

การนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาใช้ในประเทศไทยเพื่อความยั่งยืน*

IMPLEMENTING THE BLUE ECONOMY CONCEPT IN THAILAND FOR SUSTAINABILITY

ดวงพร อุไรวรรณ

Duangporn Auraiwan

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ ปทุมธานี ประเทศไทย
Faculty of Humanities and Social Sciences, Walailak University Under the Royal Patronage, Pathum Thani, Thailand

Corresponding author E-mail: duangporn.au@vru.ac.th

Tel: 064-965-5459

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสอดคล้องของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับแนวทางการจัดการทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน การศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ข้อค้นพบจากการศึกษาพบว่า มหาสมุทรและชายฝั่งเปรียบเสมือนกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย จากรายงานของธนาคารโลก พบว่า มูลค่าของเศรษฐกิจสีน้ำเงินสูงถึงร้อยละ 30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างไรก็ตาม การดักตวงผลประโยชน์ในรูปแบบเดิมได้สร้างความเสื่อมโทรมต่อระบบนิเวศอย่างรุนแรง ทั้งการทำประมง การท่องเที่ยว การขนส่งทางทะเลและด้านพลังงานน้ำมัน เมื่อมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลเพิ่มมากขึ้น จึงส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากร ดังนั้น การปรับเปลี่ยนสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงินที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์ทรัพยากรสูงสุดควบคู่กับการรักษาความยั่งยืนของระบบนิเวศและความเป็นธรรมทางสังคม จึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 -2570) และแผนปฏิบัติการเศรษฐกิจสีน้ำเงินอาเซียน ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางทางทะเลของภูมิภาค จึงนำมาสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาที่กล่าวมาประกอบด้วย 3 มิติหลัก ได้แก่ 1) การเร่งรัดขับเคลื่อนการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเล 2) การส่งเสริมนวัตกรรม เทคโนโลยีสะอาด และนวัตกรรมการเงินสีน้ำเงิน 3) การยกระดับความร่วมมือพหุภาคีในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้น ความสำเร็จระยะยาวในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย จำเป็นต้องอาศัยกลไกการบริหารจัดการที่บูรณาการร่วมกันจากทุกภาคส่วน เพื่อส่งต่อฐานทรัพยากรที่มั่นคงและสมดุลสู่อนาคต

คำสำคัญ: เศรษฐกิจสีน้ำเงิน, แนวทางการจัดการทรัพยากรทางทะเล, ความยั่งยืน

Abstract

This academic article aims to examine the alignment between the Blue Economy concept and sustainable marine resource management approaches. The study employs a methodology based on the collection and analysis of data relevant to the Blue Economy concept. The findings indicate that oceans and coasts serve as the primary engines driving Thailand's economy according to a World Bank report, the Blue Economy accounts for nearly 30 percent of the country's Gross Domestic Product (GDP). However, conventional resource exploitation has inflicted severe degradation on marine ecosystems across the fisheries, tourism,



maritime transport, and oil and energy sectors. As the utilization of marine resources intensifies, environmental degradation escalates accordingly. Consequently, the transition toward a Blue Economy-which emphasizes maximizing resource utility while preserving ecological sustainability and promoting social equity-serves as a crucial instrument aligned with the Sustainable Development Goals (SDGs), the 13th National Economic and Social Development Plan (2023 - 2027), and the ASEAN Blue Economy Implementation Plan. Given Thailand's high potential to become a regional maritime hub, this article proposes policy recommendations to address the aforementioned challenges across three core dimensions: 1) accelerating the implementation of marine spatial planning; 2) promoting innovation, clean technology, and blue financial innovations; and 3) enhancing multilateral cooperation within the ASEAN region. Ultimately, the long-term success of driving Thailand's Blue Economy depends on integrated management mechanisms involving all sectors, in order to safeguard and pass on an abundant and balanced resource base to future generations.

Keywords: Blue Economy, Marine Resource Management Approaches, Sustainability

บทนำ

จากรายงานของธนาคารโลก พบว่า มหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเลเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ของระบบเศรษฐกิจไทย มีจังหวัดติดชายฝั่งทะเลทั้งหมด 23 จังหวัดและชายฝั่งทะเลยาวกว่า 3,000 กิโลเมตร มีมูลค่าผลประโยชน์รวมทางเศรษฐกิจ (Ocean GDP) คิดเป็นเกือบร้อยละ 30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และรองรับการจ้างงานประมาณร้อยละ 26 ของประเทศ (World Bank, 2025a) อย่างไรก็ตาม การพัฒนาทางเศรษฐกิจในรูปแบบเดิมได้ส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศอย่างรุนแรง โดยในช่วงสามทศวรรษที่ผ่านมา แนวชายฝั่งของประเทศประมาณร้อยละ 30 ได้รับผลกระทบจากการกัดเซาะ สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจมูลค่ากว่า 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จึงก้าวเข้ามาเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ การสร้างงาน และความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเล เพื่อให้เกิดความยั่งยืนตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ข้อที่ 14 ขององค์การสหประชาชาติ แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นใน ค.ศ. 2012 ในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนครบรอบ 20 ปี (United Nations Conference on Sustainable Development) หรือ Rio+20 ณ เมืองริโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล ซึ่งต่อมาแนวคิดดังกล่าวได้รับความสนใจจากนานาประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่เป็นเกาะและประเทศที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล เนื่องจากเศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นแนวคิดการพัฒนาที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยยังคงให้ความสำคัญกับความยั่งยืนของระบบนิเวศทางทะเลและการกระจายผลประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาของโลกภายหลัง ค.ศ. 2015 เป็นต้นมา โดยเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่เชื่อมโยงกับเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ เป้าหมายที่ 14 การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเลเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายที่ 13 การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น อาทิ การเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำทะเลและการกัดเซาะชายฝั่งทะเล เนื่องด้วยมหาสมุทรและทะเลหลวงเป็นทรัพยากรร่วมที่เปิดให้ทุกประเทศเข้าใช้ประโยชน์ได้ (Open Resource) กล่าวคือ เป็นสินค้าสาธารณะที่ไม่สามารถกีดกันใครได้เพราะฉะนั้นเป้าหมายที่ว่านี้ จึงมิใช่เพียงเพื่อการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของประเทศเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงการใช้ทรัพยากรทางทะเลร่วมกันในพื้นที่มหาสมุทรและน่านน้ำสากลด้วย (ปรียวรรณ สุวรรณสุนัย, 2566)

จากการประชุม ASEAN Blue Economy Forum ในปี 2025 ได้มีการยกระดับความร่วมมือสู่แผนปฏิบัติการปี 2026 - 2030 ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสีน้ำเงิน (Blue SEZ) เพื่อดึงดูดนวัตกรรมระดับสูง ซึ่งสอดคล้องกับการประมาณการของ OECD 2016 ที่คาดว่าเศรษฐกิจทางทะเลโลกมีศักยภาพ (OECD, 2016) เพิ่มมูลค่าได้ถึงกว่า 3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี ค.ศ. 2030 ซึ่งการประมาณการนี้ถูกนำมาอ้างอิงในการประชุม Blue Davos (World Economic Forum, 2026) เพื่อเน้นย้ำศักยภาพของเศรษฐกิจสีน้ำเงินในฐานะเครื่องยนต์การเจริญเติบโตใหม่ของโลก นอกจากนี้มีการประกาศ ASEAN Blue Economy Implementation Plan 2026 - 2030 ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการที่จะใช้จริงในปี 2026 โดยมีสาระสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การเสนอให้สร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสีน้ำเงิน เพื่อดึงดูดการลงทุนด้านเทคโนโลยีทางทะเล การใช้ข้อมูลดาวเทียมและ AI มาช่วยในการจัดการทรัพยากรประมงและการขนส่ง และการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือข้ามพรมแดนเพื่อลดขยะพลาสติกในทะเลอาเซียน

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 - 2570 ของประเทศไทย ไม่ได้ระบุถึงเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) โดยตรงในฐานของหมวดหมู่หลัก แต่เน้นแนวคิดที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ซึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 นี้ ประเทศไทยใช้แนวคิดหลักในการขับเคลื่อนประเทศคือ พลิกโฉมประเทศไทยสู่สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าและความยั่งยืน โดยมีหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งรวมถึงการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดี ได้แก่ หมวดหมู่ที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมวดหมู่ที่ 5 การเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 10 การมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำเน้นการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและหมวดหมู่ที่ 11 การมีความสามารถในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งแนวทางนี้สอดคล้องอย่างเป็นระบบทั้งในระดับชาติและสากล ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายการเติบโตบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล (Blue Growth) ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โมเดลเศรษฐกิจ BCG เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติและอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีโครงสร้างพื้นฐานทางกฎหมายรองรับอย่างครอบคลุมตั้งแต่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ที่คุ้มครองสิทธิชุมชน ไปจนถึงกฎหมายเฉพาะทาง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นต้น ซึ่งร่วมกันทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการแปรนโยบายสู่การปฏิบัติจริง เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ ความเป็นธรรมทางสังคม และความยั่งยืนของระบบนิเวศทางทะเลของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น การศึกษาและทำความเข้าใจแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทยจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติ บทความนี้จึงมุ่งวิเคราะห์ความเชื่อมโยงขององค์ความรู้เกี่ยวกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับชาติและระดับภูมิภาค รวมถึงโอกาสและความท้าทายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินของไทยให้เป็นรูปธรรม ภายใต้กระแสความร่วมมืออาเซียนและการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างสมดุลในมิติต่าง ๆ และนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมที่มุ่งสร้างความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจทั้งประเทศ บนพื้นฐานของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างเหมาะสม สมดุล และมีความยั่งยืน



แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy Concept)

ในหลายทศวรรษที่ผ่านมา การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจได้ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ทั้งการใช้ประโยชน์โดยตรง เช่น การทำประมงและการขุดเจาะพลังงาน และการใช้ประโยชน์โดยอ้อม เช่น การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ และการดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ภาคีเครือข่ายเชิงนโยบายและองค์กรต่าง ๆ ขับเคลื่อนการพัฒนาไปสู่พรมแดนใหม่ทางเศรษฐกิจ (New Economic Frontier) ภายใต้หลักการแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ซึ่งไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่การทำประมงหรือการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่เป็นโมเดลที่เน้นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดบนหลักการของเสียเป็นศูนย์ (Zero Waste) ไม่ทำลายระบบนิเวศ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสะอาด สร้างความเป็นธรรมทางสังคมแก่ชุมชนชายฝั่งและรักษาขีดความสามารถในการฟื้นตัวของมหาสมุทร (Resilience) โดยแนวคิดนี้ได้รับการขยายความในเวทีโลกผ่านการประชุม Rio+20 ในปี 2012 เพื่อมุ่งสร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจกับการอนุรักษ์ ซึ่งแตกต่างจากเศรษฐกิจทางทะเลแบบดั้งเดิมที่เน้นการดักตวงผลประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงขีดจำกัดของธรรมชาติ (Smith-Godfrey, S., 2016)

เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) หมายถึง แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของทรัพยากรทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับท้องถิ่นและชุมชน (คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, 2560) เพื่อให้มีการดำรงชีพและดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน แนวทางดังกล่าวถูกคิดขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาของนักเศรษฐศาสตร์ ที่พบว่า นักลงทุนและผู้ประกอบการมักคำนึงถึงเฉพาะต้นทุนและผลประโยชน์ส่วนตัวเพียงอย่างเดียว โดยไม่ได้คำนึงถึงมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมและประโยชน์ส่วนรวมการกระทำดังกล่าวส่งผลทำให้ต้นทุนในการแก้ไขปัญหา เช่น ปัญหามลภาวะหรือความสูญเสียทางทรัพยากรธรรมชาติตกอยู่กับสังคมหรือส่วนรวมและส่วนรวมต้องรับภาระดังกล่าวที่มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นเศรษฐกิจสีน้ำเงิน จึงถูกนำมาปรับใช้เพื่อขับเคลื่อนความเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการดูแลรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน กล่าวคือ ส่งเสริมให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมริมชายฝั่งและทะเล (สุทธสินี สนธิรัตน์, 2560) เศรษฐกิจสีน้ำเงินถือเป็นแนวคิดใหม่ที่มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเลในระดับโลกและเป็นแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะของรัฐต่าง ๆ รวมถึงรัฐบาลไทย (ภาวิดา รังษี และเชษฐ ใจเพชร, 2566)

เมื่อเปรียบเทียบเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอื่น ๆ พบว่า มีความแตกต่างที่ชัดเจนในแต่ละมิติ เช่น เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) จะมุ่งเน้นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาคการผลิตและพลังงานบนบกเป็นหลัก ในขณะที่เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) จะเน้นการใช้ทรัพยากรซ้ำและลดของเสียในวงจรการผลิตทั่วไป แต่เศรษฐกิจสีน้ำเงินมีความเฉพาะเจาะจงยิ่งกว่าโดยมุ่งเน้นการบูรณาการระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งเข้ากับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างเป็นองค์รวม ตั้งแต่การประมง การท่องเที่ยว การขนส่งทางน้ำไปจนถึงพลังงานจากมหาสมุทร โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับความเป็นธรรมทางสังคมของชุมชนชายฝั่งและการรักษาขีดความสามารถในการฟื้นตัวของระบบนิเวศทางทะเล (Eikeset, M. A. et al., 2018) จุดเด่นนี้ทำให้เศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นกรอบนโยบายที่เหมาะสมเป็นพิเศษสำหรับประเทศไทยซึ่งมีพื้นที่ทางทะเลมากกว่าครึ่งหนึ่งของพื้นที่ประเทศ

กล่าวโดยสรุป เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) เป็นแนวทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์สูงสุดควบคู่กับการลดของเสียให้เป็นศูนย์ (Zero Waste) โดยไม่ทำลายระบบนิเวศและให้ความสำคัญกับความเป็นธรรมทางสังคมของชุมชนชายฝั่ง ซึ่งมีความแตกต่างจากเศรษฐกิจทางทะเลแบบดั้งเดิมที่เน้นการดักตวงผลประโยชน์เพียงอย่างเดียว แนวคิดนี้ถูกนำมาแก้ไขปัญหาด้านทุนทางสิ่งแวดล้อมที่ผู้ประกอบการมักละเลย เพื่อไม่ให้ตกเป็นภาระของสังคม และมีความจำเพาะเจาะจงมากกว่าเศรษฐกิจสีเขียวหรือเศรษฐกิจหมุนเวียนตรงที่มุ่งบูรณาการกิจกรรมทางทะเลทั้งหมดอย่างเป็น

องค์กรวม จึงถือเป็นกรอบนโยบายสาธารณะที่สำคัญและเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยในการบริหารจัดการพื้นที่ทางทะเลที่มีอยู่อย่างมหาศาลให้เกิดความสมดุลในระยะยาว

หลักการของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Principles of Blue Economy)

หลักการสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ไม่ได้มุ่งเน้นเพียงแค่การแสวงหาผลกำไรเชิงพาณิชย์ แต่ตั้งอยู่บนฐานรากของความสมดุล 3 มิติ (Triple Bottom Line) ที่ต้องขับเคลื่อนไปพร้อมกัน ได้แก่ 1) ความยั่งยืนทางระบบนิเวศ (Environmental Sustainability) คือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลต้องไม่เกินขีดความสามารถในการฟื้นตัวของธรรมชาติ (Regenerative Capacity) ควบคู่กับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Low Carbon) ซึ่งสามารถเป็นเครื่องมือสำคัญในการกักเก็บคาร์บอนผ่านระบบนิเวศชายฝั่ง เช่น ป่าชายเลนและหญ้าทะเล (Blue Carbon) ที่มีศักยภาพสูงกว่าป่าบกหลายเท่าตัว (World Bank, 2023) ตัวอย่างการดำเนินการในประเทศไทย เช่น โครงการฟื้นฟูป่าชายเลนในพื้นที่จังหวัดระนองและพังงาของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่สามารถเพิ่มพื้นที่ป่าได้กว่า 3,000 ไร่ และทำหน้าที่เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำตามธรรมชาติ ซึ่งส่งผลให้ผลผลิตประมงในบริเวณใกล้เคียงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568ข) 2) ความเป็นธรรมทางสังคม (Social Equity) คือ การพัฒนาต้องส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนชายฝั่งรวมถึงชาวประมงพื้นบ้าน ให้สามารถเข้าถึงฐานทรัพยากรและตลาดได้อย่างเป็นธรรม ไม่ถูกผูกขาดโดยกลุ่มทุน (Silver, J. et al., 2015); (Eikeset, M. A. et al., 2018) นอกจากนี้ การยกระดับคุณภาพชีวิตและการคุ้มครองแรงงานภาคประมงดังกล่าว ยังเป็นปัจจัยสำคัญในการลดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ชายฝั่ง พร้อมทั้งเป็นการช่วยรักษาผลประโยชน์แห่งชาติผ่านการกำหนดนโยบายที่บูรณาการมิติความมั่นคงและเศรษฐกิจเข้าด้วยกัน (โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ, 2562) ตัวอย่างการดำเนินการในประเทศไทย เช่น โครงการสินเชื่อสีน้ำเงิน ของ ธ.ก.ส. ชุมชนประมงพื้นบ้านในอ่าวไทยตอนบนก็สามารถปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องมือประมงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้จริง (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568ก) 3) ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) คือ การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีสะอาดมาใช้เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพยากรทางทะเล โดยตั้งเป้าหมายลดของเสียในกระบวนการผลิตให้เป็นศูนย์ หรือ Zero Waste (Pauli, G. A., 2010) ตัวอย่างการดำเนินการในประเทศไทย เช่น บริษัท ไทยยูเนี่ยน ที่นำระบบตรวจสอบย้อนกลับด้วยเทคโนโลยีบล็อกเชน (Traceability) ร่วมกับ Wholechain มาใช้ในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อยกระดับความโปร่งใสและมาตรฐานจริยธรรมภายใต้กลยุทธ์ความยั่งยืน SeaChange ที่ตั้งเป้าหมายลดของเสียและเข้าถึงตลาดพรีเมียมระดับสากล (Thai Union Group PCL, 2022)

กล่าวโดยสรุป หลักการเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) มุ่งสร้างความสมดุล 3 ด้าน คือ ความยั่งยืนทางระบบนิเวศ ความเป็นธรรมทางสังคมของชุมชนชายฝั่งและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจผ่านนวัตกรรมที่ลดของเสียเป็นศูนย์ ซึ่งประเทศไทยมีตัวอย่างรูปธรรมที่ชัดเจน ทั้งการฟื้นฟูป่าชายเลนเพื่อกักเก็บคาร์บอน (Blue Carbon) โครงการสินเชื่อสีน้ำเงินช่วยเหลือชาวประมงพื้นบ้านและการใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนตรวจสอบย้อนกลับในอุตสาหกรรมอาหารทะเล แนวคิดนี้จึงเป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญในการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจภาคทะเล ช่วยสร้างความมั่นคงทางอาหาร แก้ไขปัญหาสภาพภูมิอากาศ ตลอดจนลดความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร เพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยสู่เศรษฐกิจฐานมหาสมุทรที่มีคุณภาพและยั่งยืนในอนาคต



การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Blue Economy Implementation)

ภูมิภาคอาเซียนได้ยกระดับความร่วมมือด้านเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้เป็นวาระสำคัญผ่านการรับรอง ASEAN Blue Economy Framework 2023 เพื่อเป็นยุทธศาสตร์กลางในการเปลี่ยนผ่านสู่การจัดการทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน (Association of Southeast Asian Nations, 2023) โดยแต่ละประเทศสมาชิกมีการประยุกต์ใช้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามบริบทและจุดแข็งที่แตกต่างกัน อาทิ

ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นประเทศผู้นำด้านยุทธศาสตร์และการวางแผนทางทะเล อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีการประกาศแผนที่นำทาง Indonesia Blue Economy Roadmap 2023 - 2045 เพื่อมุ่งเน้นการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning: MSP) สำหรับการจัดระเบียบการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในหมู่เกาะที่มีความหลากหลายสูง และการใช้เทคโนโลยีเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำอัจฉริยะเพื่อเพิ่มผลผลิตโดยไม่ทำลายป่าชายเลน (Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency (BAPPENAS), 2023)

ประเทศเวียดนาม ได้มีการดำเนินการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาดทางทะเล โดยเวียดนามได้ให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพทางทะเล เวียดนามให้คำมั่นบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 โดยในปี 2566 ได้กำหนดเป้าหมายติดตั้งพลังงานลมนอกชายฝั่งอย่างน้อย 6 GW ภายในปี 2573 และการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศชายฝั่งที่เน้นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งถูกระบุไว้ในเอกสาร Resolution 36-NQ/TW ซึ่งเป็นกรอบนโยบายหลักด้านเศรษฐกิจทางทะเลของเวียดนาม ครอบคลุมพลังงานหมุนเวียนโดยเฉพาะพลังงานลมนอกชายฝั่ง ซึ่งเวียดนามมีศักยภาพสูงกว่า 600 GW และกำลังปรับโครงสร้างพลังงานเพื่อลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล (Central Committee of the Communist Party of Vietnam, 2018)

ประเทศสิงคโปร์ ในฐานะศูนย์กลางการเดินเรือระดับโลกได้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจทางทะเลอย่างยั่งยืนผ่านหลายมาตรการ ทั้งการส่งเสริมการขนส่งทางทะเลสีเขียวผ่านโครงการ Maritime Singapore Green Initiative กลไกทางการเงินสนับสนุนภาคทะเลและการพัฒนาระบบนิเวศสตาร์ทอัพด้านเทคโนโลยีทางทะเลผ่านโครงการ PIER71 ซึ่งสามารถระดมทุนได้กว่า 130 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ นอกจากนี้การสนับสนุนระบบนิเวศสตาร์ทอัพด้านเทคโนโลยีทางทะเล (Marine Tech) ผ่านโครงการ PIER71 ร่วมกับ NUS Enterprise สามารถรองรับสตาร์ทอัพได้เกือบ 170 ราย (Maritime and Port Authority of Singapore, 2025)

และประเทศฟิลิปปินส์มุ่งเน้นการฟื้นฟูระบบนิเวศทางทะเลและการสร้างความยืดหยุ่นต่อภัยพิบัติ โดย DENR หรือ Department of Environment and Natural Resources ได้จัดทำโครงการ Coastal and Marine Ecosystems Management Program (CMEMP) เพื่อขยายเครือข่าย Marine Protected Areas (MPAs) อย่างบูรณาการข้ามพรมแดนการปกครอง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมิติการสร้างคามยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ นอกจากนี้ โครงการ Marine Ecosystems for Blue Economy Development Program ซึ่งดำเนินการร่วมกับ DENR โดยการสนับสนุนของ Asian Development Bank หรือ ADB มุ่งเสริมสร้างการจัดการระบบนิเวศชายฝั่งแบบบูรณาการ การลดของเสียทางทะเล และการเพิ่มความยืดหยุ่นต่อภัยพิบัติและสภาพภูมิอากาศ สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศ 2023 - 2028 (Asian Development Bank, 2024)

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในภูมิภาคอาเซียนมีกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์กลาง 2023 เป็นตัวเร่ง โดยแต่ละประเทศมีจุดเน้นเชิงยุทธศาสตร์และข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่แตกต่างกัน ดังนี้ ประเทศอินโดนีเซียมีความโดดเด่นด้านการวางแผนพื้นที่ทางทะเล (MSP) และการทำประมงอัจฉริยะ ข้อจำกัดคือ ด้านภูมิประเทศที่เป็นหมู่เกาะขนาดใหญ่และกว้างใหญ่ไพศาล อาจส่งผลทำให้ขาดประสิทธิภาพในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างทั่วถึง ประเทศเวียดนามที่มุ่งสู่การเป็นผู้นำด้านพลังงานลมนอกชายฝั่งเพื่อบรรลุเป้าหมาย

คาร์บอนต่ำ ข้อจำกัดคือ ความจำเป็นที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเงินทุนมหาศาลในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานพลังงานหลัก ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินเรือสีเขียว นวัตกรรมการเงินและสตาร์ทอัพ เทคโนโลยีทางทะเล ข้อจำกัด คือลักษณะทางกายภาพด้านขนาดพื้นที่และฐานทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัดและประเทศฟิลิปปินส์ที่มุ่งเน้นการฟื้นฟูระบบนิเวศชายฝั่งข้ามพรมแดนและการลดขยะทะเล ข้อจำกัด คือ ความเสี่ยงจากเหตุภัยพิบัติทางภูมิอากาศ (พายุไต้ฝุ่น) ที่รุนแรงและเกิดขึ้นเป็นประจำ ทำให้โครงสร้างพื้นฐานและระบบนิเวศได้รับเสียหายบ่อยครั้ง สำหรับประเทศไทยสามารถถอดบทเรียนความสำเร็จและข้อจำกัดเหล่านี้มาเป็นกรอบแนวทางเพื่อยกระดับศักยภาพของตนเองได้ใน 4 มิติสำคัญ คือ 1) การเร่งรัดจัดทำแผนที่นำทาง MSP ระดับชาติเพื่อลดความขัดแย้งเชิงพื้นที่ 2) การศึกษาและพัฒนาพลังงานลมนอกชายฝั่งในพื้นที่อ่าวไทย 3) การจัดตั้งศูนย์กลางระดมทุนสีน้ำเงินผ่านกลไกพันธบัตรสีน้ำเงิน (Blue Bonds) และ 4) การเร่งขยายพื้นที่คุ้มครองทางทะเล (MPAs) เพื่อสร้างความสมดุลและความยั่งยืนของเศรษฐกิจภาคทะเลอย่างเป็นรูปธรรม

สถานการณ์และศักยภาพทางทะเลของประเทศไทย

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวกว่า 3,000 กิโลเมตร ครอบคลุม 23 จังหวัด (กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2566) ทรัพยากรทางทะเลของประเทศไทยเผชิญความท้าทายด้านขยะทะเลและการกัดเซาะชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งประเทศไทยยังมีศักยภาพสูงในด้านการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ (Logistics) และการแปรรูปอาหารทะเลระดับโลก ซึ่งหากเปลี่ยนผ่านสู่ระบบสีน้ำเงินจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกที่เน้นมาตรฐานสิ่งแวดล้อมได้ ประเทศไทยมีเศรษฐกิจที่พึ่งพาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในระดับสูง โดยมูลค่าของเศรษฐกิจสีน้ำเงินคิดเป็นสัดส่วนราว 30% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และก่อให้เกิดการจ้างงานมากกว่า 26% ของการจ้างงานรวม ทั่วประเทศ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568ข) ประเทศไทยมีศักยภาพที่โดดเด่นในการเป็นศูนย์กลางทางทะเลของภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะในด้านการขนส่งทางน้ำ (Logistics) (สถาบันวิจัยกรุงศรี, 2569) ซึ่งได้มีการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือของไทยจะขยายตัวต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 2.5–3.5 ในปี 2568–2570 ตามการฟื้นตัวของการค้าโลกและการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยเฉพาะโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ถึง 18 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี ซึ่งจะส่งผลให้ไทยเป็นประตูการค้าสำคัญที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำสู่ตลาดโลกอย่างมีประสิทธิภาพ (กรุงเทพธุรกิจ, 2568)

ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังคงรักษารูปร่างการเป็นฐานการแปรรูปอาหารทะเลระดับโลก (Global Seafood Processing Hub) โดยเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทูน่ากระป๋องและกุ้งแช่แข็งรายใหญ่ของโลก ซึ่งในปี 2569 มูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการปรับตัวสู่มาตรฐานความยั่งยืนและการตรวจสอบย้อนกลับได้ (Traceability) ตามหลักการเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Thai Union Group PCL, 2026) นอกจากนี้ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันสารเพื่ออนุวัติตามอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคประมง พ.ศ. 2550 ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2562 ซึ่งถือเป็นประเทศแรกในภูมิภาคเอเชียที่ยอมรับมาตรฐานนี้ (กระทรวงการต่างประเทศ, 2562) และการที่ไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคในระดับสากลด้านสิทธิมนุษยชนตลอดห่วงโซ่อุปทาน (United Nations Thailand, 2026) ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมอาหารทะเลของไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงและสามารถเข้าถึงตลาดระดับบนที่ให้ความสำคัญกับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมและจริยธรรมได้อย่างยั่งยืน

กล่าวโดยสรุป ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางทะเลสูงด้วยแนวชายฝั่งกว่า 3,000 กิโลเมตร ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินคิดเป็นร้อยละ 30 ของ GDP และก่อให้เกิดการจ้างงานกว่าร้อยละ 26 ทั่วประเทศ แม้จะเผชิญความท้าทายด้านขยะทะเลและการกัดเซาะชายฝั่ง แต่ประเทศไทยยังโดดเด่นในฐานะ



ศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางน้ำของอาเซียน โดยมีการขยายตัวของการขนส่งสินค้าและโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญ ควบคู่ไปกับการรักษาตำแหน่งฐานแปรรูปอาหารทะเลระดับโลกด้วยการปรับตัวสู่มาตรฐานความยั่งยืน การตรวจสอบย้อนกลับ และการเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ให้สัตยาบันสารเพื่ออนุวัติตามอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ด้านแรงงานประมง ซึ่งช่วยยกระดับความเชื่อมั่นด้านจริยธรรมและสิ่งแวดล้อมเพื่อเข้าสู่ตลาดระดับบนได้อย่างยั่งยืน

การแบ่งอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่า ประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเล (Maritime Zone) ประมาณ 320,000 ตารางกิโลเมตร ความยาวของชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันครอบคลุม 23 จังหวัด ได้แก่ ตรัง จันทบุรี ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา กรุงเทพฯ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี นราธิวาส สตูล ตรัง กระบี่ ภูเก็ต พังงา และระนอง

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้แบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ออกเป็น 6 อาณาเขต ได้แก่ (คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, 2560)

1. น่านน้ำภายใน (Internal Waters) พื้นที่ทางทะเลที่นับจากเส้นฐานเข้ามาทางฝั่งแผ่นดิน อาทิ ปากแม่น้ำ อ่าว หรือทะเลสาบ ซึ่งรัฐชายฝั่งจะถือสิทธิอธิปไตยเด็ดขาดในบริเวณนี้ ส่งผลให้ยานพาหนะต่างชาติ ทั้งทางน้ำและทางอากาศ จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบหรืออนุญาตจากรัฐเจ้าของพื้นที่ก่อนจึงจะสามารถผ่านเข้ามาได้

2. ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เขตน่านน้ำที่วัดระยะออกไปจากเส้นฐานของรัฐชายฝั่งไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยรัฐชายฝั่งมีอำนาจปกครองและสิทธิอธิปไตยอย่างเต็มที่ ซึ่งขอบเขตของอำนาจนี้จะครอบคลุมตั้งแต่ห้วงอากาศเหนือน่านน้ำ ผิวน้ำ ตลอดจนพื้นดินใต้ทะเลและดินชั้นใต้ผิวพื้นทั้งหมด

3. เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) บริเวณทะเลที่อยู่ถัดจากแนวเขตขอบนอกของทะเลอาณาเขตออกไปอีกไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล (รวมเป็น 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน) ในเขตนี้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ตรวจตรา และลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อป้องกันการละเมิดกฎระเบียบ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ภาษีอากร และการสาธารณสุข ตลอดจนมีสิทธิในการดูแลรักษาโบราณวัตถุและทรัพย์สินทางประวัติศาสตร์ใต้ทะเล

4. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) พื้นที่ทะเลที่ขยายขอบเขตต่อจากทะเลอาณาเขตออกไปเป็นระยะทางไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน รัฐชายฝั่งจะได้รับสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ พัฒนา อนุรักษ์ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติทุกประเภท ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต อย่างไรก็ตาม อำนาจของรัฐชายฝั่งจะไม่ครอบคลุมถึงกิจกรรมอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

5. ไหล่ทวีป (Continental Shelf Zone) บริเวณพื้นดินใต้ทะเลและดินชั้นใต้ผิวพื้นของพื้นที่ใต้น้ำซึ่งลาดขยายจากทะเลอาณาเขตออกไปจนสุดขอบด้านนอกของทวีป โดยอ้างอิงระดับความลึกจากเส้นฐานไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลตามข้อกำหนดทางกฎหมายทะเล รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเฉพาะในการแสวงหาประโยชน์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ (ทั้งสิ่งมีชีวิตประเภทเกาะติดและสิ่งไม่มีชีวิต) ที่อยู่บนและใต้พื้นดินไหล่ทวีปนั้น

6. ทะเลหลวง (High Seas) น่านน้ำสากลที่เป็นพื้นที่ส่วนรวมของโลก โดยไม่นับรวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือน่านน้ำภายในของประเทศใดประเทศหนึ่ง ทุกรัฐจึงมีเสรีภาพในการใช้งานอย่างเท่าเทียมกันภายใต้กรอบของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) และกฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การบินผ่าน การวางสายเคเบิลหรือท่อใต้ทะเล การทำประมง รวมถึงการสร้างเกาะเทียม

กล่าวโดยสรุป การแบ่งอาณาเขตทางทะเลของไทยทั้ง 6 เขต ถือเป็นฐานรากสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) กล่าวคือ น่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขตจะช่วยสร้างความมั่นคงและควบคุมกิจกรรมทางทะเลเหนือน่านน้ำและพื้นดินใต้ทะเลได้อย่างเด็ดขาด ขณะที่เขตต่อเนื่อง จะเป็นกลไกปกป้องผลประโยชน์ทางภาษีและศุลกากร เขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีปเป็นชุมทรัพย์หลักในการแสวงประโยชน์และบริหารจัดการทรัพยากร ทั้งการทำประมง การท่องเที่ยวและการขุดเจาะพลังงานอย่างยั่งยืนภายใต้สิทธิอธิปไตยของชาติ และสุดท้าย เขตทะเลหลวง การมอบเสรีภาพในการเดินเรือและการค้าสากล ซึ่งหากมีการบริหารจัดการและปกป้องผลประโยชน์ในอาณาเขตพื้นที่กว่า 320,000 ตารางกิโลเมตรนี้อย่างถูกต้อง จะเป็นกุญแจสำคัญที่แปรเปลี่ยนความมั่งคั่งทางทะเลไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนของประเทศ

แนวทางการประยุกต์ใช้ในประเทศไทย

ความท้าทายที่สำคัญที่สุดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินคือการรักษาความยั่งยืน (Sustainability) ท่ามกลางการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจ เนื่องจากความต้องการทรัพยากรที่เพิ่มขึ้นนำไปสู่แรงกดดันมหาศาลต่อระบบนิเวศทางทะเล (World Bank, 2025a) ดังนั้น หากการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลดำเนินไปโดยขาดการบริหารจัดการที่เหมาะสมจะก่อให้เกิดผลกระทบร้ายแรงต่อมนุษย์ใน 5 ประเด็น ได้แก่ 1) การลดลงของความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) ปัญหาการทำประมงเกินขนาด (Overfishing) ส่งผลให้ประชากรปลาทั่วโลกเกือบ 1 ใน 3 ตกอยู่ในสถานะถูกตัดวงจรชีวิตจำกัด ซึ่งกระทบโดยตรงต่อแหล่งโปรตีนของประชากรกว่า 3 พันล้านคน 2) มลพิษทางทะเลและห่วงโซ่อาหาร การจัดการขยะพลาสติกและสารเคมีที่ไม่เป็นระบบทำให้เกิดการสะสมของไมโครพลาสติกในสัตว์น้ำ ซึ่งธนาคารโลกเน้นย้ำว่าเป็นความเสี่ยงทางสุขภาพที่ร้ายแรงต่อมนุษย์ผ่านห่วงโซ่อาหาร (Human Health Risks) 3) ความเปราะบางต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การทำลายป่าชายเลนและแนวปะการังทำให้ชุมชนชายฝั่งสูญเสียเกราะป้องกันภัยธรรมชาติ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินจากการกัดเซาะชายฝั่งและพายุที่รุนแรงขึ้น 4) ความเหลื่อมล้ำทางสังคม (Injustice) แรงกดดันจากอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อาจเบียดขับชาวประมงพื้นบ้านและชุมชนท้องถิ่นออกจากรฐานทรัพยากร นำไปสู่ปัญหาความยากจนและการอพยพย้ายถิ่นฐาน 5) การสูญเสียทุนทางธรรมชาติ (Natural Capital Loss) มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ดูเหมือนเติบโตอาจเป็นเพียงการ "กินทุน" เก่า หากไม่สามารถวัดดวงจรความเชื่อมโยงระหว่างการขยายตัวทางเศรษฐกิจกับการเสื่อมโทรมของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้สำเร็จ

แนวทางการประยุกต์ใช้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ในประเทศไทย มุ่งเน้นไปที่การบูรณาการมิติเศรษฐกิจ การอนุรักษ์และความเป็นธรรมทางสังคมเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ โดยมีกลไกสำคัญคือการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning หรือ MSP) เพื่อจัดสรรการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและลดความขัดแย้งระหว่างภาคส่วน (Intergovernmental Oceanographic Commission, 2021) เช่น การแบ่งโซนการท่องเที่ยว การทำประมง และการอนุรักษ์ (World Bank, 2025b) นอกจากนี้ผลงานของโสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะในปี 2562 ได้เสนอแนวทางการขับเคลื่อนนโยบายที่เน้นการสร้างนวัตกรรมในอุตสาหกรรมทางทะเลเดิม (Ocean Economy) ให้เปลี่ยนผ่านสู่ระบบสีน้ำเงินที่ยั่งยืน โดยเฉพาะการเพิ่มมูลค่าให้กับอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลผ่านระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีคุณภาพสูง

ในด้านการบริหารจัดการและมลพิษ ทะเลไทยกำลังก้าวสู่โมเดลเศรษฐกิจหมุนเวียนทะเล (Regenerative Blue Economy) ที่เน้นการลดปริมาณขยะพลาสติกจากแหล่งท่องเที่ยวและภาคการประมงเพื่อฟื้นฟูระบบนิเวศ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568ข) ควบคู่ไปกับการใช้กลไกการเงินสีน้ำเงิน (Blue Finance) และพันธบัตรสีน้ำเงิน (Blue Bonds) เพื่อระดมทุนสนับสนุนโครงการฟื้นฟูป่าชายเลนและหญ้าทะเล ซึ่งเป็นแหล่งกักเก็บคาร์บอนที่สำคัญ หรือ Blue Carbon (สำนักงานสภาพัฒนาการ



เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2568) แนวทางเหล่านี้สามารถช่วยปกป้องฐานทรัพยากรธรรมชาติและยกระดับภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมไทยในเวทีโลกที่ให้ความสำคัญกับมาตรฐานจริยธรรมและสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวด (อดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยาและกาญจนา ย่าเสน, 2563)

ดังนั้น การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของไทยจำเป็นต้องอาศัยกลไกในการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเล เพื่อลดความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรระหว่างภาคอุตสาหกรรมและชุมชน รวมถึงการฟื้นฟู Blue Carbon ซึ่งสามารถเพิ่มพื้นที่ป่าชายเลนและหญ้าทะเลเพื่อใช้เป็นแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจกและสร้างรายได้จากคาร์บอนเครดิต (World Bank, 2023) และการพัฒนานวัตกรรมด้านการประมงเพื่อความยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวต้องอาศัยกลไกการดำเนินงานที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ในด้านกฎหมายและสถาบัน ประเทศไทยควรเร่งออกพระราชบัญญัติการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเล โดยเฉพาะเพื่อให้มีกรอบทางกฎหมายรองรับการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์ทะเลอย่างชัดเจน เนื่องจากปัจจุบันการจัดการทรัพยากรทางทะเลของไทยยังกระจายอยู่ในหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมประมง กรมเจ้าท่า และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งขาดเอกภาพในการกำกับดูแล ในด้านกลไกทางการเงิน รัฐบาลควรจัดตั้งกองทุนเศรษฐกิจสีน้ำเงินแห่งชาติ (National Blue Economy Fund) ภายใต้การดูแลของกระทรวงการคลัง เพื่อระดมทุนจากพันธบัตรสีน้ำเงิน (Blue Bonds) และกลไกคาร์บอนเครดิตทางทะเล (Blue Carbon Credits) สนับสนุนโครงการฟื้นฟูระบบนิเวศและส่งเสริมการประมงยั่งยืน ในด้านตัวชี้วัดความสำเร็จ ควรกำหนด KPIs ที่วัดผลได้ เช่น การเพิ่มพื้นที่คุ้มครองทางทะเลให้ถึงร้อยละ 10 ของพื้นที่ทะเลไทย ภายใน ค.ศ. 2030 การลดปริมาณขยะพลาสติกในทะเลลงร้อยละ 50 ภายใน ค.ศ. 2030 และการเพิ่มสัดส่วนการส่งออกอาหารทะเลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานยั่งยืนให้ถึงร้อยละ 80 ภายใน ค.ศ. 2028 ซึ่งตัวชี้วัดเหล่านี้จะช่วยให้นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของไทยมีความโปร่งใสและสามารถติดตามประเมินผลได้อย่างเป็นระบบ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2568)

สรุป

การนำแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย ถือเป็นจุดเปลี่ยนทางยุทธศาสตร์ในการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจทางทะเลจากโมเดลแบบดั้งเดิมที่เน้นการดักตวงเชิงปริมาณไปสู่โมเดลที่ขับเคลื่อนด้วยคุณค่า ความรู้และนวัตกรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ควบคู่กับการสร้างความมั่นคงที่กระจายตัวสู่ท้องถิ่นอย่างเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนชายฝั่ง ซึ่งหัวใจสำคัญในระยะยาว คือการบูรณาการนโยบายสาธารณะที่เชื่อมโยงมิติความมั่นคงและเศรษฐกิจเข้าด้วยกัน โดยอาศัยกลไกการทำงานร่วมกันอย่างเป็นเอกภาพจากทุกภาคส่วน (Multi-stakeholder Governance) เพื่อรักษาสมดุลระบบนิเวศสู่อนาคตอย่างยั่งยืน ผ่านเครื่องมือเชิงนโยบายใน 3 มิติหลัก ได้แก่ 1) การจัดการเชิงพื้นที่และการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล การเร่งผลักดันเครื่องมือการจัดการเชิงพื้นที่ทางทะเลมาใช้จัดระเบียบกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับสิทธิอธิปไตยตามกรอบ UNCLOS 1982 โดยมีภาครัฐเป็นแกนกลางในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นธรรม เพื่อลดข้อพิพาทในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรร่วมกันระหว่างภาคอุตสาหกรรมและชุมชนชายฝั่ง พร้อมทั้งป้องกันการขับชาวประมงพื้นบ้านออกจากฐานทรัพยากร 2) การส่งเสริมเทคโนโลยีสะอาดและกลไกทางการเงินรูปแบบใหม่ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมทางทะเลเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เช่น การประมงอัจฉริยะ พลังงานแสงอาทิตย์บนทุ่นลอยน้ำในทะเลและโมเดลเศรษฐกิจหมุนเวียนเพื่อแก้ไขขยะพลาสติก โดยมีกลไกหนุนเสริมจากพันธบัตรสีน้ำเงิน ซึ่งต้องอาศัยภาคเอกชนและสถาบันการเงินเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการลงทุน เพื่อระดมทุนฟื้นฟูระบบนิเวศและการกักเก็บคาร์บอนในมหาสมุทร พร้อมทั้งสร้างงาน สร้างรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจภาคทะเลในระยะยาว 3) การยกระดับความร่วมมือพหุภาคีในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากทรัพยากรทางทะเลมีลักษณะ

เป็นสินค้าสาธารณะและมีความท้าทายข้ามพรมแดน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องแสดงบทบาทนำร่วมกับสมาชิกอาเซียนภายใต้กรอบแผนปฏิบัติการเศรษฐกิจสีน้ำเงินอาเซียน เพื่อขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสีน้ำเงิน (Blue SEZ) และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลบริหารจัดการมหาสมุทรร่วมกัน ซึ่งความสำเร็จในระยะยาวจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้จากหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่จำเป็นต้องอาศัยการประสานบทบาทหน้าที่ของทุกภาคส่วนอย่างเป็นระบบ ทั้งภาครัฐ (Public Sector) ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นผู้ออกนโยบาย วางกรอบกฎหมาย บังคับใช้ฝั่งพื้นที่ทางทะเล และอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงสิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนสีน้ำเงิน ภาคเอกชน (Private Sector) ผู้ปรับตัวและเปลี่ยนผ่านกระบวนการผลิตไปสู่ธุรกิจคาร์บอนต่ำ ลงทุนในเทคโนโลยีสะอาดและการประมงอัจฉริยะ ตลอดจนร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกพันธบัตรสีน้ำเงิน เพื่อแปรเปลี่ยนแนวคิดความยั่งยืนให้เป็นโอกาสทางธุรกิจที่มีมูลค่าสูง ภาคประชาสังคมและชุมชนท้องถิ่น (Civil Society & Local Communities) ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการร่วมวางแผนผังพื้นที่ เป็นผู้พิทักษ์และบริหารจัดการฐานทรัพยากรในระดับพื้นที่ เพื่อรับประกันว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจจะไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลังและสุดท้ายคือ ภาควิชาการและสถาบันวิจัย (Academia) ผู้สนับสนุนฐานข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ การประเมินมูลค่าทุนทางธรรมชาติและเทคโนโลยีการตรวจวัดการกักเก็บคาร์บอน เพื่อให้นโยบายสาธารณะขับเคลื่อนบนพื้นฐานขององค์ความรู้ที่ถูกต้อง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินจึงไม่ใช่เพียงทางเลือกเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นความจำเป็นเร่งด่วนในการบริหารจัดการแบบบูรณาการจากทุกภาคส่วน เพื่อนำประเทศไทยก้าวข้ามข้อจำกัดและบรรลุเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเลที่สมดุล มั่งคั่ง และยั่งยืนอย่างแท้จริง

เอกสารอ้างอิง

- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. (2566). รายงานสถานการณ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของประเทศไทย ประจำปี 2565. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.
- กระทรวงการต่างประเทศ. (2562). ไทยยื่นสัตยาบันสารอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคการประมง พ.ศ. 2550. เรียกใช้เมื่อ 2 มีนาคม 2569 จาก <https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bd21415e39c3060027ceb?cate=5d5bcb4e15e39c306000683d>
- กรุงเทพธุรกิจ. (2568). ขนส่งทางทะเลไทยปี 68 โต 2.5-3.5% ดึงทุนนอกสนร่วมพัฒนา “แหลมฉบัง”. เรียกใช้เมื่อ 30 เมษายน 2569 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1167730>
- คณะกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. (2560). อาณาเขตทางทะเล. เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2569 จาก <https://www.mkh.in.th/index.php/th/2010-03-22-18-01-39>
- ปรียวรรณ สุวรรณสุนย์. (2566). การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของไทย. เรียกใช้เมื่อ 20 เมษายน 2569 จาก <https://prt.parliament.go.th/server/api/core/bitstreams/2775e5e1-8668-4190-902a-6351fb45cd30/content>
- ภาวิดา รังษี และเชษฐ ใจเพชร. (2566). เศรษฐกิจสีน้ำเงิน: จากแนวคิดสู่นโยบายการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. วารสารพุทธนวัตกรรมการจัดการ, 6(3), 207-220.
- สถาบันวิจัยกรุงศรี. (2569). Thailand Industry Outlook 2026-2028. เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2569 จาก <https://www.krungsri.com/>
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2568 A). มิติใหม่ ‘เศรษฐกิจสีน้ำเงิน’ เดินหน้าสู่การฟื้นฟูมหาสมุทรเพื่อความยั่งยืน. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.
- _____. (2568ข). 'เศรษฐกิจหมุนเวียนทะเล' ทางรอดใหม่ สู่ความมั่งคั่งที่ยั่งยืน. เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2569 จาก <https://www.onep.go.th/>



- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2568). Blue Economy: จากฟองคลื่นสู่เม็ดเงิน เมื่อมหาสมุทรกลายเป็นอนาคตของโลก. เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2569 จาก <https://sdgs.nesdc.go.th/>
- สุทธสินี สนธิรัตน์. (2560). การขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินในบริบทของประเทศไทย. เรียกใช้เมื่อ 20 เมษายน 2569 จาก [https://www.fisheries.go.th/strategy/UserFiles/files/3\(3\).pdf](https://www.fisheries.go.th/strategy/UserFiles/files/3(3).pdf)
- โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ. (2562). คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- อดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยาและกาญจนา ย่าเสน. (2563). Blue Economy คีย์พื้นที่เศรษฐกิจ-ท่องเที่ยวทางทะเล. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). เรียกใช้เมื่อ 25 เมษายน 2569 จาก <https://tdri.or.th/2020/09/blue-economy-thailand/>
- Asian Development Bank. (2024). Marine ecosystems for blue economy development program, subprogram 1: Concept note (Project No. 58379-001). Retrieved April 28, 2026, from <https://www.adb.org/projects/58379-001/main>
- Association of Southeast Asian Nations. (2023). ASEAN blue economy framework ASEAN Secretariat. Retrieved April 20, 2026, from <https://asean.org/wp-content/uploads/2023/09/ASEAN-Blue-Economy-Framework.pdf>
- Central Committee of the Communist Party of Vietnam. (2018). Resolution No. 36-NQ/TW on the strategy for sustainable development of Vietnam's marine economy to 2030 with a vision toward 2045. Retrieved April 28, 2026, from <https://luatvietnam.vn/chinh-sach/nghi-quyet-36-nq-tw-2018-chien-luoc-phat-trien-ben-vung-kinh-te-bien-den-nam-2030-172534-d1.html>
- Eikeset et al. (2018). What is blue growth? The semantics of “Sustainable Development” of marine environments. Retrieved April 29, 2026, from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17306905?via%3Dihub>
- Intergovernmental Oceanographic Commission. (2021). Marine spatial planning programme (IOC/INF-1935). UNESCO. Retrieved April 29, 2026, from <https://www.ioc.unesco.org/en>
- Maritime and Port Authority of Singapore. (2025). Smart Port Challenge 2025 draws record of 288 proposals from 35 countries. Retrieved April 29, 2026, from <https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/smart-port-challenge-2025-draws-record-of-288-proposals-from-35-countries>
- Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency (BAPPENAS). (2023). Indonesia blue economy roadmap 2023-2045. (2nd ed.). Republic of Indonesia: BAPPENAS.
- OECD. (2016). The ocean economy in 2030. OECD Publishing. Retrieved April 28, 2026, from https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2016/04/the-ocean-economy-in-2030_g1g6439e/9789264251724-en.pdf
- Pauli, G. A. (2010). The Blue Economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs. (2nd ed.). Taos: Paradigm Publications.
- Silver, J. et al. (2015). Blue economy and competing discourses in international oceans governance. *The Journal of Environment & Development*, 24(2), 135-160.

- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the Blue Economy. Retrieved April 28, 2026, from https://www.researchgate.net/publication/301673373_Defining_the_Blue_Economy
- Thai Union Group PCL. (2022). SeaChange® sustainability strategy 2030. Retrieved April 28, 2026, from <https://www.thaiunion.com/en/sustainability/seachange>
- _____. (2026). Thai Union advances end-to-end digital traceability across its global seafood supply chain. Retrieved April 28, 2026, from <https://www.thaiunion.com/en/newsroom/press-release/1591/thai-union-advances-end-to-end-digital-traceability-across-its-global-seafood-supply-chain>.
- United Nations Thailand. (2026). How Thailand is Reforming the Seafood Industry to Prevent Exploitation. Retrieved April 28, 2026, from <https://thailand.un.org/>.
- World Bank. (2023). Unlocking blue carbon development: Investment readiness framework for governments. Retrieved April 28, 2026, from <https://www.worldbank.org/en/publication/unlocking-blue-carbon-development>.
- _____. (2025a). Innovative blue financing for integrated seascape management in Thailand: Summary report. Retrieved April 28, 2026, from <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099062425035150454>
- _____. (2025b). Developing a national marine spatial planning framework for Thailand's sustainable and resilient blue economy: Summary report. The World Bank. Retrieved May 12, 2026, from <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/9dc2c717-cfbf-41c1-8d47-aa3df2e03b2f>
- World Economic Forum. (2026). Blue Davos: Harnessing the impact of the blue economy. Retrieved May 12, 2026, from <https://initiatives.weforum.org/ocean-agenda/blue-davos>