญรุ่งเรือง และสร้างความปลอดภัยที่ดีให้กับประชาชนในชาติได้^๔



ภาพที่ ๓ การเติบโตของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศตามทิศทาง Blue Economy
ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2019

สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลของไทยในปัจจุบัน

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางทะเล และผลกระทบจากความต้องการในการใช้ประโยชน์จากทะเลที่มีมากขึ้นจากยุทธศาสตร์กองทัพเรือ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๔) พบว่าในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเล เนื่องมาจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจภาคทะเลก็จะทำให้มีกิจกรรมทางทะเล และการใช้ประโยชน์จากทะเลในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมากด้วยเช่นกัน เช่น การขนส่งทางทะเล การแสวงหาทรัพยากรทางทะเล การท่องเที่ยว และการประมง เป็นต้น จึงมีแนวโน้มที่จะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเลของทั้งโลก ภูมิภาค รวมทั้งไทย โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้วยังจะส่งผลกระทบต่อความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ซึ่งจะต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจบนบกด้วย โดยในอนาคตไทยมีแนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเลดังนี้

๑. ปัญหาความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลของประเทศในภูมิภาค (Territorial Dispute)

ความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมากเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งในการอ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะต่าง ๆ หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งส่งผลให้เกิดความตึงเครียดในภูมิภาค

^๔ เทพฤทธิ์ ลากเหลือ, นาวาเอก. Blue Economy กับผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของไทย. สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, ๒๕๖๕, หน้า ๓ - ๔.

ด้วยความขัดแย้งนี้ มีทั้งกรณีที่เป็นความขัดแย้งกันเองระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับประเทศอื่น ๆ ตัวอย่างความขัดแย้งทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กำลังเป็นที่จับตามอง ได้แก่ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศที่อ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์ (Spratly Islands) โดยมีประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความขัดแย้ง ได้แก่ จีน ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน ซึ่งต่างอ้างกรรมสิทธิ์เหนือเกาะ ซึ่งนำมาสู่ความขัดแย้งจนเกิดการเผชิญหน้า^๔



ภาพที่ ๔ แผนที่เส้นประ ๙ เส้น ของจีนที่อ้างสิทธิ์อาณาเขตทางทะเลในทะเลจีนใต้
ที่มา : D.Rosenberg/MiddleburyCollege/HarvardAsiaQuarterlyPhil Gov't

๒. การก่อการร้ายทางทะเล (Maritime Terrorism)

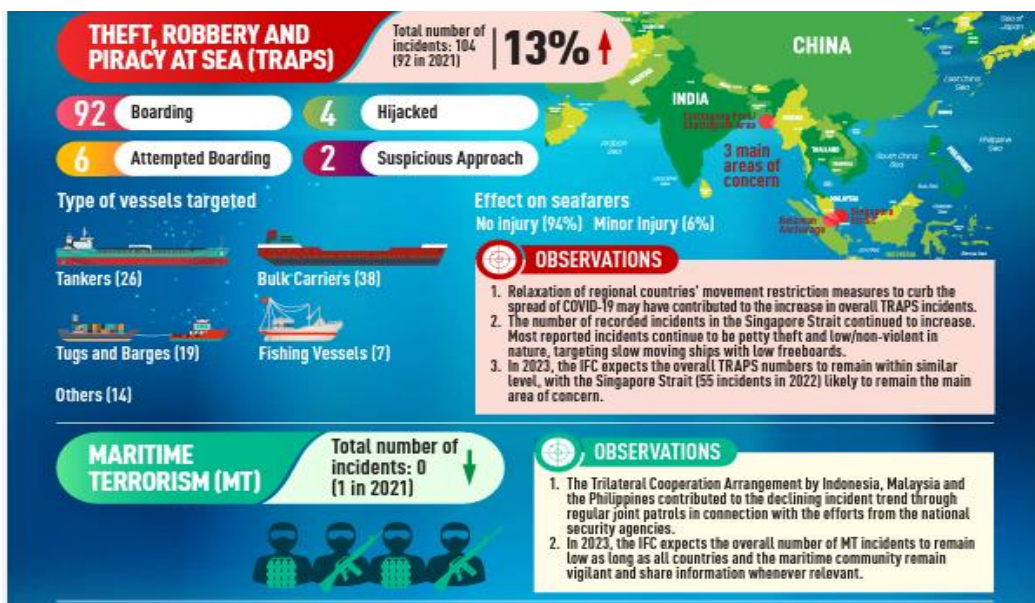
ภัยจากการก่อการร้ายทางทะเลมีความสำคัญไม่แพ้ภัยในรูปแบบอื่น ผู้ก่อการร้ายหันมาให้ความสำคัญกับการโจมตีเรือรบ และเรือพาณิชย์ หรือใช้เรือพาณิชย์ในการขนส่งอาวุธที่มีพลังทำลายล้างสูง เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติการ หรือนำไปจำหน่ายต่อกลุ่มผู้ก่อการร้ายที่มีฐานปฏิบัติการอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น Jemaah Islamiyah (JI) และกลุ่ม Abu Sayyaff (ASG) เป็นต้น โดยในช่วงเวลาที่ผ่านมามีเหตุการณ์การก่อการร้ายทางทะเลในภูมิภาคนี้ยังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก แต่ภูมิภาคนี้มีเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ช่องแคบมะละกา ที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ดังนั้น หากมีการก่อการร้ายทางทะเล เช่น การระเบิดเรือสินค้าจมในช่องทางเดินเรือสำคัญ หรือการนำเรือสินค้าขนาดใหญ่พุ่งชนท่าเรือในรูปแบบเดียวกันกับการใช้เครื่องบินพุ่งชนตึกในเหตุการณ์ ๙/๑๑ ก็จะทำให้เกิดความเสียหายมหาศาล นอกจากนี้

^๔ กุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, นาวาเอก. ประชาคมอาเซียน ๒๕๕๘: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล, ๒๕๕๘, หน้า ๓

แท่นขุดเจาะน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติในทะเลที่มีอยู่เป็นจำนวนมากก็จะเป็นเป้าหมายล่อแหลมต่อการถูกโจมตีจากกลุ่มก่อการร้ายต่าง ๆ อีกด้วย^๖

๓. ปัญหาโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล

ปัญหาโจรสลัด และการปล้นในทะเล เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค โดยพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์โจรสลัดบ่อยครั้ง ได้แก่ ช่องแคบมะละกา ซึ่งมีเรือสินค้าแล่นผ่านเป็นจำนวนมาก รวมถึงน่านน้ำของอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม สถิติการเกิดโจรสลัดในช่องแคบมะละกามีแนวโน้มลดลงหลังจากมีการร่วมลาดตระเวน (Coordinated Patrol) ของ มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และไทย แต่การเกิดโจรสลัด และการปล้นเรือกลับไปเกิดขึ้นมากในน่านน้ำอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ปัญหาโจรสลัดโซมาเลียก็นับว่าเป็นอีกหนึ่งปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติในอาเซียน เนื่องจากเรือสินค้าของหลายประเทศในอาเซียนที่แล่นผ่านบริเวณอ่าวเอเดน และชายฝั่งโซมาเลียก็ถูกคุกคามจากโจรสลัดโซมาเลีย เช่นเดียวกัน^๗



ภาพที่ ๕ แนวโน้มการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล และการก่อการร้ายในภูมิภาคประจำปี พ.ศ.๒๕๖๕

ที่มา : Information Fusion Centre

๔. การใช้แรงงาน/การเข้าเมืองผิดกฎหมาย

การใช้แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายยังคงเป็นอีกหนึ่งปัญหาหลักของอาเซียน เนื่องจากการขาดแคลนแรงงานระดับล่าง หรือในกิจการบางประเภท ประกอบกับปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ และปัญหาเศรษฐกิจ ความยากจนของบางประเทศ รวมทั้งผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้วิธีลักลอบใช้แรงงานต่างด้าวอย่างผิดกฎหมาย

^๖ ปวิณ ชัชวาลพงศ์พันธ์. มหันตภัยจากการก่อการร้ายในทะเล, ๒๕๕๐.

^๗ ภูงศ์ ประดิษฐ์ธีระ, นาวาเอก. ประชาคมอาเซียน ๒๕๕๘: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล, หน้า ๓ - ๔.

เนื่องจากต้นทุนราคาถูก ทั้งนี้ มักลักลอบเข้ามาทางทะเลเนื่องจากยากต่อการตรวจจับ ดังนั้น ทะเลจึงเป็นทั้งแหล่งทำงาน เป็นทางผ่านเข้ามาและออกไปสู่ประเทศที่สาม นำมาสู่การบังคับใช้แรงงาน และการค้ามนุษย์^๘

๕. การค้าของผิดกฎหมายทางทะเล

จากการที่ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเปิด ประกอบกับการขาดประสิทธิภาพในการควบคุมทะเล ทำให้ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีการกระทำผิดกฎหมายมาก โดยเฉพาะการค้าของผิดกฎหมาย อย่างเช่น การลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมาย สินค้าหนีภาษี น้ำมันเถื่อน ยาเสพติด การค้ามนุษย์ การลักลอบขนส่งอาวุธ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหา และภัยคุกคามต่อประเทศในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เกิดขึ้นมานาน แต่ก็ยังแก้ไขไม่ได้ เพราะพื้นที่ทางทะเลไม่สามารถเฝ้าตรวจระวังได้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ได้ตลอดเวลา ดังนั้น การตรวจพบหรือจับกุมจึงเป็นไปได้ยาก^๙

๖. ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางทะเล

ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้น เป็นเรื่องที่กำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากโลกกำลังเผชิญภาวะโลกร้อน และภัยพิบัติทางธรรมชาติเพิ่มขึ้น โดยประเด็นสำคัญที่สุดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล คือ ความปลอดภัยในการเดินเรือ และความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อมของช่องแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ โดยเฉพาะแล้วมีเรือชนิดต่าง ๆ มากกว่า ๒๐๐ ลำ เดินทางผ่านช่องแคบนี้ทุกวัน ได้แก่ เรือขนาดใหญ่ซึ่งกินน้ำลึก คือ เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ เรือสินค้า เรือรบ และเรือประมง สภาพความหนาแน่นของการเดินเรือดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดเรือจม ขวางเส้นทางเดินเรือ และเรือชนกันมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน และมลพิษในทะเล นอกจากนี้ น้ำมันดิบ และน้ำมันเชื้อเพลิงที่รั่วไหลแล้ว มลพิษในทะเลยังเกิดจากกิจกรรมที่มีพื้นฐานบนฝั่ง ได้แก่ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การปล่อยน้ำเสีย และการกำจัดขยะที่มีพิษ เป็นต้น ขณะเดียวกัน ประเด็นเรื่องความมั่นคงทางทรัพยากรทางทะเล เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับว่าเป็นภูมิภาคที่อุดมไปด้วยทรัพยากร ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และแร่ธาตุ ด้วยเช่นกัน ซึ่งแหล่งทรัพยากรเหล่านั้น รวมทั้งบ่อน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนมาก ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจน้อย หรืออยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพทางการเมืองที่เปราะบาง ในบางพื้นที่ก็ยังคงมีความขัดแย้งถึงขั้นใช้อาวุธอยู่ ดังนั้น การแสวงหาประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อมีการเตรียมการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพไว้ล่วงหน้า นอกจากนี้ ประเด็นความมั่นคงของทรัพยากรที่เป็นปัญหาอีกประเด็นหนึ่ง คือ การประมง เพราะการประมงเป็นแหล่งกำเนิดพื้นฐานของความมั่นคงด้านอาหารในภูมิภาค ซึ่งความต้องการอาหาร และรายได้ทางเศรษฐกิจเป็นเหตุให้ปริมาณสำรองของปลาตามธรรมชาติที่มีอยู่ในภูมิภาคลดลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทย จึงเกิดกรณีพิพาทในการทำประมง ได้แก่ การเดินเรือประมงผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่สามอีกด้วย ซึ่งไทยมีปัญหาดังกล่าวมากมายกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย พม่า กัมพูชา และอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตามที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันยังไม่มียุทธศาสตร์ภูมิภาคที่ช่วยระงับกรณีพิพาทดังกล่าว^{๑๐}

๗. การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

การกระทำที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศน์ทางทะเล ได้แก่ การลักลอบตัดไม้ตามเกาะ หรือบริเวณชายฝั่ง การทำประมงผิดประเภท การลักลอบงมปะการัง และการเกิด

^๘ ปพน หาญไพบูลย์, นาวาเอก. องค์การรักษามันคงปลอดภัยทางทะเลภายใต้บริบทประชาคมความมั่นคงอาเซียน, ๒๕๕๔. หน้า ๒๑.

^๙ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒.

^{๑๐} วชิรพร วงศ์นครสว่าง, นาวาเอก. “ความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในอาเซียน : ความท้าทายและความคาดหวัง,” นาวิกานุสรณ์, หน้า ๕๖ - ๕๙.

น้ำในรั้วไหลในทะเล โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากเรือล่ม เรือจม เรือโดนกัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเรือ รวมทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้นในทะเล เช่น การท่องเที่ยว การดำน้ำ การตกปลา ซึ่งปัญหาเหล่านี้ล้วนมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำ และความสวยงามของทะเล มีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมประมง และการท่องเที่ยว^{๑๑}

๘. ปัญหาภัยธรรมชาติ อุบัติภัยทางทะเล

ปัญหาภัยธรรมชาติ และอุบัติเหตุทางทะเล ยังคงเป็นอีกปัญหาที่นานาประเทศต่างให้ความสนใจ โดยแนวโน้มของการเกิดภัยพิบัติจากพายุ และคลื่นลมจะยังคงปรากฏต่อไป รวมถึงภัยพิบัติขนาดใหญ่อย่าง ภัยพิบัติที่เกิดจากสึนามิ และพายุไต้ฝุ่นนาทิส ก็ยังคงมีโอกาสที่จะเกิดได้อีก เนื่องจากสภาพภูมิอากาศของอาเซียนตั้งอยู่ระหว่างแหล่งกำเนิดของพายุหมุนเขตร้อนทั้งสองด้าน ทั้งระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย สภาวะความแปรปรวนของบรรยากาศโลก และแนวเปลือกโลกที่เคลื่อนตัว ภูเขาไฟ ส่งผลให้เกิดภัยธรรมชาติทางทะเลที่มีความรุนแรง เช่น ภัยจากภูเขาไฟ แผ่นดินไหว สึนามิ พายุไต้ฝุ่น พายุไซโคลน เป็นต้น อันจะส่งผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประกอบอาชีพทางทะเล และผู้ที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่ง ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินอยู่ในทะเล ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือ เมื่อเกิดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ อย่างทันเวลาจะช่วยให้ประชาชนผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลเกิดความรู้สึกปลอดภัย^{๑๒}

๙. การแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (IUU fishing) และการทำประมงรุกล้ำน่านน้ำ

เนื่องมาจากจำนวนเรือประมงไทยที่มีมาก และไม่สัมพันธ์กับปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ทำให้เรือประมงต้องหันไปพึ่งพิงแหล่งประมงนอกน่านน้ำ ซึ่งแม้ว่าในประเทศเพื่อนบ้านจะมีการเปิดสัมปทานให้เรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงหรือเปิดโอกาสให้เข้าไปร่วมทุนแล้วก็ตาม แต่ยังมีเรือประมงไทยลักลอบเข้าไปทำประมงโดยผิดกฎหมาย และมีเรือประมงต่างชาติเข้ามาทำการประมงในน่านน้ำไทยอย่างผิดกฎหมายอย่างต่อเนื่อง และใช้วิธีการที่สลับซับซ้อนมากขึ้น เช่น การแอบอ้าง การปลอมแปลง และการจดทะเบียนเรือสัญชาติอื่น ๆ^{๑๓}

จากปัญหาภัยคุกคามทางทะเล และความท้าทายทางทะเลทั้งหมดที่ประเทศในโลกรวมทั้งไทยกำลังเผชิญอยู่นั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเพียงประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีลักษณะข้ามชาติ ทำให้ประเทศในอาเซียนจำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือ เพื่อจัดการกับปัญหา และภัยคุกคามเหล่านั้น รวมทั้งต้องเตรียมความพร้อม และสร้างกลไกเพื่อรับมือความท้าทายใหม่ ๆ ที่มาพร้อมความทันสมัยรวดเร็วของโลกไร้พรมแดน ดังนั้น จึงต้องวิเคราะห์กลไกทางทะเลที่มีอยู่ว่ามีเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันก็ต้องมีการประสานความร่วมมือภายใต้นโยบาย และกรอบความร่วมมือที่มีอยู่ รวมทั้งผลักดันกรอบความร่วมมือใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การจัดการกับปัญหาภัยคุกคาม และความขัดแย้งภายในภูมิภาค

ความพยายามในการผลักดันแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของกองทัพเรือไทยในเวทีระหว่างประเทศ

กองทัพเรือไทยได้ตระหนักถึงสถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลในปัจจุบันที่จะส่งผลกระทบต่อ การพัฒนาแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยการที่จะดูแลปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลนั้น ไม่สามารถกระทำได้ด้วยขีดความสามารถของกองทัพเรือเพียงชาติใดชาติหนึ่ง เนื่องจากปัญหาด้านความมั่นคงทางทะเลดังกล่าว

^{๑๑} ปพน หาญไพบุลย์, นาวาเอก. องค์การรักษามันคงปลอดภัยทางทะเลภายใต้บริบทประชาคมความมั่นคงอาเซียน, หน้า ๒๒.

^{๑๒} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒.

^{๑๓} เทพฤทธิ์ ลาภเหลือ, นาวาเอก. Blue Economy กับผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของไทย, หน้า ๖.

เป็นปัญหาภัยคุกคามระหว่างประเทศ กองทัพเรือไทยจึงได้พยายามผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศ ในระดับพหุภาคีในการเตรียมการ และปกป้องแนวความคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลก และภูมิภาค รวมทั้งไทย โดยได้มีการดำเนินการดังนี้

๑. กรอบความร่วมมือพหุภาคี ASEAN Defense Ministers' Meeting PLUS (ADMM PLUS) ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการยกระดับความร่วมมือทางทหารของอาเซียนให้เทียบเท่าความร่วมมือในด้านการต่างประเทศ และเศรษฐกิจ และขยายความร่วมมือกับประเทศนอกภูมิภาคในการตั้งทรัพยากร และความสามารถที่มีอยู่มาพัฒนาประเทศสมาชิกร่วมกัน โดยมีความร่วมมือใน ๗ ด้าน ได้แก่ ความมั่นคงทางทะเล ด้านการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ ด้านการปฏิบัติการรักษาสันติภาพ ด้านการแพทย์ทหาร ด้านการต่อต้านการก่อการร้าย ด้านการปฏิบัติการทุ่นระเบิดเพื่อมนุษยธรรม และด้านความมั่นคงไซเบอร์ รวมทั้งจัดตั้งคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Experts' Working Group: EWG) ขึ้น^{๑๔} โดยระหว่างปี ค.ศ.๒๐๒๑ - ๒๐๒๔ ไทย และสหรัฐอเมริกาได้รับหน้าที่เป็นเจ้าภาพร่วมของคณะทำงานในด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security: MS) ซึ่งกองทัพเรือได้รับบทบาทหลักสำหรับคณะทำงานดังกล่าว และได้มีการกำหนดหัวข้อกิจกรรมในหัวข้อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ร่วมกับสหรัฐอเมริกา เพื่อให้ประเทศสมาชิกเห็นความสำคัญดังกล่าว



ภาพที่ ๖ การประชุม the 17th ADMM PLUS EWG on Maritime Security ณ มลรัฐฮาวาย สหรัฐอเมริกา
ที่มา : DKI APCSS

๒. กรอบความร่วมมือกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย Indian Ocean Naval Symposium (IONS) เป็นการประชุมหารือว่าด้วยความมั่นคงทางทะเลระหว่างกองทัพเรือของประเทศที่มีชายฝั่งและเขตเศรษฐกิจจำเพาะติดกับมหาสมุทรอินเดีย ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกจำนวน ๒๕ ประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อ

^{๑๔} กลาโหม, กระทรวง. ความเป็นมาของการประชุม ADMM และ ADMM - PLUS และความคืบหน้าล่าสุด, ๒๕๕๕.

แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมหาสมุทรอินเดีย และเป็นเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ตลอดจนส่งเสริมการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ให้มากขึ้น เพื่อบรรลุเป้าหมายในการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน รวมถึงจัดตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ จำนวน ๓ คณะ ได้แก่ คณะทำงานด้านความช่วยเหลือเพื่อมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ (Human Assistance and Disaster Relief working group: HADR IWG) คณะทำงานด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Working Group: MARSEC IWG) และคณะทำงานด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการทำงานร่วม (Information Sharing and Interoperability Working Group: IS&I IWG) ซึ่งแต่ละคณะทำงานจะมีประธานร่วม คณะละ ๒ ชาติ โดย ไทยได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน (IONS Working Group: IWG) ทั้ง ๓ คณะ^{๑๕} โดยระหว่างปี ค.ศ.๒๐๒๓ - ๒๐๒๕ กองทัพเรือไทยได้รับความเห็นชอบจากกองทัพเรือชาติสมาชิก IONS ให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นประธาน IONS ซึ่งจะเป็นโยบายสนับสนุนต่อการปฏิบัติงานของกองทัพเรือไทย และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลมิตรประเทศในมหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งยังสามารถใช้เป็นเวทีในการแสดงบทบาทนำของกองทัพเรือไทยในภูมิภาค และได้มีการกำหนดหัวข้อการประชุม IONS ในหัวข้อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เพื่อให้กองทัพเรือประเทศสมาชิก IONS เห็นความสำคัญกับแนวคิดดังกล่าว



ภาพที่ ๗ การประชุม IONS 2018 ณ กรุงเตหะราน อิหร่าน
ที่มา : กองทัพเรืออินเดีย

^{๑๕} วรินทร์ คำโอง, นาวาเอก. แนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศ ทร. ตามกรอบความร่วมมือในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย, เอกสารประจำภาค วิทยาลัยการทัพเรือ, ๒๕๖๕.

ทฤษฎีสถาบันเสรีนิยมสมัยใหม่ (Neo-Liberal Institutionalism)

มีรากฐานมาจากแนวคิดทฤษฎีเสรีนิยมหรืออุดมคตินิยมที่มาจากแนวคิดเสรีนิยมจากนักปรัชญาการเมือง คนสำคัญ คือ จอห์น ล็อก (John Locke) ที่เน้นบทบาทและหน้าที่ของรัฐเพื่อสนับสนุนสิทธิเสรีภาพปัจเจกบุคคล เจรามี่ เบนแธม (Jeremy Bentham) ที่เน้นกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมระดับสากล ฌอง ฌาค รูสโซ (Jean Rousseau) อิมมานูเอล คานท์ (Immanuel Kant) จอห์น สจิวต์ มิลล์ (John Stuart Mill) ที่เป็นผลในทางปฏิบัติจากความร่วมมือระหว่างประเทศจากระบบความมั่นคงร่วม (collective security) เป็นที่มาของการจัดตั้งสันนิบาตชาติ (League of Nations) ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ภายใต้การนำของวูด โรว์วิลสัน (Woodrow Wilson) ที่เป็นบิดาของแนวคิดทฤษฎีอุดมคตินิยม และกลับมาเป็นเสรีนิยมนับตั้งแต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งก่อให้เกิดแนวคิดสถาบันนิยมสมัยใหม่ (Neo-Liberal institutionalism) มีสมมติฐาน คือ ลักษณะอนาธิปไตยของระบบระหว่างประเทศทำให้รัฐกำหนดทางเลือกอย่างสมเหตุสมผลบนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน เน้นคุณค่าจากสิทธิเสรีภาพจากการปกครองเสรีนิยมประชาธิปไตยและแนวคิดสากล กำหนดหลักการปกครองตนเอง (self-determination) มี จุดเด่นที่เน้นระดับมหภาค และจุดด้อยที่มหาอำนาจมีบทบาทครอบงำ เน้นความร่วมมือทำให้เป็นประโยชน์กับรัฐร่วมกัน (absolute gain) จากการใช้เครื่องมือทางการทูตมากกว่า เพื่อลดความขัดแย้งอันเป็นมาของการเผชิญหน้าและสงครามจากการเพิ่มการสื่อสารระหว่างประเทศ การลดอาวุธเพื่อสร้างสันติภาพ^{๑๖}

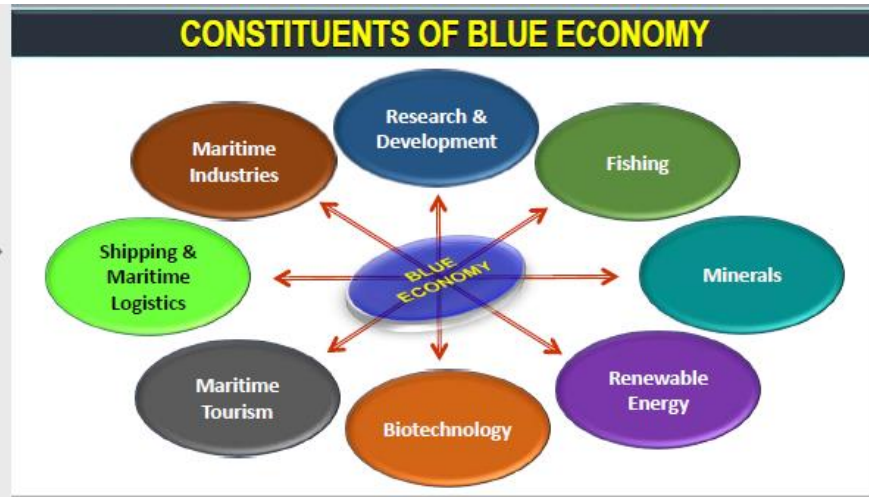
การวิเคราะห์ท่าทีและมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

จากการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความมั่นคงทางทะเล (EWG on MS) ครั้งที่ ๑๘ ในกรอบความร่วมมือพหุภาคี ADMM PLUS ที่จัดขึ้นที่ประเทศไทย กองทัพเรือไทยได้เปิดโอกาสให้กองทัพเรือมิตรประเทศแสดงมุมมอง การให้ความสำคัญ และการแสดงความคิดเห็นต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ผ่านมุมมองของประเทศตนเอง โดยสามารถสรุปใจความสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกได้ ดังนี้

๑. กองทัพเรืออินเดีย ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า ภาพลักษณ์ของมหาสมุทรในภูมิภาคในปัจจุบันได้สะท้อนให้เห็นถึงความเสื่อมโทรมอย่างมากและก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่าง ๆ เช่น การแสวงหาประโยชน์จากทะเลเกินควร ความเสื่อมโทรมของแนวปะการัง และป่าชายเลน การเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล มลพิษ ฯลฯ ซึ่งเป็นตัวขัดขวางการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ซึ่งการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ กองทัพเรืออินเดียมองว่า ต้องมีการกำหนดใช้นโยบายระดับภูมิภาคร่วมกัน สร้างความไว้วางใจและความเชื่อมั่นซึ่งกันและกัน รวมทั้งกำหนดให้มีองค์กรทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ และสามารถประสานงาน และทำงานร่วมกันได้เป็นอย่างดี โดยการควบคุมจากองค์กรดังกล่าวแบบบูรณาการอาจขยายออกไปในทุกด้านของความมั่นคงทางทะเล เช่น การควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์และป้องกันทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเล การวิจัยทางวิทยาศาสตร์

^{๑๖} ธโรธร ตู่ทองคำ. “แนวคิด ทฤษฎี ตัวแบบ และแนวทางศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ: การจัดกลุ่มทางความคิดและสาระสำคัญ จากแนวคิดกระแสหลักช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐,” วารสารรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์, ปีที่ ๗ ฉบับที่ ๒ (กรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๕๙), หน้า ๑๒๕ - ๑๒๖.

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเหนือสิ่งอื่นใด การปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งสิ่งเหล่านี้ อาจก่อให้เกิดวัฒนธรรมเชิงกลยุทธ์ของภูมิภาคในการทำงานร่วมกันด้วยความเชื่อใจซึ่งกันและกันเพื่อแบ่งปัน ผลประโยชน์ทางทะเลและเปิดกว้างเส้นทางที่ใหญ่กว่าในการก้าวไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนร่วมกัน



ภาพที่ ๘ องค์ประกอบของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)
ที่มา : กองทัพเรืออินเดีย

๒. กองทัพเรือกัมพูชา ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า การพัฒนาและการลงทุนในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศทั้งหมดไม่สามารถหลีกเลี่ยงภัยคุกคาม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและความหลากหลายทางชีวภาพตามแนวชายฝั่ง ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตามแนวชายฝั่งของกัมพูชา ได้แก่ การขยายเมือง และการปลูกป่า เป็นต้น โดยแนวโน้มของ กิจกรรมดังกล่าวก่อให้เกิดการทำลายล้างสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างของสังคมของชาติอาจได้รับความเสียหาย อย่างรุนแรงในอนาคต ดังนั้นหน่วยงานความมั่นคงของรัฐจึงยังคงเป็นตัวแสดงหลักสำหรับกิจกรรมทั้งหมด รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน

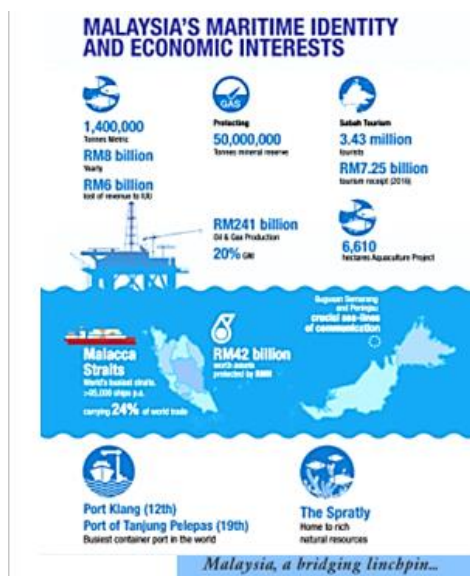
ตารางที่ ๑ กิจกรรมในการส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของกัมพูชา

Province	Fish sanctuary zone (ha)	Coral reef and seagrass conservation zone (ha)	Total (ha)
Kampot	35	1500	1535
Kep		600	600
Koh Kong	705	128	833
Preah Sihanouk	332	600	932

ที่มา : 3rd SoECCsr 2013 : Coastal Fishery Conservative Map, FIA 2011.

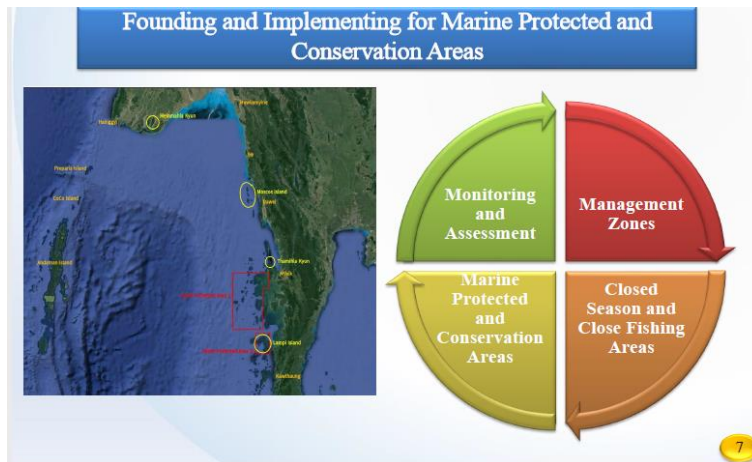
๓. **กองทัพเรือมาเลเซีย** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า มาเลเซียมีความกระตือรือร้นที่จะประสบความสำเร็จในการเสริมสร้างพันธมิตรผ่านกิจกรรมการทูตทางทหารที่เปิดกว้าง เนื่องจากมาเลเซียเป็นประเทศที่เป็นกลางและให้ความสำคัญกับสันติภาพและต้องการเป็นมิตรกับทุกชาติ โดยมีแนวคิดที่ว่า แนวทางการป้องกันด้านแรกและยุทธศาสตร์หลักสำหรับการปกป้องความมั่นคงและเสถียรภาพทางทะเล คือ การดำเนินกิจกรรมทางการทูตระหว่างกัน

ด้วยเหตุนี้ กองทัพเรือมาเลเซียจึงได้เข้าร่วมในกรอบความร่วมมือระดับพหุภาคี เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับกองทัพเรือมิตรประเทศผ่านความสัมพันธ์การทูต อีกทั้งความแข็งแกร่งและทรัพยากรของมาเลเซีย รวมทั้งการร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ที่มีแรงบันดาลใจเดียวกันจะสามารถรวมเป็นหนึ่งเพื่อบรรลุความมั่นคงของชาติ เสถียรภาพในภูมิภาค และสันติภาพสากล จนนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)



ภาพที่ ๙ ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของมาเลเซีย
ที่มา : กองทัพเรือมาเลเซีย

๔. **กองทัพเรือเมียนมาร์** ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า กองทัพเรือเมียนมาร์ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความสมดุลในการใช้ประโยชน์และการรักษาทรัพยากรทางทะเล เพื่ออนาคตของเยาวชนอาเซียนจะได้มีความสุขและสงบสุข และส่งเสริมความร่วมมือเพื่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ปลอดภัย มั่นคง และสะอาดยิ่งขึ้นของอาเซียน รวมถึงให้ความสำคัญกับแนวคิดเกี่ยวกับ ๓ เสาหลัก ของอาเซียน ได้แก่ การป้องกัน การเตรียมพร้อม และการตอบสนอง และการชดเชยเพื่อส่งเสริมความยั่งยืนตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy)



ภาพที่ ๑๐ แนวทางการพัฒนาทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนของเมียนมาร์
ที่มา : กองทัพเรือเมียนมาร์

๕. กองทัพเรือนิวซีแลนด์ ได้ให้มุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไว้ว่า บทบาทของกองทัพเรือนิวซีแลนด์ต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) คือ การบรรลุความมั่นคง ความปลอดภัย และธรรมาภิบาลทางทะเลผ่านการจัดการทรัพยากรเพื่อสนับสนุนความพยายามทั้งหมดของรัฐบาลในการปกป้องพรมแดนของนิวซีแลนด์และผลประโยชน์ทางทะเลนอกชายฝั่ง การต่อต้านกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและการก่อการร้ายทางทะเล การรักษาเสรีภาพในการเดินเรือ การคุ้มครองผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (ทรัพยากรทางทะเล) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและการลดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภูมิภาคชายฝั่งทะเล การตอบสนองต่อความท้าทายด้านความปลอดภัยของการอพยพย้ายถิ่นฐาน และการส่งเสริมการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และนวัตกรรม โดยให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความร่วมมือเพื่อพัฒนา และปกป้องรักษามหาสมุทรแปซิฟิกไปด้วยกัน



“We are one Pacific of many nations. Many nations but one Pacific.”

Ron Mark, Minister of Defence 2018

ภาพที่ ๑๑ กิจกรรมการให้การช่วยเหลือ และการพัฒนาประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคแปซิฟิกของกองทัพเรือนิวซีแลนด์

ที่มา : กระทรวงกลาโหมนิวซีแลนด์

ในส่วนของกองทัพเรือไทยนั้นได้มีโอกาสแสดงจุดยืนให้กองทัพเรือมิตรประเทศเห็นถึงความสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการร่วมมือกันเพื่อพัฒนาให้เกิดความยั่งยืนในการใช้ประโยชน์จากทะเลร่วมกัน เช่นกัน โดยในมุมมองของกองทัพเรือไทยนั้น ให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เนื่องจากมองว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาการขนส่งทางทะเล การท่องเที่ยวทางทะเล การประมง และการอนุรักษ์สิ่งมีชีวิตในทะเล และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล โดยมีปัญหาด้านมั่นคงทางทะเลซึ่งจะส่งผลกระทบต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายทางทะเล การลักลอบทำประมงผิดกฎหมาย และการเกิดอุบัติเหตุในทะเล ซึ่งได้รับการตอบรับจากกองทัพเรือมิตรประเทศเป็นอย่างดี

จากการวิเคราะห์ท่าทีและมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น พบว่ากองทัพเรือมิตรประเทศมีท่าทีและมุมมองต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินไปในทิศทางเดียวกันกับกองทัพเรือไทย โดยให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน และปกป้องคุ้มครองภัยคุกคามจากสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การเติบโตของภาคเศรษฐกิจในภูมิภาค ผ่านการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองทัพเรือประเทศต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานร่วมกันในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับปณิธานของผู้นำอาเซียนที่ให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ในการผลักดันให้เกิดความร่วมมือระดับภูมิภาค เช่นเดียวกัน

บทสรุปแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับการเป็นพลังขับเคลื่อนกองทัพเรือไทยไปสู่การมีบทบาทนำในภูมิภาค

ในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าทุก ๆ ประเทศในโลกต่างให้ความสำคัญในการพัฒนาภาคเศรษฐกิจของประเทศตนเอง เพื่อพัฒนาประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากร มาเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งประเทศที่มีอาณาเขตติดกับทะเลสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การใช้เป็นแหล่งพลังงาน การบริการที่เกี่ยวข้อง และการเก็บเกี่ยวทรัพยากรที่อยู่ในทะเลมาใช้ อาทิ อาหารทะเล น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ พลังงาน และน้ำ เป็นต้น ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

เมื่อทรัพยากรทางทะเลถูกใช้ประโยชน์อย่างกว้างขวาง แนวโน้มที่จะมีปัญหาคความมั่นคงทางทะเลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาค และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลย่อมมีมากขึ้น โดยหากไม่มีการเตรียมการรองรับที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจแล้วยังจะส่งผลกระทบต่อ ความสงบสุข ความอยู่ดีกินดีของคนในชาติ และบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล ซึ่งจะต่อเนืองถึงการพัฒนาเศรษฐกิจบนบกอีกด้วย

จากปัญหาดังกล่าว หลังจากได้มีการริเริ่มแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ขึ้นครั้งแรกในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือที่เรียกกันในนาม “RIO+20” ในปี ค.ศ.๒๐๑๒ ณ กรุงริโอ เดจาเนโร บราซิล ก็ได้รับความนิยมนับอย่างมากมาย และทุก ๆ ประเทศต่างก็ให้ความสำคัญ โดยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับทุก ๆ ประเทศในภูมิภาค และเป็นปัญหาระดับโลก ที่ต้องร่วมกันแก้ไขปัญหา ไม่สามารถที่จะกระทำได้ด้วยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือประเทศใดประเทศหนึ่งได้เพียงลำพัง

กองทัพเรือไทยในฐานะหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของไทย และมีวิสัยทัศน์ที่จะต้องการก้าวไปมีบทบาทนำในภูมิภาค มีความเกี่ยวข้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยตรง จึงได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นใน

ภูมิภาค และพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือพหุภาคีระหว่างประเทศ รวมทั้งเสนอตัวเป็นประธานในกรอบความร่วมมือพหุภาคีต่าง ๆ เพื่อจะเป็นการสร้างโอกาสให้ตนเองในการเปลี่ยนแปลงทิศทางการดำเนินการ หรือนโยบายต่าง ๆ ในภูมิภาคที่มีความเหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือมิตรประเทศไม่มากนักน้อย อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมวิสัยทัศน์ในการมีบทบาทนำในภูมิภาคในการเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศผ่านการขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้กองทัพเรือมิตรประเทศตระหนักถึงความสำคัญ และเกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกันในการสกัดกั้นภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้นจากการแย่งชิงผลประโยชน์ทางทะเลในอนาคต

ความพยายามของกองทัพเรือไทยตามที่กล่าวมา มีความสอดคล้องกับทฤษฎีสถาบันเสรีนิยมสมัยใหม่ (Neo-Liberal Institutionalism) ที่มีความเชื่อในพลังอำนาจของรัฐ (State Power / National Power) อนาธิปไตย และ บทบาทของมหาอำนาจ โดยมีความเชื่อว่า ความร่วมมือระหว่างประเทศสามารถที่จะเกิดขึ้นได้ภายใต้สภาวะอนาธิปไตย โดยการใช้อะบบระหว่างประเทศ (International Regimes) ซึ่งเกิดขึ้นจากการพิจารณาอย่างมีเหตุผล และระบบระหว่างประเทศ (International Regimes) จะเป็นกลไกสำคัญที่นำสันติภาพมาสู่โลก โดยการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามความต้องการของระบบระหว่างประเทศ คือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เพื่อสร้างความไว้วางใจ และการลดค่าใช้จ่ายทางธุรกรรม (การค้าเสรี) ซึ่งผลของ International Regimes จะช่วยให้รัฐต่าง ๆ มีการได้เชิงสัมบูรณ์ (Absolute Gain) ร่วมกัน

จากการวิเคราะห์ทำที่และมุมมองของกองทัพเรือมิตรประเทศที่มีต่อแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน พบว่าทุก ๆ ประเทศต่างก็มีมุมมองที่ใกล้เคียงกัน โดยมองว่าเป็นแนวคิดในการพัฒนาภาคเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเห็นความสำคัญ และเห็นประโยชน์จากการร่วมมือกัน เพื่อพัฒนาให้เกิดความยั่งยืนในการใช้ประโยชน์จากทะเลร่วมกัน และสกัดกั้นภัยคุกคามต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวความคิด และการดำเนินการที่กระทำอยู่ของกองทัพเรือไทยในปัจจุบัน

สรุปแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เป็นแนวคิดที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคต และกำลังก้าวขึ้นมาเป็นแนวคิดหลักที่ประเทศมหาอำนาจ และประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก นำมาใช้เป็นแนวคิดในการดำเนินการ ซึ่งจะส่งผลไปถึงการพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในทุกระดับ และส่งผลไปถึงการรักษาสันติภาพบนโลกใบนี้ด้วย ดังนั้น ความพยายามกองทัพเรือไทยในการผลักดันแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศระดับพหุภาคี จึงเปรียบเสมือนการใช้โอกาสดังกล่าวผลักดันตนเองไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคไปในคราวเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแนวคิดที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งเป็นหลักการคิดที่กระทำเพื่อส่วนรวมเป็นหลัก และเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในภูมิภาค รวมทั้งไม่เป็นไปเพื่อประโยชน์ของประเทศใดประเทศหนึ่ง จึงทำให้เป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศ เพียงแต่ว่าในการที่จะขับเคลื่อนตนเองไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคจากการใช้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นตัวขับเคลื่อนนั้นจำเป็นต้องใช้ระยะเวลา และความสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดการยอมรับขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งต่างกับการสะสมกำลังรบ และการพัฒนาขีดความสามารถด้านการรบให้มีมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคที่สามารถนำพากองทัพเรือไทยไปสู่บทบาทนำในภูมิภาคได้เช่นเดียวกัน เพียงแต่ว่าในสภาวะเศรษฐกิจและการเมืองในปัจจุบันของไทยอาจจะเป็นไปได้ยาก ดังนั้น **วิธีการที่กองทัพเรือไทยดำเนินการอยู่ จึงมีความเหมาะสม โดยหากดำเนินการด้วยความต่อเนื่อง และกำลังพลกองทัพเรือไทยมีความเข้าใจ และร่วมมือกันในการดำเนินการดังกล่าว ในไม่ช้ากองทัพเรือไทยที่ประชาชนเชื่อมั่น และภาคภูมิใจนั้น คงจะได้ก้าวขึ้นไปมีบทบาทนำในภูมิภาค และเป็นที่ยอมรับของกองทัพเรือมิตรประเทศ ดังวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดไว้ในท้ายที่สุด**