ฉบับหลัก

เล่มที่ 1

FINAL REPORT

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงาน
ฉบับสมบูรณ์

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์

สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

Strategic Environmental Assessment

กันยายน
2559

www.otp.go.th

องค์ประกอบของรายงาน

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 1 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 2 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) (ภาคผนวก)
การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 3 รายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์
(SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 4 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 5 รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)
การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เล่มที่ 6 Executive Summary Report
The Study of Strategic Environmental Assessment (SEA) for the Development of the Southern Coastal Areas

---

รายงานฉบับนี้เป็น **เล่มที่ 1 “รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”**

สารบัญ

สารบัญรายงานฉบับสมบูรณ์
การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

		หน้า
บทที่ 1	**บทนำ**	1-1
1.1	หลักการและเหตุผล (ความเป็นมาของโครงการ)	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-3
1.3	พื้นที่ศึกษา	1-3
1.4	ขอบเขตการศึกษา	1-4
1.4.1	ศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	1-4
1.4.2	จัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	1-4
1.4.3	การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1-5
1.4.4	จัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	1-6
1.5	ความรู้ความเข้าใจในโครงการ	1-6
1.6	บทบาทของการศึกษาโครงการนี้ในการสนับสนุนการคุ้มครองสิทธิชุมชน	1-7
บทที่ 2	**แนวทางและวิธีการศึกษา**	2-1
2.1	กรอบแนวคิด	2-1
2.1.1	ประเด็นปัญหาของการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	2-1
2.1.2	แนวทางในการแก้ไข	2-1
2.2	ขั้นตอนการดำเนินงานโดยภาพรวม	2-4
2.3	รายละเอียดวิธีการดำเนินงาน	2-6
2.3.1	การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	2-6
2.3.2	การจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	2-16
2.3.3	การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2-26
2.3.4	การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	2-36
2.4	แผนการดำเนินงานและการบริหารโครงการ	2-41
2.4.1	แผนการดำเนินงานและความก้าวหน้า (S-Curve)	2-41
2.4.2	โครงสร้างการบริหารโครงการ	2-45
2.4.3	การเสนอรายงานและเอกสารต่างๆ	2-47
2.4.4	การจัดประชุมและสัมมนา	2-48

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-1

3.1 การศึกษาศักยภาพ สภาพปัญหา และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-1

3.1.1 ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) 3-1

3.1.2 ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) 3-3

3.1.3 ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) 3-4

3.1.4 ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-5

3.2 การกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง เสนอแนะแนวทางการพัฒนาความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-7

3.2.1 สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 3-8

3.2.2 สาขาพลังงาน 3-26

3.2.3 สาขาอุตสาหกรรม 3-42

3.2.4 สาขาเกษตรกรรม 3-59

3.2.5 สาขาการท่องเที่ยว 3-75

3.2.6 สาขาการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3-90

3.2.7 สาขาความมั่นคง 3-104

3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ 3-116

3.4 การคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-121

3.5 การศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Land Bridge) 3-136

3.6 ศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ 6 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-165

3.7 การวิเคราะห์ความเหมะสมและมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-225

3.8 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-233

3.8.1 การทบทวนรายงานการศึกษาและเอกสารที่เกี่ยวข้อง 3-235

3.8.2 การประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการ 3-243

3.8.3 การวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-243

3.8.4 สรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-250

3.9 การเสนอแนะทางเลือกการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-252

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.10 การศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติตามกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assesment: SEA) 3-257
3.10.1 มิติด้านเศรษฐกิจ 3-259
3.10.2 มิติด้านสิ่งแวดล้อม 3-259
3.10.3 ผลการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ (Focus Group) และสัมมนาระดมความคิดเห็น (Seminar) 3-262
3.10.4 มาตรการลดผลกระทบ (Option) และผลสรุปทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3-281

บทที่ 4 สรุปผลการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4-1
4.1 คำนำ 4-1
4.2 ขอบเขตการศึกษาของแผนพัฒนาที่ทำการศึกษา 4-2
4.3 เป้าหมายสิ่งแวดล้อมในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน 4-3
4.4 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการพัฒนาที่ไม่สอดคล้องตามเป้าหมายความยั่งยืน 4-7
4.5 ผลกระทบจากการพัฒนาท่องเที่ยวต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน 4-13
4.5.1 สถานการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในปัจจุบันและแนวโน้มอนาคต 4-15
4.5.2 แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวในอนาคต 4-16
4.5.3 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ โดยส่งเสริมการท่องเที่ยว 4-17
4.6 ผลกระทบจากการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม 4-24
4.6.1 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ สาขาเกษตรกรรม 4-24
4.6.2 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ สาขาประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ 4-26
4.7 ผลกระทบจากการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม 4-29
4.8 การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม 4-32
4.9 แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ตามหลักการระวังไว้ก่อน (Precautionary Principle) 4-32

บทที่ 5 สรุปผลการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 5-1
5.1 หลักการและเหตุผล 5-1
5.2 วัตถุประสงค์ 5-2
5.3 กระบวนการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 5-2
5.4 สภาพปัจจุบันและยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ 5-4
5.4.1 สภาพปัจจุบันของภาคใต้ 5-4
5.4.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ 5-11
5.4.3 ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) 5-22

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.5 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 5-24
5.5.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SWOT Analysis) 5-24
5.5.2 วิสัยทัศน์ 5-25
5.5.3 พันธกิจ 5-25
5.5.4 ประเด็นยุทธศาสตร์ 5-25
5.6 แผนปฏิบัติการ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) 5-28
5.7 แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Road Map) 5-31
5.7.1 ระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์และแผนที่นำทาง 5-31
5.7.2 เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Targets) 5-31
5.7.3 ตารางเวลาของกิจกรรม (Timetable) 5-32
5.7.4 ประเภทของกิจกรรม (Activities) และตัวชี้วัด (Indicators) 5-32
5.7.5 การพัฒนาแยกตามสาขาเศรษฐกิจ 5-33
5.8 การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้วางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning) 5-39
5.9 ข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมายและองค์กร 5-42
บทที่ 6 การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6-1
6.1 แนวทางการจัดกิจกรรมเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6-1
6.1.1 การทบทวนผลการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการต่างๆ ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 6-1
6.1.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Analysis) 6-2
6.1.3 การรับฟังความคิดเห็นจากผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 6-3
6.1.4 การสำรวจสภาพปัจจุบันของจังหวัดในพื้นที่โครงการ 6-12
6.2 งานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6-15
6.2.1 การประชุมกลุ่มเล็ก 6-15
6.2.2 การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group 6-33
6.2.3 การสัมมนาครั้งที่ 1 6-59
6.2.4 การสัมมนาครั้งที่ 2 6-66
6.3 งานประชาสัมพันธ์โครงการ 6-72
6.3.1 สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ 6-72
6.3.2 การประชาสัมพันธ์ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6-75
6.3.3 การจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน 6-76
6.4 งานสนับสนุนการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : I/O) 6-94
6.4.1 การจัดตั้งและเตรียมความพร้อมของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 6-94
6.4.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ 6-96

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 2-1	ผังแนวคิดของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	2-5
รูปที่ 2-2	แนวทางการพัฒนาที่ได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่	2-8
รูปที่ 2-3	ขั้นตอนหลักการดำเนินการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของโครงการ	2-25
รูปที่ 2-4	แนวคิดในการดำเนินงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2-28
รูปที่ 2-5	โครงสร้างคณะทำงานบริหารจัดการงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เป็นส่วนหนึ่งในโครงสร้างการบริหารโครงการ)	2-29
รูปที่ 2-6	แนวทางดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2-32
รูปที่ 2-7	ระดับของการมีส่วนร่วมที่สอดคล้องกับเทคนิคการมีส่วนร่วมในแต่ละรูปแบบ	2-34
รูปที่ 2-8	ฐานข้อมูลของโครงการพัฒนาในพื้นที่ภาคใต้	2-37
รูปที่ 2-9	แผนงานและความก้าวหน้าโครงการ ณ สิ้นเดือนที่ 12 ของการดำเนินงาน	2-42
รูปที่ 2-10	ผังโครงสร้างการบริหารองค์กร	2-46
รูปที่ 3-1	คาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยของภาคใต้และของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2559-2573	3-2
รูปที่ 3-2	สาระสำคัญของทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	3-4
รูปที่ 3-3	แนวทางการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-7
รูปที่ 3-4	แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-12
รูปที่ 3-5	แผนผังแสดงความเชื่อมโยงนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาในระดับต่างๆ เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565	3-13
รูปที่ 3-6	กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายภายใต้ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)	3-19
รูปที่ 3-7	วงจรการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย	3-23
รูปที่ 3-8	แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา สาขาพลังงาน	3-33
รูปที่ 3-9	ความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์ สาขาอุตสาหกรรม	3-47
รูปที่ 3-10	แผนแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม	3-64
รูปที่ 3-11	แผนแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว	3-80
รูปที่ 3-12	แนวทางการคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-121
รูปที่ 3-13	โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-131
รูปที่ 3-14	โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-132
รูปที่ 3-15	โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-133
รูปที่ 3-16	โครงการที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเจริญเติบโต	3-134
รูปที่ 3-17	แผนที่การย่นระยะทางผ่านคลองปานามา เส้นทางนิวยอร์ค-ซานฟรานซิโก (-12,530 กม.)	3-147
รูปที่ 3-18	แผนที่แสดงแนวเส้นทางคลองปานามา	3-147

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 3-19	แผนที่แสดงการย่นระยะทางผ่านคลองสุเอซ เส้นทางลอนดอน-มุมไบ (-8,500 กม.)	3-151
รูปที่ 3-20	ภาพวาดคลองสุเอซเมื่อปี ค.ศ. 1881 เปรียบเทียบกับภาพถ่ายดาวเทียมในปัจจุบัน	3-152
รูปที่ 3-21	แผนที่แสดงการย่นระยะทางผ่านคลองไทย เส้นทางญี่ปุ่น-ตะวันออกกลาง (-635 กม.)	3-154
รูปที่ 3-22	เส้นทางเดินเรือทางเลือกในอนาคต จากเอเชียตะวันออกไกล-ยุโรป	3-164
รูปที่ 3-23	แนวทางการพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่	3-165
รูปที่ 3-24	แนวทางการวิเคราะห์มูลค่าผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-225
รูปที่ 3-25	แนวทางการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-233
รูปที่ 3-26	ความได้เปรียบของโรงกลั่นน้ำมัน SSB เหนือโรงกลั่นน้ำมันอื่นๆ ในภูมิภาค	3-237
รูปที่ 3-27	ผลิตภัณฑ์ของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 950 kBD และโรงงานปิโตรเคมีขั้นต้นที่เชื่อมต่อกัน	3-237
รูปที่ 3-28	แสดงกระบวนการกลั่น	3-244
รูปที่ 3-29	การเติบโตของปริมาณขายเฉลี่ยของผู้เล่นหลักและปริมาณการส่งออกปิโตรเคมีของไทย	3-246
รูปที่ 3-30	การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ.2558-2574	3-254
รูปที่ 3-31	ปริมาณตู้สินค้าส่วนเกินจากความสามารถในการรองรับของท่าเรือสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ.2558-2574	3-254
รูปที่ 3-32	ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของ Transshipment Port	3-255
รูปที่ 3-33	กรอบการศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติ	3-258
รูปที่ 3-34	สัดส่วนกำไรจากผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี	3-276
รูปที่ 3-35	การคาดการณ์อุปสงค์ของน้ำมันเชื้อเพลิง	3-276
รูปที่ 3-36	อุปสงค์ของพลังงานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิค	3-277
รูปที่ 3-37	การคาดการณ์อุปสงค์และอุปทานของน้ำมันสำเร็จรูปของโลก	3-277
รูปที่ 4-1	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด	4-18
รูปที่ 4-2	แนวโน้มสถานการณ์คุณภาพน้ำทะเล (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) ในพื้นที่ภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2554-2558	4-19
รูปที่ 4-3	สถานการณ์คุณภาพน้ำทะเล (ฤดูแล้ง) ในพื้นที่ภาคใต้ ปี พ.ศ.2558	4-20
รูปที่ 4-4	สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรในพื้นที่ภาคใต้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัด	4-24
รูปที่ 4-5	ร้อยละการเพิ่มขึ้น/ลดลงของเนื้อที่และผลผลิตของพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดในปี พ.ศ.2556 เทียบกับปี พ.ศ.2552	4-25
รูปที่ 4-6	ปริมาณสัตว์น้ำเค็มที่จับได้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556	4-27
รูปที่ 4-7	ปริมาณสัตว์น้ำจืดที่จับได้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556	4-27
รูปที่ 4-8	จำนวนฟาร์มเลี้ยงสัตว์น้ำจืด จำแนกตามประเภทการเลี้ยงในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556	4-28
รูปที่ 4-9	ปริมาณผลผลิตกุ้ง ปลาน้ำกร่อย หอย และสัตว์น้ำจืด จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556	4-29

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 5-1	กระบวนการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	5-3
รูปที่ 5-2	เปรียบเทียบอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557	5-6
รูปที่ 5-3	มูลค่า GRP และ Growth ภาคเกษตร ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557	5-6
รูปที่ 5-4	มูลค่า GRP และ Growth ภาคอุตสาหกรรมของภาคใต้	5-7
รูปที่ 5-5	โครงสร้างอุตสาหกรรมภาคใต้ พ.ศ.2557	5-7
รูปที่ 5-6	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	5-18
รูปที่ 5-7	การศึกษา วิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืน	5-22
รูปที่ 5-8	โครงการสำคัญในการพัฒนาตามทิศทางการพัฒนาทางเลือกสองบวก (2+)	5-30
รูปที่ 5-9	การแบ่งเขตพื้นที่ (Zoning) ตามข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม	5-41
รูปที่ 6-1	การประชุมร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดระนองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6-5
รูปที่ 6-2	การประชุมร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดสตูลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6-12
รูปที่ 6-3	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-36
รูปที่ 6-4	นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กล่าวเปิดการประชุม	6-36
รูปที่ 6-5	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขต การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-37
รูปที่ 6-6	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น	6-37
รูปที่ 6-7	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-37
รูปที่ 6-8	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-40
รูปที่ 6-9	บรรยากาศเปิดการสัมมนา	6-40
รูปที่ 6-10	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-41
รูปที่ 6-11	ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนหนึ่งอภิปรายไม่สนับสนุนการประชุมและการศึกษาผลกระทบ ระดับยุทธศาสตร์ของโครงการ	6-41
รูปที่ 6-12	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-41
รูปที่ 6-13	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-42
รูปที่ 6-14	บรรยากาศเปิดการสัมมนา	6-43
รูปที่ 6-15	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทาง ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-43
รูปที่ 6-16	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัย	6-43
รูปที่ 6-17	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-44
รูปที่ 6-18	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-45
รูปที่ 6-19	บรรยากาศเปิดการสัมมนา	6-46
รูปที่ 6-20	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-46

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 6-21	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-47
รูปที่ 6-22	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-48
รูปที่ 6-23	บรรยากาศเปิดการสัมมนา	6-49
รูปที่ 6-24	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-49
รูปที่ 6-25	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-49
รูปที่ 6-26	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร	6-51
รูปที่ 6-27	บรรยากาศเปิดการสัมมนา	6-51
รูปที่ 6-28	คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-52
รูปที่ 6-29	บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม	6-52
รูปที่ 6-30	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-56
รูปที่ 6-31	เปิดการประชุม	6-56
รูปที่ 6-32	คณะที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษา และ (ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-56
รูปที่ 6-33	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น	6-56
รูปที่ 6-34	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-58
รูปที่ 6-35	บรรยากาศการประชุม	6-58
รูปที่ 6-36	คณะที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษา และ (ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-58
รูปที่ 6-37	ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น	6-58
รูปที่ 6-38	กราฟแสดงจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1 แยกรายจังหวัด	6-62
รูปที่ 6-39	กราฟแสดงสัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1 แยกรายจังหวัด	6-62
รูปที่ 6-40	ผู้เข้าร่วมสัมมนาลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ	6-63
รูปที่ 6-41	การเปิดการสัมมนา	6-63
รูปที่ 6-42	กลุ่มที่ปรึกษานำเสนอสรุปภาพรวม	6-64
รูปที่ 6-43	การอภิปรายหัวข้อ “ทิศทางการพัฒนาพื้นที่การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ภาคใต้อย่างสมดุลและยั่งยืน” (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-64
รูปที่ 6-44	บรรยากาศการสัมมนา	6-64
รูปที่ 6-45	แผ่นป้ายนิทรรศการประกอบการสัมมนาครั้งที่ 2	6-67
รูปที่ 6-46	บรรยากาศก่อนการสัมมนา	6-69
รูปที่ 6-47	พิธีเปิดการสัมมนา	6-69
รูปที่ 6-48	กลุ่มที่ปรึกษานำเสนอภาพรวมของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (StrategicEnvironmental Assessment :SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-69

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 6-49	การเสวนา“ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ : บนพื้นฐานความสมดุลและยั่งยืน”	6-70
รูปที่ 6-50	บรรยากาศการสัมมนา	6-70
รูปที่ 6-51	ประมวลภาพกิจกรรมภาคเช้าของวันแรก ณ โรงแรม ทินิดีระนอง	6-78
รูปที่ 6-52	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับฟังการบรรยายสรุปการบริหารจัดการท่าเรือระนอง ณ ท่าเรือระนอง	6-79
รูปที่ 6-53	ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานท่าเรือระนอง	6-80
รูปที่ 6-54	สภาพของท่าเรือไต๋แขกที่ใช้รับส่งนักท่องเที่ยวไปเกาะพยาม	6-81
รูปที่ 6-55	สนข. และคณะสื่อมวลชนเยี่ยมชมประภาคาร จังหวัดระนอง และรับฟังการบรรยายจากสำนักงานศุลกากร ระนอง	6-82
รูปที่ 6-56	ประมวลภาพกิจกรรมภาคเช้า ณ โรงแรม ทวินโลตัส (วันที่ 19 สิงหาคม 2559)	6-85
รูปที่ 6-57	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับฟังการบรรยายสรุปการดำเนินงานของศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ ทุ่งสง	6-88
รูปที่ 6-58	ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ ทุ่งสง	6-88
รูปที่ 6-59	ประมวลภาพกิจกรรม ณ โรงแรมบุรีศรีภู บูทิค จังหวัดสงขลา	6-89
รูปที่ 6-60	ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกสงขลา	6-90
รูปที่ 6-61	นางพาริสา จั่นนุ้ย วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง บรรยายโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ สาย อ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซียระหว่างเดินทางไปด่านศุลกากรสะเดา	6-91
รูปที่ 6-62	ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานด่านศุลกากรสะเดา	6-92
รูปที่ 6-63	ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	6-93
รูปที่ 6-64	แผนที่แสดงที่ตั้งของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-94
รูปที่ 6-65	ด้านหน้าของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	6-94
รูปที่ 6-66	การจัดพื้นที่ภายในศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ	6-95
รูปที่ 6-67	บอร์ดประชาสัมพันธ์ด้านหน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ	6-95
รูปที่ 6-68	ผู้ให้ความสนใจบอร์ดประชาสัมพันธ์บริเวณด้านหน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ	6-96
รูปที่ 6-69	แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ที่ได้จัดประชุมกลุ่มเล็กติดไว้ที่บอร์ดภายในศูนย์	6-97
รูปที่ 6-70	นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และคณะกรรมการกำกับการศึกษา เข้าเยี่ยมชมศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ	6-98

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1-1	ความสอดคล้องของประเด็นข้อเสนอแนะจากรายงานผลการศึกษา	1-11
ตารางที่ 2-1	ตารางวิเคราะห์ความสอดคล้องกับเป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อม	2-9
ตารางที่ 2-2	ตัวอย่างข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการ	2-14
ตารางที่ 2-3	การพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	2-15
ตารางที่ 2-4	บัญชีรายการการผลิตสื่อ/กิจกรรมประชาสัมพันธ์ ของโครงการ	2-43
ตารางที่ 2-5	แผนการปฏิบัติงานของบุคลากรหลัก	2-47
ตารางที่ 3-1	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัว และสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)	3-3
ตารางที่ 3-2	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัว และสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)	3-4
ตารางที่ 3-3	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัว และสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)	3-5
ตารางที่ 3-4	เปรียบเทียบอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละทางเลือก การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-5
ตารางที่ 3-5	เปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวของแต่ละทางเลือก การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-6
ตารางที่ 3-6	เปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวของแต่ละทางเลือก ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-6
ตารางที่ 3-7	ปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราผ่านด่านชายแดนภาคใต้	3-9
ตารางที่ 3-8	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 1	3-10
ตารางที่ 3-9	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 2	3-10
ตารางที่ 3-10	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 3	3-11
ตารางที่ 3-11	รายละเอียดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565	3-14
ตารางที่ 3-12	รายละเอียดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยฉบับที่ 2 (2556-2560)	3-15
ตารางที่ 3-13	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-17
ตารางที่ 3-14	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-18

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-15	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้อง สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-20
ตารางที่ 3-16	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-21
ตารางที่ 3-17	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้อง สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-24
ตารางที่ 3-18	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-25
ตารางที่ 3-19	ปริมาณการปลูกปาล์มน้ำมัน เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผล ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ปี 2556-2558	3-26
ตารางที่ 3-20	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 1	3-27
ตารางที่ 3-21	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 2	3-29
ตารางที่ 3-22	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 3	3-30
ตารางที่ 3-23	สรุปรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561	3-34
ตารางที่ 3-24	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน	3-36
ตารางที่ 3-25	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงานกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-37
ตารางที่ 3-26	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน	3-38
ตารางที่ 3-27	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงานกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-39
ตารางที่ 3-28	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน	3-40
ตารางที่ 3-29	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงานกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-41
ตารางที่ 3-30	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและอัตราการขยายตัวของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ในปี พ.ศ.2551– 2556	3-42
ตารางที่ 3-31	จำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงานจำแนกรายจังหวัดของพื้นที่ภาคใต้ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	3-43
ตารางที่ 3-32	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 1	3-44
ตารางที่ 3-33	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 2	3-45
ตารางที่ 3-34	สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 3	3-46
ตารางที่ 3-35	สรุปแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559-2564	3-48
ตารางที่ 3-36	สรุปแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555–2574	3-49
ตารางที่ 3-37	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม	3-50
ตารางที่ 3-38	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-52
ตารางที่ 3-39	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม	3-53

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-40	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-55
ตารางที่ 3-41	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม	3-56
ตารางที่ 3-42	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-58
ตารางที่ 3-43	ราคาผลผลิตทางการเกษตร	3-59
ตารางที่ 3-44	สถิติการใช้ที่ดินภาคใต้	3-60
ตารางที่ 3-45	ปริมาณความต้องการน้ำในภาคใต้	3-60
ตารางที่ 3-46	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 1	3-61
ตารางที่ 3-47	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 2	3-62
ตารางที่ 3-48	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 3	3-63
ตารางที่ 3-49	สรุปแผนพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ.2555-2559	3-65
ตารางที่ 3-50	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาเกษตรกรรม	3-66
ตารางที่ 3-51	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-68
ตารางที่ 3-52	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของสาขาเกษตรกรรม	3-69
ตารางที่ 3-53	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-71
ตารางที่ 3-54	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของสาขาเกษตรกรรม	3-72
ตารางที่ 3-55	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-74
ตารางที่ 3-56	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 1	3-76
ตารางที่ 3-57	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 2	3-77
ตารางที่ 3-58	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 3	3-79
ตารางที่ 3-59	ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560	3-81
ตารางที่ 3-60	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาการท่องเที่ยว	3-84
ตารางที่ 3-61	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-85
ตารางที่ 3-62	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้อง สาขาการท่องเที่ยว	3-86
ตารางที่ 3-63	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-87
ตารางที่ 3-64	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของสาขาการท่องเที่ยว	3-88
ตารางที่ 3-65	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-89

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-66	ระดับการกัดเซาะ และร้อยละการกัดเซาะชายฝั่งของชายฝั่งของจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้	3-90
ตารางที่ 3-67	ปริมาณพื้นที่ชลประทานและพื้นที่รับน้ำและสัดส่วนพื้นที่ชลประทาน และพื้นที่รับน้ำในปี พ.ศ.2555	3-91
ตารางที่ 3-68	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 1	3-92
ตารางที่ 3-69	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 2	3-93
ตารางที่ 3-70	การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 3	3-93
ตารางที่ 3-71	สรุปสาระสำคัญของยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11	3-95
ตารางที่ 3-72	สรุปสาระสำคัญการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12	3-96
ตารางที่ 3-73	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-98
ตารางที่ 3-74	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	3-99
ตารางที่ 3-75	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของ สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-100
ตารางที่ 3-76	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	3-101
ตารางที่ 3-77	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของ สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-102
ตารางที่ 3-78	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	3-103
ตารางที่ 3-79	แสดงจำนวนคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานทั่วราชอาณาจักร	3-104
ตารางที่ 3-80	รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร จำแนกตามจังหวัดของภาคใต้ พ.ศ.2550–2556	3-105
ตารางที่ 3-81	กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 1	3-106
ตารางที่ 3-82	กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 2	3-107
ตารางที่ 3-83	กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 3	3-109
ตารางที่ 3-84	สรุปสาระสำคัญของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564	3-111
ตารางที่ 3-85	เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของ สาขาความมั่นคง	3-114
ตารางที่ 3-86	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาความมั่นคง	3-115

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-87	ตารางสรุปแนวทางการตัดสินใจในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ	3-117
ตารางที่ 3-88	สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case)	3-117
ตารางที่ 3-89	สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)	3-118
ตารางที่ 3-90	สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)	3-119
ตารางที่ 3-91	รายชื่อแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา/แผนงานที่ใช้ในการคัดกรองโครงการ	3-122
ตารางที่ 3-92	ตารางสรุปผลการคัดกรองโครงการตามลักษณะที่กำหนด 4 ลักษณะ	3-124
ตารางที่ 3-93	สรุปผลการคัดกรองโครงการเบื้องต้น	3-125
ตารางที่ 3-94	การคาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2)	3-137
ตารางที่ 3-95	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาคใต้และปริมาณนำเข้าตู้เปล่าผ่านท่าเรือปากบารา	3-138
ตารางที่ 3-96	การคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการใช้ท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	3-138
ตารางที่ 3-97	สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าภาคอื่นๆ ที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือปากบารา 3 กรณี	3-139
ตารางที่ 3-98	การคาดการณ์ปริมาณสินค้าฮาลาลที่คาดว่าจะส่งออกผ่านท่าเรือปากบารา	3-140
ตารางที่ 3-99	การคาดการณ์ปริมาณสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือปากบาราของประเทศเพื่อนบ้าน	3-140
ตารางที่ 3-100	ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือปากบารา กรณีไม่มีทางรถไฟเชื่อมเข้าท่าเรือ	3-141
ตารางที่ 3-101	แสดงปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือปากบารากรณีมีรถไฟเชื่อมและท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	3-141
ตารางที่ 3-102	ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก เฉพาะตู้สินค้าของภาคใต้	3-142
ตารางที่ 3-103	การคาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกของภาคใต้ เฉพาะตู้สินค้า ผ่านประตูการค้าต่างๆ	3-143
ตารางที่ 3-104	ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าภูมิภาคอื่นที่มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ท่าเรือปากบารา	3-143
ตารางที่ 3-105	การคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ไปสู่ฝั่งอันดามัน	3-144
ตารางที่ 3-106	การคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาใช้ Land bridge	3-144
ตารางที่ 3-107	สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)	3-145
ตารางที่ 3-108	ประมาณการอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าสำหรับการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจ	3-146
ตารางที่ 3-109	เปรียบเทียบต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU เส้นทางจาก Port of New York ถึง Port of Los Angeles กรณีอ้อมแหลม CapeHorn และกรณีผ่านคลองปานามา	3-149
ตารางที่ 3-110	เปรียบเทียบต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU เส้นทางจาก เอเชียตะวันออก ไปยังเมดิเตอร์เรเนียน กรณีอ้อมแหลม Good Hope และกรณีผ่านคลองสุเอซ	3-153

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-111	เปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU ระหว่างคลองปานามา คลองสุเอซ และคลองไทย	3-155
ตารางที่ 3-112	สรุปอัตราค่าบริการตู้สินค้าจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ	3-156
ตารางที่ 3-113	ค่าลงทุนทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน	3-158
ตารางที่ 3-114	งบกระแสเงินสดของโครงการ Land Bridge	3-159
ตารางที่ 3-115	ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ Land Bridge	3-163
ตารางที่ 3-116	ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดระนอง	3-168
ตารางที่ 3-117	ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดระนอง	3-168
ตารางที่ 3-118	ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานระนอง	3-169
ตารางที่ 3-119	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดระนอง	3-169
ตารางที่ 3-120	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปของจังหวัดระนอง	3-169
ตารางที่ 3-121	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดระนอง	3-170
ตารางที่ 3-122	จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดระนอง	3-170
ตารางที่ 3-123	จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน/แหล่งน้ำใต้ดินจังหวัดระนอง	3-171
ตารางที่ 3-124	สถานที่ท่องเที่ยว แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	3-171
ตารางที่ 3-125	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	3-172
ตารางที่ 3-126	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดระนอง	3-172
ตารางที่ 3-127	ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดชุมพร	3-173
ตารางที่ 3-128	การคมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดชุมพร	3-173
ตารางที่ 3-129	ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดชุมพร	3-174
ตารางที่ 3-130	ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานชุมพร	3-174
ตารางที่ 3-131	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดชุมพร	3-174
ตารางที่ 3-132	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามสภาพแรงงานจังหวัดชุมพร	3-175
ตารางที่ 3-133	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดชุมพร	3-175
ตารางที่ 3-134	จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนการผลิต จังหวัดชุมพร	3-175
ตารางที่ 3-135	จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน/แหล่งน้ำใต้ดินจังหวัดชุมพร	3-176
ตารางที่ 3-136	สถานที่ท่องเที่ยว แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร	3-176
ตารางที่ 3-137	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร	3-177
ตารางที่ 3-138	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลของจังหวัดชุมพร	3-177
ตารางที่ 3-139	เส้นทางการขนส่งทางถนนจังหวัดกระบี่	3-178
ตารางที่ 3-140	ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่	3-179
ตารางที่ 3-141	ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารสนามบินนานาชาติกระบี่	3-179
ตารางที่ 3-142	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดกระบี่	3-179
ตารางที่ 3-143	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงานจังหวัดกระบี่	3-180
ตารางที่ 3-144	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกระบี่	3-180

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-145	จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดกระบี่	3-180
ตารางที่ 3-146	สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่	3-181
ตารางที่ 3-147	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่	3-181
ตารางที่ 3-148	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดกระบี่	3-182
ตารางที่ 3-149	ระยะการขนส่งทางถนนจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-183
ตารางที่ 3-150	คมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-183
ตารางที่ 3-151	ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	3-184
ตารางที่ 3-152	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-184
ตารางที่ 3-153	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงาน จังหวัดนครศรีธรรมราช	3-184
ตารางที่ 3-154	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-185
ตารางที่ 3-155	จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-185
ตารางที่ 3-156	สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-186
ตารางที่ 3-157	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-186
ตารางที่ 3-158	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราช	3-187
ตารางที่ 3-159	ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดสงขลา	3-188
ตารางที่ 3-160	คมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดสงขลา	3-188
ตารางที่ 3-161	ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา	3-189
ตารางที่ 3-162	ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานหาดใหญ่	3-189
ตารางที่ 3-163	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดสงขลา	3-190
ตารางที่ 3-164	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงาน จังหวัดสงขลา	3-190
ตารางที่ 3-165	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา	3-190
ตารางที่ 3-166	จำนวนพื้นที่ 14 เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดสงขลา	3-191
ตารางที่ 3-167	สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา	3-191
ตารางที่ 3-168	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา	3-192
ตารางที่ 3-169	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดสงขลา	3-192
ตารางที่ 3-170	ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดสตูล	3-194
ตารางที่ 3-171	ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดสตูล	3-194
ตารางที่ 3-172	ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดสตูล	3-195
ตารางที่ 3-173	จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงานและเพศ จังหวัดสตูล	3-195
ตารางที่ 3-174	การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสตูล	3-195
ตารางที่ 3-175	จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดสตูล	3-196
ตารางที่ 3-176	สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	3-196
ตารางที่ 3-177	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	3-197
ตารางที่ 3-178	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทางบกและทางทะเล จังหวัดสตูล	3-197
ตารางที่ 3-179	ผลการกำหนดบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ	3-198

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-180	ปัจจัยในการพิจารณาศักยภาพรายสาขาเศรษฐกิจ	3-199
ตารางที่ 3-181	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-201
ตารางที่ 3-182	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาพลังงาน	3-202
ตารางที่ 3-183	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาอุตสาหกรรม	3-203
ตารางที่ 3-184	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาเกษตรกรรม	3-204
ตารางที่ 3-185	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาการท่องเที่ยว	3-206
ตารางที่ 3-186	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-207
ตารางที่ 3-187	ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาความมั่นคง	3-208
ตารางที่ 3-188	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-209
ตารางที่ 3-189	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-211
ตารางที่ 3-190	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาพลังงาน	3-212
ตารางที่ 3-191	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาพลังงาน	3-213
ตารางที่ 3-192	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม	3-214
ตารางที่ 3-193	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม	3-215
ตารางที่ 3-194	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม	3-216
ตารางที่ 3-195	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม	3-218
ตารางที่ 3-196	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว	3-218
ตารางที่ 3-197	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว	3-220
ตารางที่ 3-198	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-221
ตารางที่ 3-199	ผลการพิจารณาพื้นที่ที่เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3-222
ตารางที่ 3-200	การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาความมั่นคง	3-223
ตารางที่ 3-201	ผลการประเมินพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนาจำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ	3-224
ตารางที่ 3-202	ผลการประเมินศักยภาพในการพัฒนาจำแนกตามพื้นที่	3-224
ตารางที่ 3-203	เกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตาม ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-226
ตารางที่ 3-204	ลักษณะของการการพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการ ตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-227
ตารางที่ 3-205	การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการ ตามแนวทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-227
ตารางที่ 3-206	สรุปมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน จำแนกรายสาขาเศรษฐกิจ	3-231
ตารางที่ 3-207	สรุปมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพัฒนา พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ	3-232
ตารางที่ 3-208	สรุปมูลค่าผลประโยชน์และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จำแนกตามทางเลือกในการพัฒนา	3-232

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-209	เปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น	3-235
ตารางที่ 3-210	รูปแบบการลงทุนโครงการสะพานเศรษฐกิจพลังงานเส้นทางปากบารา-สงขลา และเส้นทางกระบี่-ขนอม 10 ล้านบาร์เรล/วัน	3-236
ตารางที่ 3-211	ผลตอบแทนทางการเงินของรูปแบบการลงทุนภาครัฐร่วมกับเอกชน	3-236
ตารางที่ 3-212	ศักยภาพในการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย	3-238
ตารางที่ 3-213	การนำเข้าส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของภูมิภาคและประเทศต่างๆ ที่ศึกษา กรณีที่มีการขยายกำลังการกลั่นน้ำมัน ปี พ.ศ.2552-2575 (ค.ศ.2009-2032)	3-239
ตารางที่ 3-214	ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 950 kBD เปรียบเทียบกับ ขนาด 660 kBD	3-241
ตารางที่ 3-215	ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในภาคใต้ ณ ปี พ.ศ.2575 (ปีสิ้นสุดโครงการ)	3-242
ตารางที่ 3-216	การเปรียบเทียบภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโครงการปิโตรเคมี กรณีโรงกลั่นน้ำมัน SSB: ขนาด 950 kBD และ 660 kBD	3-243
ตารางที่ 3-217	ผลิตภัณฑ์ที่มีอุปสงค์การผลิตในปัจจุบัน	3-247
ตารางที่ 3-218	แสดงถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับธุรกิจอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน และปิโตรเคมี	3-248
ตารางที่ 3-219	แสดงราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีใน ปี 2010 กับ ปี 2015	3-248
ตารางที่ 3-220	ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุนโรงกลั่นน้ำมันขนาด 660 kBD ณ ปัจจุบัน	3-249
ตารางที่ 3-221	ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุน จำแนกตามผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี	3-250
ตารางที่ 3-222	ข้อมูลทางการเงินของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-251
ตารางที่ 3-223	ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	3-252
ตารางที่ 3-224	ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของท่าเรือสิงคโปร์	3-252
ตารางที่ 3-225	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ในปี พ.ศ.2558-2574	3-252
ตารางที่ 3-226	ปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนเกินจากความสามารถในการรองรับ ของท่าเรือสิงคโปร์	3-254
ตารางที่ 3-227	ผลสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และสัมมนาระดมความคิดเห็น	3-262
ตารางที่ 3-228	สัญลักษณ์ในการพิจารณาเพื่อบูรณาการร่วมกันใน 4 มิติ	3-264
ตารางที่ 3-229	เกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อบูรณาการร่วมกันใน 4 มิติ	3-265
ตารางที่ 3-230	ผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	3-265
ตารางที่ 3-231	ปริมาณการผลิต ราคาขายเฉลี่ย รายได้และกำไรจากการขายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และปิโตรเคมี	3-275

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3-232	สรุปผลการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสำหรับกลุ่มโครงการที่ส่งผลกระทบ ใน 4 มิติ	3-280
ตารางที่ 4-1	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์สิ่งแวดล้อมในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	4-3
ตารางที่ 4-2	ตัวชี้วัดและเกณฑ์พิจารณาในการบรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์สิ่งแวดล้อม	4-5
ตารางที่ 4-3	การให้คะแนนตามเกณฑ์ประเมินระดับนัยสำคัญของผลกระทบ	4-7
ตารางที่ 4-4	ระดับนัยสำคัญของผลกระทบและแนวทางตัดสินใจพัฒนา	4-8
ตารางที่ 4-5	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ตามแผนพัฒนาฯ	4-16
ตารางที่ 4-6	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด	4-17
ตารางที่ 4-7	ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นและการจัดการในแต่ละจังหวัด	4-23
ตารางที่ 5-1	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2553 – 2557	5-5
ตารางที่ 5-2	การจัดประชุม/สัมมนาระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน	5-21
ตารางที่ 5-3	การประมาณการ Real Per Capita GDP (ราคาคงที่ปี พ.ศ.2559) ของภาคใต้ในแต่ละทางเลือกของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (บาทต่อคน)	5-23
ตารางที่ 5-4	เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Target) ของทางเลือกสองบวก (2+) แยกตามระยะเวลาของยุทธศาสตร์	5-29
ตารางที่ 5-5	เป้าหมายทางเศรษฐกิจของภาคใต้ จำแนกตามระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์	5-31
ตารางที่ 5-6	แสดงอัตราความต้องการไฟฟ้าในช่วงระยะ 10 ปีแรก	5-35
ตารางที่ 5-7	แสดงอัตราความต้องการไฟฟ้าในช่วงระยะ 10 ปีหลัง	5-35
ตารางที่ 6-1	สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง	6-6
ตารางที่ 6-2	สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดกระบี่	6-9
ตารางที่ 6-3	สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล	6-13
ตารางที่ 6-4	จำนวนการจัดประชุมกลุ่มเล็กในพื้นที่ 6 จังหวัด	6-16
ตารางที่ 6-5	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน ในพื้นที่จังหวัดชุมพร	6-17
ตารางที่ 6-6	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน ในพื้นที่จังหวัดระนอง	6-19
ตารางที่ 6-7	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช	6-20
ตารางที่ 6-8	กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็ก ในจังหวัดนครศรีธรรมราช	2-23
ตารางที่ 6-9	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดกระบี่	6-24

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 6-10	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดสงขลา	6-27
ตารางที่ 6-11	กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็ก ในจังหวัดสงขลา	6-29
ตารางที่ 6-12	สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่จังหวัดสตูล	6-30
ตารางที่ 6-13	กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็ก ในจังหวัดสตูล	6-32
ตารางที่ 6-14	การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group	6-33
ตารางที่ 6-15	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1 (จังหวัดสตูล)	6-35
ตารางที่ 6-16	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 2 (จังหวัดสงขลา)	6-38
ตารางที่ 6-17	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 3 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)	6-42
ตารางที่ 6-18	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ FocusGroup ครั้งที่ 4 (จังหวัดชุมพร)	6-45
ตารางที่ 6-19	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 5 (จังหวัดระนอง)	6-48
ตารางที่ 6-20	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ FocusGroup ครั้งที่ 6 (จังหวัดกระบี่)	6-51
ตารางที่ 6-21	สรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus group 6 ครั้ง	6-53
ตารางที่ 6-22	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 (จังหวัดกระบี่)	6-55
ตารางที่ 6-23	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 8 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)	6-57
ตารางที่ 6-24	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1	6-61
ตารางที่ 6-25	จำนวนและภาคส่วนที่เข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2	6-68
ตารางที่ 6-26	การจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนของโครงการ	6-77
ตารางที่ 6-27	สรุปภาพรวมการนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ โดยสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน (Press Tour)	6-94
ตารางที่ 6-28	ผลการดำเนินงานของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ	6-97

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล (ความเป็นมาของโครงการ)

ปัญหาความไม่สอดคล้องของแผนและการยอมรับของประชาชนในการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ของภาครัฐเป็นปัญหาสำคัญ ซึ่งถึงแม้ว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้โดยให้หน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามทิศทางนโยบายการพัฒนาที่มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางและจัดทำแผนพัฒนาในระดับต่างๆ ลงมาตามลำดับ ได้แก่ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด และระดับจังหวัด ในขณะที่กระทรวง หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจต่างๆ ก็จะจัดทำแผนพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจตามทิศทางการพัฒนาตามสาขาของตนเป็นสำคัญ ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่เชื่อมโยงประสานขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานของภาครัฐทำให้ไม่สามารถมองเห็นภาพรวมของศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างแท้จริง

การเสนอภาพการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องยังขาดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างภาครัฐและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ได้รับข้อมูลและข้อเท็จจริงในการพัฒนาเพราะฉะนั้นจากการที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ทราบข้อมูลที่ทำให้รับรู้ได้ถึงผลประโยชน์และผลกระทบที่อาจจะเกิดต่อตนเองและ/หรือของพื้นที่ที่เกิดจากการพัฒนาดังกล่าว จึงไม่สามารถพิจารณาถึงผลประโยชน์-ต้นทุนจากการสูญเสียวิถีชีวิตความเป็นอยู่ แหล่งประกอบอาชีพ การสูญเสียแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ รวมไปถึงความปลอดภัยและความมั่นคงของชีวิตจากการพัฒนา ท้ายที่สุดแล้วจะก่อให้เกิดการต่อต้านจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในที่สุด

การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เพื่อให้เกิดการขยายตัวทั้งในภาคเกษตร การค้า อุตสาหกรรมและการพัฒนาพื้นที่นั้นจำเป็นต้องอาศัยระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของภาคใต้มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นประตูการค้าการขนส่งสินค้าและพลังงานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกผ่านการพัฒนาเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งและพลังงานจากทะเลชายฝั่งอันดามันสู่ฝั่งอ่าวไทยที่จะประกอบไปด้วยท่าเรือระบบขนส่งทางบก ทางรางและทางท่อ เช่น โครงการท่าเรือปากบารา-ท่าเรือสงขลา 2 เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาต่างๆ เหล่านี้จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวในภาคการค้า อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมบริการ และการลงทุนในภาคใต้

แผนพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) เป็นทางเลือกของเส้นทางการขนส่งใหม่ที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางเรือ ยังมีปัญหาทางด้านประสิทธิภาพทางราคา การขนส่งจำนวนมากจะต้องขนส่งสินค้าไปเปลี่ยนถ่ายลำเรือเพื่อลงเรือใหญ่ (Transshipment) ที่ประเทศสิงคโปร์ ผ่านช่องแคบมะละกาที่มีการจราจรคับคั่ง ในขณะที่สินค้าภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยจะถูกส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย เนื่องจากท่าเรือในภาคใต้มีขนาดเล็ก มิได้มีสายเรือขนาดใหญ่มาเทียบท่าประจำ ในขณะที่ท่าเรือที่ว่างเป็นท่าเรือใหม่ ยังขาดปัจจัยสนับสนุนหลายอย่าง ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้

การเกิดขึ้นของแผนพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ จะส่งเสริมให้เกิดมิติของการเป็น Logistis Hub และสร้างประโยชน์เพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามการขนส่งจากการใช้สะพานเศรษฐกิจนั้นมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย ทั้งทางถนน/ราง เพื่อขนย้ายสินค้าจากฝั่งอ่าวไทยไปยังฝั่งอันดามัน/ฝั่งอันดามันมายังฝั่งอ่าวไทยทำให้เกิดการดำเนินการที่ซ้ำซ้อน (Double Handling) ไม่เหมาะกับสินค้าที่มีความเปราะบาง เสียหายง่าย และเมื่อนำบริบทความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคมาพิจารณาร่วมกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ พบว่า ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือทวายในการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศอินเดีย ยุโรป และตะวันออกกลาง โดยท่าเรือทวายเป็นทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากทะเลฝั่งอ่าวไทยไปยังฝั่งอันดามันได้เป็นอย่างดี ซึ่งปัจจุบันต้องนำสินค้าขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาเพียงเส้นทางเดียว นอกจากนี้ควรนำทิศทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านบริเวณช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญสำหรับการขนส่งระหว่างทะเลสองฝั่งมหาสมุทร ได้แก่ มาเลเซียและสิงคโปร์มาพิจารณาร่วมด้วย เนื่องจากหากมีการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือในบริเวณดังกล่าวอาจส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางการขนส่ง

การจัดตั้งสะพานเศรษฐกิจเพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค (Energy Bridge) เป็นโครงการลงทุนการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยปัจจุบันการขนส่งน้ำมันทางเรือจากประเทศในกลุ่มตะวันออกกลางมายังภาคตะวันออกของประเทศไทยและไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออก ได้แก่ ประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลี และประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ต้องผ่านทางช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ทั้งนี้ปริมาณสินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกามีปริมาณถึง 1 ใน 4 ของปริมาณสินค้าที่ค้าขายกันทั่วโลก ซึ่งในปริมาณดังกล่าวรวมถึงก๊าซธรรมชาติและน้ำมันด้วย เมื่อปริมาณการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น และข้อจำกัดทางด้านภูมิศาสตร์ ทำให้ช่องแคบมะละกามีปริมาณความหนาแน่นของการใช้เส้นทางจนเกิดภาวะจราจรติดขัด กระจุกตัวเป็นคอขวด และเมื่อพิจารณาเส้นทางการขนส่งอื่นที่อยู่ในบริเวณเดียวกัน ได้แก่ ช่องแคบลอมบอก จากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ซึ่งมีการเปรียบเทียบต้นทุน ระยะทาง และระยะเวลาในการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังเมืองโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น ผ่านช่องแคบลอมบอก พบว่า การใช้เส้นทางสะพานเศรษฐกิจพลังงาน (Energy Bridge) จะมีทั้งต้นทุน ระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งที่ต่ำกว่า โดยต้นทุนจากการขนส่งโดยใช้เส้นทางลอมบอกเท่ากับ 2.44 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ระยะทาง 14,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 23 วัน ในขณะที่การขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจพลังงานมีต้นทุนเท่ากับ 2.33 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ระยะทาง 10,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 18 วัน จากข้อมูลที่กล่าวมานั้นประเทศไทยสามารถใช้ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งภูมิศาสตร์ของประเทศ ที่สามารถเพิ่มทางเลือกอื่นในการขนส่งน้ำมันโดยที่ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และช่องแคบลอมบอก อีกทั้งยังเป็นการสร้างความมั่นคง (Strengthen Energy Security) ด้านพลังงานและการสำรองน้ำมันเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ (Domestic Strategic Energy Reserve) และเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางพลังงานในภูมิภาค (Regional Energy Hub)

อย่างไรก็ตามการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ตามแผนพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ ควรมีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ที่จะดำเนินการประกอบกับการวิเคราะห์ถึงผลกระทบทางบวก-ลบ ในทุกมิติที่อาจเกิดจากการพัฒนาดังกล่าว เช่น เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สร้างความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจ (Potential economic advantage) เกิดความหลากหลายของกิจกรรมทางเศรษฐกิจยกระดับผลิตภาพการผลิต (เทคโนโลยี) ในภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ภาคใต้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่พัฒนาส่งผลให้เกิดการจ้างงาน ประชาชนมีรายได้สูงขึ้นและมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นตามลำดับ

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น การดำเนินการพัฒนาของภาครัฐและความจำเป็นในการพัฒนา ควรทำการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) เพื่อพิจารณาถึงผลกระทบในระดับภาพรวมและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อร่วมกันกำหนดทิศทางการพัฒนา โดยสามารถเสนอทางเลือกเพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) บนฐานความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์จึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหาในหลายมิติ เช่น ความไม่สอดคล้องและบูรณาการของนโยบาย ความไม่สอดคล้องของนโยบายและเป้าประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และความเข้าใจและการยอมรับของชุมชน และเพื่อให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ซึ่งเป็นแนวทางที่ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็นการลงทุนเพื่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว ประกอบด้วยการลงทุนโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทางวิชาการที่ได้มีการพิจารณาร่วมกันอย่างรอบด้าน รอบคอบบนเป้าประสงค์ร่วมกันในการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจของรัฐบาล รวมทั้งการสนับสนุนจากประชาชน และความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคการเมือง เพื่อให้สามารถผลักดันโครงการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ดังนั้น การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตามแนวทางการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(2) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับใช้เป็นกรอบการพิจารณาตัดสินใจของรัฐบาลในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างเหมาะสม สมดุล และยั่งยืน คำนึงถึงมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี โดยใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนา

(3) เพื่อส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดการศึกษาในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วย ประชาชนในพื้นที่ ประชาชนทั่วไป ภาคราชการ ภาคการเมือง ได้ร่วมรับรู้และมีส่วนร่วมในกระบวนการศึกษา เพื่อร่วมตัดสินใจแนวทางการพัฒนาไปพร้อมกัน

1.3 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ในการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้กำหนดให้ครอบคลุมฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของโครงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างครอบคลุม ครบถ้วนและสมบูรณ์ ในเบื้องต้นได้กำหนดพื้นที่ศึกษา 3 แนว โดยในขั้นตอนการศึกษาจะพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเป็นกรณีตัวอย่างในการศึกษา วิเคราะห์เชิงลึกให้ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ทั้งนี้พื้นที่ศึกษา 3 แนว ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่พื้นที่จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูลโดยในขั้นตอนการศึกษาจะพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พลังงาน ท่องเที่ยว คมนาคม และความมั่นคงที่จะก่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนมาวิเคราะห์เชิงลึกให้ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1.4.1 ศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1.4.1.1 ทบทวนและสังเคราะห์เอกสาร รายงานการศึกษา นโยบาย และยุทธศาสตร์ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำนวน 14 จังหวัด อาทิ การศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แผนพัฒนาจังหวัด และการพัฒนาเมือง รวมทั้งอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ของทุกมิติรวมถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของแต่ละแผนพัฒนา และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจรวมเมื่อบูรณาการแผนพัฒนาเข้าด้วยกัน

1.4.1.2 ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์ความเป็นไปได้ และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในพื้นที่ศึกษา 3 แนวที่มีเขตพื้นที่ที่เหมาะสมทางด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจต่อนโยบายสะพานเศรษฐกิจ โดยพื้นที่ทั้ง 3 แนวนี้จะครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล โดยพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ครอบคลุมเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว พลังงาน และภาคคมนาคมขนส่ง แล้วคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุดในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) มาวิเคราะห์เชิงลึกให้ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาในแต่ละกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืน

1.4.1.3 ศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการต่างๆ ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นจากการมีท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะทำให้เกิดกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างอื่นในพื้นที่อิทธิพลของท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจดังกล่าว

1.4.1.4 ศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกของการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วย กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันเพียงอย่างเดียว กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อขนส่งน้ำมันดิบไปยังฝั่งอ่าวไทย และกรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคใต้ เพื่อพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจก่อนที่จะศึกษาความเหมาะสมในเชิงลึกต่อไป ทั้งนี้ควรพิจารณาทิศทางการพัฒนาท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ท่าเรือทวายเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกควบคู่ไปด้วย

1.4.2 จัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1.4.2.1 ศึกษา ทบทวน และสังเคราะห์เอกสารทางวิชาการ หรือ รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ของหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1.4.2.2 ศึกษา สำรวจ และประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จากการมีท่าเรือ สะพานเศรษฐกิจ กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจข้างต้น ซึ่งจะต้องครอบคลุม 4 มิติ คือ มิติด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี โดยวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดทั้ง 4 มิติ ของโครงการต่างๆ ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น

1.4.2.3 ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และข้อกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ประกอบด้วย

(1) ส่วนที่ 1 การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 10 ขั้นตอน ได้แก่

1) การกลั่นกรองประเภทของโครงการที่ต้องจัดทำ SEA (Screening)
2) การทบทวนเอกสารทุติยภูมิ (Reviewing Secondary Data)
3) การกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping)
4) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม
5) การวิเคราะห์และประเมินข้อมูล (Analysis and Appraisal)
6) การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม (Propose Alternative)
7) การนำเสนอหลักการป้องกันไว้ล่วงหน้า (Precautionary Principle)
8) การตัดสินใจพัฒนา
9) การติดตามประเมินผล และ
10) การปรับปรุงแก้ไข

(2) ส่วนที่ 2 การจัดทำและนำเสนอรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 10 ขั้นตอน ได้แก่

1) ส่วนหน้าของรายงาน SEA
2) บทนำ
3) วิธีการศึกษา
4) การวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดในมิติต่างๆ
5) การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์
6) การนำเสนอทางเลือกต่างๆ และข้อเสนอแนะ
7) หลักการป้องกันและเฝ้าระวังไว้ล่วงหน้า (Precautionary Principle)
8) การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน
9) ภาคผนวก
10) เอกสารที่ต้องนำเสนอ (รายงานหลัก และรายงานภาคผนวก)

1.4.3 การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เผยแพร่ข้อมูลและดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วยงานอย่างน้อย ดังนี้

1.4.3.1 จัดทำแผนและดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ รายละเอียดการนำเสนอข้อมูลให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริงเกี่ยวกับกรอบแนวคิดในการพัฒนาโครงการต่างๆ ทั้งผลกระทบในเชิงบวกและลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และจัดทำสารคดี เอกสารเผยแพร่ เช่น เอกสาร แผ่นพับ เอกสารประกอบการสัมมนา วิดีทัศน์ สื่อโทรทัศน์ วิทยุ และหนังสือพิมพ์ เป็นต้น รวมทั้งการจัดนิทรรศการเพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูล

1.4.3.2 จัดทำกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามที่กฎหมายกำหนด ในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่อิทธิพล ในระหว่างการจัดทำแผนแม่บททั้งในระดับพื้นที่ ระดับจังหวัดและระดับประเทศ เช่น การประชุมกลุ่มย่อย เวทีสาธารณะ และการสัมมนารับฟังความคิดเห็น โดยมีคณะบุคลากรหลักอย่างน้อย ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไปนำเสนอ ชี้แจงและรับฟังข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.4.3.3 งานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร I/O (Information operations)

เนื่องจากขั้นตอนและกระบวนการที่กล่าวมาอาจต้องปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ความรู้ความเข้าใจ และความต้องการของชุมชนท้องถิ่น ระหว่างปฏิบัติการเพื่อจะได้บรรลุเป้าประสงค์ที่ต้องการ

1.4.4 จัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1.4.4.1 จัดทำข้อเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบาย โดยครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การแบ่งพื้นที่ (Zoning) สำหรับการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

(2) รูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมและจะดึงดูดให้มีการร่วมลงทุนจากภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศ

(3) องค์กรที่จะรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินโครงการทั้งหมด

(4) ข้อกำหนด (Terms of Reference) เบื้องต้นที่จะเป็นพื้นฐานสำหรับรัฐบาลไทยจะใช้เชิญชวนผู้ลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ

1.4.4.2 นำเสนอแผนทางเลือกที่เหมาะสมแก่ส่วนราชการและรัฐบาลไทยในการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และการขับเคลื่อนการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ เช่น

(1) การให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ ระบบขนส่งสนับสนุน เพื่อให้เกิดเป็นสะพานเศรษฐกิจ

(2) การเชิญชวนผู้ลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ การพิจารณาข้อเสนอของพันธมิตรที่ประสงค์จะร่วมลงทุนกับรัฐบาลไทย

(3) การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม ด้านสุขอนามัยที่จะเกิดขึ้นจากโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามข้อเสนอตาม (2)

(4) การติดตามและประเมินผลมาตรการป้องกันและลดผลกระทบเชิงลบในแต่ละด้าน

1.4.4.3 เสนอแนะกลไกในการผลักดันโครงการพัฒนาในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

1.5 ความรู้ความเข้าใจในโครงการ

การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์เป็นหนึ่งในเครื่องมือที่ใช้ประกอบในกระบวนการตัดสินใจในเชิงยุทธศาสตร์อันนำไปสู่การกำหนดนโยบายที่พิจารณาถึงประเด็นทางสิ่งแวดล้อมในระดับที่สูงขึ้นจากระดับโครงการ การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ช่วยให้กระบวนการตัดสินใจในประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมได้รับการพิจารณาตั้งแต่ระดับนโยบาย/แผน/แผนงาน (Policy/Planning and Programs หรือ PPPs) ที่จำเป็นต้องใช้เกณฑ์การตัดสินใจครอบคลุมในหลายประเด็นอย่างเป็นระบบเพื่อนำไปสู่การกำหนดรายละเอียดสิ่งแวดล้อมในระดับโครงการ (Project) ต่อไป

โดยปกติแล้ว โครงการพัฒนาจะเป็นผลลัพธ์สุดท้ายของนโยบาย แผนงาน หรือยุทธศาสตร์การพัฒนาต่างๆ เช่น แผนพัฒนาในระดับพื้นที่หรือแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับสาขาเศรษฐกิจ เป็นต้น ดังนั้นในการดำเนินการเพื่อที่จะให้เกิดแนวทางหรือทางเลือกที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการ จึงควรจะเริ่มต้นตั้งแต่การพิจารณานโยบาย แผนงานหรือยุทธศาสตร์การพัฒนา ซึ่งการพิจารณานโยบาย แผนงานหรือยุทธศาสตร์ดังกล่าวถือเป็นสาระสำคัญของการศึกษา SEA ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีการดำเนินการก่อนที่จะมีการตัดสินใจพัฒนาโครงการ

สำหรับกรอบการศึกษา SEA ของโครงการศึกษานี้จะเป็นการศึกษา SEA สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ดังนั้น โครงการพัฒนาต่างๆ ที่มีโอกาสเกิดขึ้นตามกรอบการศึกษานี้จะประกอบไปด้วยโครงการพัฒนาในหลายๆ สาขาเศรษฐกิจเช่น โครงการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม โครงการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม โครงการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว โครงการพัฒนาสาขาพลังงาน และโครงการพัฒนาสาขาการคมนาคมขนส่งซึ่งเมื่อมองในแง่ของการพัฒนาโครงการแล้วโครงการพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่งจะเป็นโครงการพัฒนาที่มีความสำคัญเนื่องจากการพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่งจะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างสาขาเศรษฐกิจต่างๆ เช่น การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้า ผู้ผลิตสินค้าเกษตร และผู้ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมในพื้นที่ก็จะได้รับผลประโยชน์เนื่องจากต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ลดลงจากสิ่งที่เกิดขึ้นดังกล่าวจะเห็นได้ว่าถ้ามีการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าผู้ผลิตสินค้าเกษตร และผู้ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมก็จะได้รับประโยชน์ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะว่าถ้าต้องการให้ผลลัพธ์ของการพัฒนาโครงการในพื้นที่ภาคใต้เกิดขึ้นได้อย่างเต็มที่หรือเกิดขึ้นได้อย่างเต็มศักยภาพนั้นนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์หรือโครงการพัฒนาต่างๆ ควรจะมีการบูรณาการแนวทางการดำเนินการเพื่อให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้นำรายละเอียดดังกล่าวมาใช้กำหนดเป็นแนวทางการศึกษา SEA ตามกรอบการศึกษานี้ โดยสาระสำคัญในการดำเนินงานของที่ปรึกษาคือการบูรณาการร่วมกันระหว่างโครงการพัฒนาที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งจะนำไปสู่การนำเสนอแผนพัฒนาโครงการกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่เช่น ผู้นำทางความคิด ผู้นำในระดับภาค ผู้นำในระดับท้องถิ่น เป็นต้น ซึ่งในการนำเสนอแผนพัฒนาโครงการต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่นั้น ที่ปรึกษาจะมีการนำเสนอข้อเสนอการลดผลกระทบ (Option) เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ประกอบในการสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงมีการนำเสนอทางเลือกในการพัฒนาโครงการ (Choice) ในกรณีที่แนวทางการพัฒนาโครงการในภาพรวมที่นำเสนอ ไม่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ กระบวนการสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านการนำเสนอแผนพัฒนาโครงการในภาพรวมนั้น ถือเป็นสาระสำคัญส่วนหนึ่งของการศึกษา SEA ภายใต้กรอบการศึกษาโครงการนี้

1.6 บทบาทของการศึกษาโครงการนี้ในการสนับสนุนการคุ้มครองสิทธิชุมชน

ในช่วงที่ผ่านมา สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยรังสิตดำเนินโครงการศึกษาวิจัย สิทธิชุมชน และผลกระทบจากโครงการพัฒนาภาคใต้ เนื่องจากเห็นว่าแนวนโยบายและการบริหารแผนพัฒนาในระดับประเทศที่ผ่านมาและในปัจจุบันส่วนใหญ่ยังถูกกำหนดมาจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนในส่วนกลางนับตั้งแต่ปี 2524 รัฐได้กำหนดให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีภายใต้แผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกจนถึงแผนพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีระยะที่สามในปัจจุบันซึ่งมีส่วนขยายการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีลงสู่พื้นที่ภาคใต้ภายใต้โครงการแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้โดยขณะนี้อยู่ในระยะเริ่มแรกของโครงการที่เป็นการเตรียมความพร้อมและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและระบบโลจิสติกส์เพื่อที่จะรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตโครงการภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลดังกล่าวข้างต้นได้ก่อให้เกิดการคุกคามต่อสิทธิชุมชนอย่างกว้างขวางทั้งนี้จะเห็นได้จากสถิติเรื่องร้องเรียนของ

คณะอนุกรรมการสิทธิชุมชนในคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติโดยกรณีร้องเรียนส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล จึงได้ศึกษานโยบายและการบริหารจัดการโครงการพัฒนาภาคใต้และผลกระทบต่อสิทธิชุมชนรวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อการบริหารจัดการโครงการพัฒนาภาคใต้เพื่อให้เกิดการคุ้มครองสิทธิชุมชนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2550 โดยใช้กลุ่มเป้าหมายในการศึกษาวิจัยจากกรณีการร้องเรียนของชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากแผนพัฒนาภาคใต้ในพื้นที่ 4 จังหวัดได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ นครศรีธรรมราช สงขลา และสตูล

จากการทบทวนรายงานผลการศึกษาดังกล่าว สรุปได้ว่า แผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้มีลักษณะเป็นชุดโครงการขนาดใหญ่ซึ่งการศึกษาและจัดทำแผนล้วนแล้วแต่ได้รับการสนับสนุนและศึกษาโดยต่างชาติซึ่งอยู่ภายใต้การขับเคลื่อนและผลักดันของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติโดยแผนพัฒนาภาคใต้ตอนบนผู้ศึกษาคือองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการชะลอและทบทวนการดำเนินการแผนพัฒนาภาคใต้หลายครั้งแต่ก็ยังคงเป้าหมายเดิมที่จะพัฒนาภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานของภูมิภาคโดยมีเป้าหมายจะพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ให้เป็นเมืองศูนย์กลางอุตสาหกรรมเหล็กครบวงจรและศูนย์กลางพลังงานของประเทศด้วยโครงการโรงถลุงเหล็กต้นน้ำและอุตสาหกรรมต่อเนื่องรวมทั้งโรงไฟฟ้าถ่านหิน ส่วนจังหวัดนครศรีธรรมราชจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานประกอบด้วยนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและโรงไฟฟ้าถ่านหิน ในขณะที่จังหวัดสงขลาจะเป็นเมืองอุตสาหกรรมหนักชายแดนและสะพานเศรษฐกิจพลังงานฝั่งอ่าวไทยและจังหวัดสตูลเป็นประตูเมืองอุตสาหกรรมและสะพานเศรษฐกิจพลังงาน

จากผลการศึกษาพบว่ามีการละเมิดและละเลยความสำคัญของสิทธิของชุมชนในด้านต่างๆ ทั้งสิทธิในการกำหนดอนาคตและเจตจำนงของตนเองและสิทธิในการพัฒนาซึ่งแผนพัฒนาภาคใต้ถูกกำหนดขึ้นจากรัฐส่วนกลางโดยที่ไม่มีประชาชนชุมชนท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดและจัดทำจึงละเลยสิทธิของชาวบ้านและชุมชนในการกำหนดอนาคตและเจตจำนงของตนเองและสิทธิในการพัฒนาส่งผลให้ชะตากรรมและชีวิตของท้องถิ่นถูกกำหนดมาจากองค์กรภายนอกทั้งจากต่างประเทศและในประเทศสิทธิในมาตรฐานการครองชีพจากการประกอบอาชีพที่อิงอาศัยกับความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติรวมทั้งบทเรียนผลกระทบจากพื้นที่อื่นๆ ทำให้ชาวบ้านกังวลว่าโครงการต่างๆ ภายใต้แผนพัฒนาภาคใต้จะเข้ามาทำลายถิ่นอาศัยและแหล่งทำมาหากินประกอบอาชีพของตนเอง

นอกจากนี้ผลการศึกษาได้ระบุว่าโครงการพัฒนาภาคใต้เป็นชุดแผนงานโครงการขนาดใหญ่ซึ่งได้มีการวางแผนกำหนดไว้เรียบร้อยแล้วและเจ้าของโครงการก็รู้ดีว่ามีผลกระทบแต่ไม่ให้ประชาชนรับรู้ข้อมูลและไม่ยอมเปิดเผยรายละเอียดการดำเนินโครงการต่อสาธารณะอันส่งผลต่อสิทธิในข้อมูลข่าวสารซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อสิทธิในด้านอื่นๆ อีกทั้งพื้นที่ดำเนินโครงการมักจะทับซ้อนกับพื้นที่ฐานทรัพยากรของชุมชนการเข้ามาของโครงการจึงส่งผลกระทบต่อสิทธิชุมชนในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติรวมถึงการจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมาก็ละเลยสิทธิของชุมชนในการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น

จากการทบทวนรายงานผลการศึกษา สามารถสรุปข้อเสนอเป็นหมวดหมู่ได้ดังนี้

(1) ข้อเสนอแนะจากเวทีวิจัยต่อนโยบายและแผนงานระดับชาติโดยให้ได้มีการทบทวนแผนพัฒนาภาคใต้ให้เป็นแผนพัฒนาที่คุ้มครองสิทธิชุมชนรวมทั้งประชาชนและชุมชนต้องมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนตั้งแต่แรกเริ่มและต้องคำนึงถึงสิทธิด้านอื่นๆ รวมถึงให้มีการประกาศเขตพื้นที่ภาคใต้เป็นเขตคุ้มครองผลิตอาหารของประเทศและจัดทำทางเลือกของนโยบายและแผนของแต่ละจังหวัดในเชิงรุกโดยการสร้างนโยบายยุทธศาสตร์และ

แผนพัฒนาระดับจังหวัดที่ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการกำหนดอนาคตของตนเองบนฐานทรัพยากรตามแต่ละภูมินิเวศของท้องถิ่นรวมถึงจัดทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโดยชุมชนในพื้นที่เป้าหมายของโครงการภายใต้แผนพัฒนาภาคใต้และควรให้มีการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (EHIA) ของโครงการในภาคใต้ให้ถูกต้องในเรื่องการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและตัดสินใจโดยคำนึงถึงสิทธิชุมชนตามรัฐธรรมนูญรวมถึงควรมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกในการพิจารณาอนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสุขภาพและสิ่งแวดล้อมโดยให้มีองค์กรอิสระในการจัดทำและควรจัดให้มีกองทุนให้ชาวบ้านศึกษาผลกระทบสุขภาพและสิ่งแวดล้อมคู่ขนานกับการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา

(2) ข้อเสนอแนะต่อนโยบายและแผนงานโครงการระดับจังหวัด มีดังนี้

1) กรณีศึกษาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้เสนอให้มีการทบทวนนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำและพัฒนากรอบยุทธศาสตร์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ตามกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่11 ด้านการอยู่ร่วมกันอย่างเป็นสุขและเป็นธรรม การกระจายรายได้การผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมความมั่นคงทางอาหารและพลังงานและเป็นแผนอย่างยั่งยืนที่รับผิดชอบต่อคนรุ่นต่อไปโดยประสานความร่วมมือระหว่างจังหวัดและประชาชนในการวางยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาจังหวัดร่วมกันด้วยทิศทางการพัฒนาจากศักยภาพและฐานทรัพยากรของชุมชนรวมทั้งขยายยุทธศาสตร์จังหวัดเรื่องประมงและประมงพื้นบ้านซึ่งเป็นประมงขนาดเล็กที่ทำมาหากินแถบชายฝั่งที่ใช้เรือขนาดเล็กและเครื่องมือประมงง่ายๆ ที่ไม่ทำลายล้างไม่ทำลายระบบนิเวศและสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการจัดการและดูแลทรัพยากรธรรมชาติโดยร่วมกันยึดแนวทางการพัฒนาบนหลักการสิทธิชุมชนและการบริหารการจัดการสังคมที่มีการกระจายอำนาจและถ่ายโอนลงสู่ชุมชนท้องถิ่น

2) กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราชต้องการมีสิทธิและมีส่วนร่วมในการกำหนดอนาคตของตนเองในการจัดทำแผนของชุมชน จังหวัดและกำหนดอนาคตของตนเองบนฐานทรัพยากร จารีตประเพณีและวิถีชีวิตของตนเองและประกาศเขตคุ้มครองพื้นที่ผลิตอาหารชายฝั่งทะเลนครศรีธรรมราชพัฒนาเมืองที่พึ่งตนเองและยั่งยืนบนฐานเศรษฐกิจหลากหลายประเภทและการพัฒนาพลังงานหมุนเวียนเพื่อการพึ่งตนเองของเมือง

3) กรณีศึกษาจังหวัดสงขลาเสนอแนะให้มีการศึกษาผลกระทบของโครงการที่ได้สร้างเสร็จและเปิดดำเนินการแล้วอย่างเป็นระบบครอบคลุมทุกมิติและศึกษาเรื่องกลุ่มผลประโยชน์ในแผนพัฒนาภาคใต้ที่เป็นการจงใจออกแบบเพื่อให้ได้ประโยชน์แก่กลุ่มคนบางส่วน รวมถึงจัดทำประเด็นร่วมเรื่องอาหาร ที่ดิน ประมงและหยุดอุตสาหกรรมและมีส่วนร่วมในการจัดทำและกำหนดทิศทางการพัฒนาและแผนพัฒนาของชุมชนตนเองจังหวัดสงขลา

4) กรณีศึกษาจังหวัดสตูลเสนอแนะให้รัฐทบทวนแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้และโครงการขนาดใหญ่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในจังหวัดสตูล และสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จังหวัดสตูลบนฐานต้นทุนทางสังคมทรัพยากรธรรมชาติ และศักยภาพของพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนอย่างแท้จริงต้องจัดให้มีการสำรวจและศึกษาพื้นที่คุ้มครองเฉพาะเพื่อประกาศให้เป็นเขตอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในระดับภูมินิเวศส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเครือข่ายองค์กรชุมชนประมงพื้นบ้าน และสนับสนุนกลุ่มเหล่านั้นให้ดูแลรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยชุมชนและส่งเสริมการศึกษาทางเลือก

(3) ข้อเสนอแนะของผู้วิจัยต่อคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ในเชิงนโยบายควรผลักดันให้มีการทบทวนแผนพัฒนาภาคใต้โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณากำหนดอย่างแท้จริง และควรผลักดันให้เกิดการปฏิรูประบบในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (EHIA) ควรรีบเร่งผลักดันพระราชบัญญัติสิทธิชุมชนและควรผลักดันให้มีการปรับปรุงกฎหมายและกฎกระทรวงและระเบียบของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาการพัฒนาสาธารณูปโภคการจัดตั้งพื้นที่อุตสาหกรรมและอื่นๆ ให้อนุวัตรและสอดคล้องกับหลักการสิทธิชุมชนและสิทธิมนุษยชนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2550 ตามบทบัญญัติของมาตรา 67 วรรค 2

(4) ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการเชิงรุกควรผลักดันให้เกิดการปรับปรุงระบบกระบวนการและกลไกในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้อนุวัตรตามบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญ โดยการจัดเวทีให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องสิทธิชุมชนและระบบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประสานเครือข่ายนักวิชาการเพื่อปฏิรูประบบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และทำให้เรื่องสิทธิชุมชนมีการสื่อสารต่อสาธารณะในวงกว้างรวมถึงการใช้กระบวนการยุติธรรมโดยการฟ้องร้องในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือหน่วยงานรัฐให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ควรส่งเสริมและขยายรูปแบบการประสานการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานรัฐในการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาจังหวัดโดยประชาชนมีส่วนร่วมและผลักดัน ให้เกิดการประกาศพื้นที่คุ้มครองแหล่งผลิตอาหารในภาคใต้ โดยใช้กลไกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการประกาศข้อบัญญัติตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ

เมื่อพิจารณาถึงแนวทางและวิธีการดำเนินงานศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่จะได้ดำเนินการต่อไปนี้ (ดังรายละเอียดในบทที่ 2 แนวทางและวิธีการศึกษา) ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกขั้นตอนของการศึกษาตั้งแต่การรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ นำเสนอ และร่วมกันตัดสินใจเกี่ยวกับทางเลือกต่างๆ รวมทั้งการจัดทำข้อเสนอแนะนำมาเปรียบเทียบความสอดคล้องของแนวทางการศึกษาโครงการกับข้อเสนอแนะจากรายงานผลการศึกษาวิจัยสิทธิชุมชนและผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในภาคใต้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 1-1** จะเห็นว่าการดำเนินโครงการนี้มีความสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางข้อเสนอแนะดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง และที่สำคัญก็คือแนวทางวิธีการศึกษาของโครงการนี้ไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดที่ทำให้เกิดการคุกคามสิทธิชุมชน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าโครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้มีบทบาทในการสนับสนุนหรือคุ้มครองสิทธิชุมชนให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2550

ตารางที่ 1-1 ความสอดคล้องของประเด็นข้อเสนอแนะจากรายงานผลการศึกษา ของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนกับแนวทางวิธีการศึกษาของโครงการนี้

สรุปประเด็นจากผลการศึกษาของคณะกรรมการสิทธิฯ	แนวทาง วิธีการศึกษา ของโครงการนี้
1. ให้มีการทบทวนการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (EHIA) ของโครงการในภาคใต้ ให้ถูกต้องในเรื่องการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและตัดสินใจ โดยคำนึงถึงสิทธิชุมชนตามรัฐธรรมนูญ	ทำการทบทวนผลการศึกษาโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเน้นการ 1) กำหนดรูปแบบทางเลือกโครงการที่เหมาะสม 2) การนำประเด็นต้นทุนทางด้านสิ่งแวดล้อมและต้นทุนทางด้านสังคมเข้ามาคิดรวมในต้นทุนของโครงการให้ครบถ้วน 3) กำหนดแนวทางการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบให้ชัดเจน 4) กำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้ชัดเจน
2. ให้ทบทวนแผนพัฒนาภาคใต้ ทางเลือกของนโยบายยุทธศาสตร์ ตลอดจนแผนพัฒนาระดับจังหวัดให้เป็นแผนพัฒนาที่คุ้มครองสิทธิชุมชน รวมทั้งประชาชนและชุมชนต้องมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนตั้งแต่แรกเริ่ม ประเด็นเกี่ยวกับการคำนึงถึงสิทธิชุมชนในด้านต่างๆ ได้แก่ 1) สิทธิในการกำหนดอนาคตและเจตจำนงของตนเอง 2) สิทธิในการพัฒนา 3) สิทธิในมาตรฐานการครองชีพ 4) สิทธิในข้อมูลข่าวสาร 5) สิทธิในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ 6) สิทธิในการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น	ทำการเก็บสำรวจข้อมูล ให้ข้อมูล และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องแก่ชุมชน กลุ่มอาชีพต่างๆ นำความต้องการของชุมชนไปใช้ในการจัดทำแผนพัฒนา การจัดทำทางเลือกของแผนพัฒนาจะครอบคลุมทุกแนวทางหลัก เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้พิจารณา ได้แก่ 1) กรณีไม่มีการพัฒนาโครงการ (without projects) 2) กรณีพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เต็มศักยภาพ 3) กรณีพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่

บทที่ 2

แนวทางและวิธีการศึกษา

บทที่ 2
แนวทางและวิธีการศึกษา

2.1 กรอบแนวคิด

2.1.1 ประเด็นปัญหาของการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากรายงานผลการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ทำการศึกษาโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปี 2554 สรุปว่า นโยบาย แผนงาน และโครงการจากภาครัฐขาดความชัดเจนและการนำเสนอแนวทางในการพัฒนาที่จะทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถมองเห็นความเชื่อมโยงที่สำคัญในการพัฒนา ประกอบกับขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานด้วยกันและหน่วยงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เป็นผลให้เกิดความขัดแย้งในการดำเนินงานของหน่วยงานและการคัดค้านของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อยู่ในพื้นที่พัฒนา เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มดำเนินการ ทำให้ไม่ทราบข้อมูลหรือได้รับข้อมูลที่คลาดเคลื่อน ส่งผลให้การพัฒนาโครงการในหลายๆ โครงการไม่สามารถดำเนินการได้

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของนโยบาย แผนงานและโครงการ และดำเนินงานตามเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม เพื่อสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งเปรียบเสมือนเป็นโครงการชี้นำที่จะทำให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ ตามมาและเป็นการเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกสาขาเศรษฐกิจ

2.1.2 แนวทางในการแก้ไข

จากประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดังที่กล่าวถึงในหัวข้อก่อนหน้านี้ ที่ปรึกษาได้นำแนวคิดหลากหลายประการมาใช้ประกอบเพื่อนำไปกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขโดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อให้เกิดกรอบในการพัฒนาโครงการต่างๆ และเกิดการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่พัฒนานั้นๆ โดยแนวทางในการแก้ไขที่ที่ปรึกษาจะนำมาใช้เพื่อการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

2.2.1.1 กระบวนการพิจารณาความสอดคล้องของนโยบายและแผนในระดับต่างๆ รวมถึงแนวคิดสำคัญของนโยบายและแผนงาน ที่ไม่สอดคล้องต่อเป้าประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อม

การวิเคราะห์ความสอดคล้องของนโยบายและแผนงานระดับต่างๆ และความเหมาะสมของนโยบายและแผนตามเป้าประสงค์เชิงสิ่งแวดล้อมเพื่อหาความสอดคล้องระหว่างกันและแนวคิดสำคัญของนโยบายแผนงานนั้นๆ หากพบนโยบายหรือแผนงานใดขาดความสอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติและ/หรือความเหมาะสมตามเป้าประสงค์เชิงสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเชื่อมโยงกันในทั้งสองส่วนเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้อย่างราบรื่น

2.2.1.2 นำแนวคิดสำคัญของนโยบายและแผนในระดับชาติมาคัดกรองโครงการตามประเด็นสำคัญ แล้วบูรณาการโครงการเข้าด้วยกัน เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการในทุกมิติ

การคัดกรองโครงการจะพิจารณาในประเด็นสำคัญ ได้แก่ โครงการทางด้านคมนาคมขนส่ง หรือโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่ยังไม่ได้มีการตัดสินใจหรือได้รับการจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการตามงบประมาณประจำปีของหน่วยงานราชการแล้ว โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญ ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ เศรษฐกิจ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และความมั่นคงและโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือผลกระทบอื่นๆ ต่อภาคส่วนต่างๆ ในวงกว้าง

2.2.1.3 นำเสนอแนวทางในการดำเนินโครงการ มาตรการลดผลกระทบของโครงการ (Option) กำหนดรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ (Pre-Think)

ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในทุกมิติจะทำให้พบโครงการที่เหมาะสมและไม่เหมาะสม ที่ปรึกษาจะนำโครงการทั้งเหมาะสมและไม่เหมาะสม มาพิจารณาหามาตรการเพื่อลดผลกระทบของโครงการ (Option) ซึ่งการกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบ ยังคงบทบาทของโครงการไว้และเพิ่มเติมส่วนประกอบอื่นๆ ให้กับโครงการเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างโครงการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เมื่อกำหนดมาตรการในลดผลกระทบของโครงการ ผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ จะระดมความคิดเห็น (Brainstorming) เพื่อกำหนดรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ (Pre-Think) ที่เหมาะสมอีกครั้ง

2.2.1.4 นำเสนอแผนการพัฒนาโครงการต่อผู้นำทางความคิด นำเสนอในระดับภาพรวมของพื้นที่ภาคใต้ และแผนการพัฒนาโครงการในระดับท้องถิ่นอย่างเป็นลำดับ

ที่ปรึกษาจะนำรูปแบบเบื้องต้นของโครงการที่ผ่านการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญเสนอในรูปแบบแผนพัฒนาโครงการต่อผู้นำทางความคิด ซึ่งอาจจะเป็นผู้มีอิทธิพลทางความคิดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ และเข้าใจสภาพปัญหาของพื้นที่ภาคใต้ หากโครงการใดที่ไม่ได้รับการยอมรับจากผู้นำทางความคิด ที่ปรึกษาอาจจะมีการกำหนดทางเลือกของโครงการ (Choice) โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอโครงการในภาพของ **"โครงการพัฒนาสำหรับภาคใต้"**เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเห็นประโยชน์ของโครงการนั้นๆ ได้อย่างชัดเจนในกระบวนการพิจารณาแบบมีส่วนร่วมในระดับภาค และนำเสนอ **"แผนการพัฒนาโครงการในระดับย่อยหรือระดับท้องถิ่น"** เพื่อให้เกิดการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องโดยตรง การนำเสนอแผนการพัฒนาอย่างเป็นระบบและขั้นตอนจะช่วยสร้างความมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน อีกทั้งยังเป็นการป้องกันมิให้นำปัญหาอุปสรรคในระดับท้องถิ่นมาขยายหรือเชื่อมโยงเป็นปัญหาในระดับภาคอย่างเช่นในอดีต

2.2.1.5 จัดทำแผนแม่บทและข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบาย ที่ปรึกษาจะกำหนดให้ครอบคลุมประเด็น ดังต่อไปนี้ 1) การแบ่งพื้นที่ (Zoning) สำหรับการดำเนินกิจกรรมต่างๆ 2) รูปแบบในการบริหารจัดการที่เหมาะสมและสามารถดึงดูดภาคเอกชนทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศเข้ามาลงทุน 3) กำหนดบทบาทหน้าที่ขององค์กรที่จะเข้ามาเป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินโครงการอย่างเหมาะสม และ 4) กำหนดข้อกำหนด (Terms of Reference) เบื้องต้นที่จะเป็นพื้นฐานสำหรับเชิญชวนนักลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ กำหนดข้อเสนอแนะและการนำเสนอแผนทางเลือกที่เหมาะสมแก่ส่วนราชการและภาครัฐใน

การดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น การให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ ระบบขนส่งที่สนับสนุน การเชิญชวนผู้ลงทุนให้เข้ามาเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ การพิจารณาข้อเสนอของพันธมิตรที่ประสงค์จะร่วมลงทุนกับภาครัฐ เป็นต้น

2.2.1.6 กระบวนการศึกษา SEA ตามขั้นตอนและขอบเขตการศึกษาที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนดไว้ และครอบคลุมแนวคิดหรือหลักปรัชญาในการพัฒนาที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เช่น

(1) การพัฒนาแบบยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งพิจารณาในทุกด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้สามารถพัฒนาได้อย่างกลมกลืน

(2) ยึดหลักการพัฒนาตามปรัชญาแนวทางเศรษฐกิจพอเพียง ได้แก่ ความพอประมาณ ความมีเหตุผลและการมีภูมิคุ้มกันที่ดีในตัว

(3) ให้ความสำคัญกับการพิจารณาโครงการแบบบูรณาการมากกว่าการวิเคราะห์โครงการใดโครงการหนึ่งเพื่อลดผลกระทบ

(4) การให้ทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด หรือระดับท้องถิ่นได้เข้ามาส่วนร่วมในการตัดสินใจ ด้วยเทคนิคการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (PublicParticipation Technique) ที่มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ในการศึกษาสำหรับโครงการศึกษานี้จะครอบคลุมขั้นตอนตามมาตรฐานของการศึกษา SEA ตามที่กำหนดโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในขั้นตอนที่ 1 ถึง 7 ขณะที่ขั้นตอนที่ 8 ถึงขั้นตอนที่ 10 คือการตัดสินใจพัฒนา การติดตามประเมินผล และการปรับปรุงแก้ไขนั้นจะเป็นขั้นตอนที่อยู่นอกเหนือขอบเขตระยะเวลาของโครงการ ดังนั้น การดำเนินงานใน 3 ขั้นตอนหลังนี้ ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำเป็นข้อเสนอแนะแนวทางการตัดสินใจพัฒนา การติดตามประเมินผลและการปรับปรุงแก้ไขเพื่อประกอบการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมต่อไป โดยจำแนกไว้เป็นหัวข้อเฉพาะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 2-1 แสดงผังแนวคิดของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งประมวลจากขอบเขตงานตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) มุมมองในการแก้ไขปัญหาการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ รวมทั้งกรอบแนวคิดในการดำเนินงานของที่ปรึกษา ทำให้มั่นใจได้ว่าการศึกษาโครงการจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ได้ทุกประการโดยราบรื่น

2.2 ขั้นตอนการดำเนินงานโดยภาพรวม

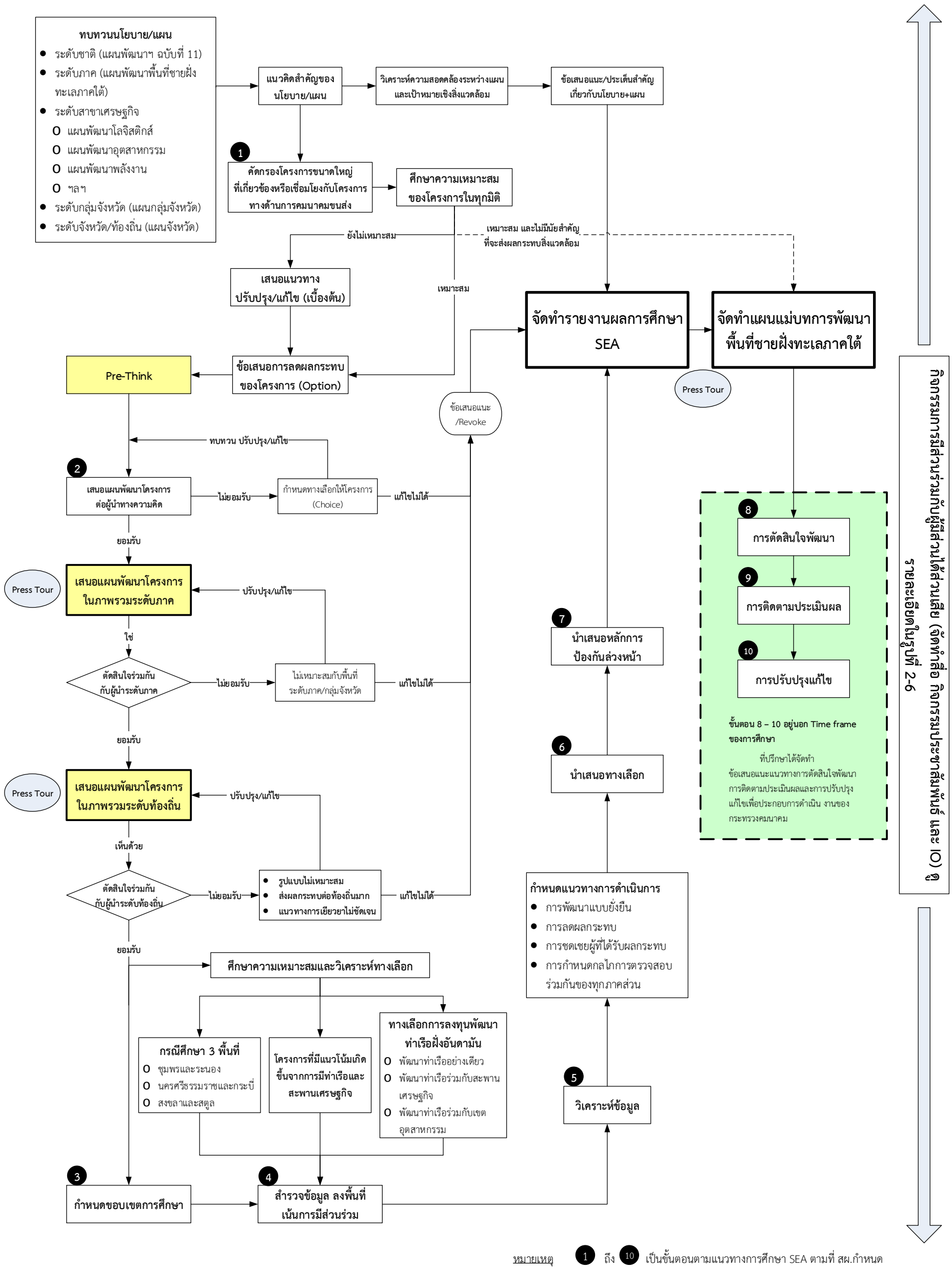
ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์กิจกรรมที่ต้องดำเนินการทั้งหมดตามที่ระบุไว้ใน TOR พร้อมทั้งนำกรอบแนวคิดของการศึกษาดังที่กล่าวในหัวข้อที่ 2.1 มาจำแนกออกเป็นกิจกรรมย่อยและจัดวางกิจกรรมต่างๆ เป็นลำดับขั้นตอน โดยในการจัดลำดับขั้นตอนในการดำเนินงานหรือจัดกลุ่มกิจกรรมการดำเนินงานนั้น ที่ปรึกษาได้พิจารณาให้วิธีการดำเนินงานตามขอบเขตการศึกษาในส่วนต่างๆ ของโครงการมีการดำเนินการที่สอดคล้องกับกระบวนการศึกษา SEA โดยจัดแบ่งกิจกรรมการดำเนินงานออกเป็น 4 กลุ่ม

กิจกรรมกลุ่มที่ 1 เป็นกระบวนการศึกษา วิเคราะห์นโยบาย/แผน การศึกษาความเหมาะสมโครงการ โดยในขั้นต้นจะทำการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการที่คัดกรองจากแผน/นโยบายในมิติต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการทำ Screening ของกิจกรรมกลุ่มที่ 2 ซึ่งเมื่อดำเนินการผ่านขั้นตอนการนำเสนอแผนพัฒนาโครงการในระดับภาคกับระดับท้องถิ่นและได้รับการยอมรับจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว ก็จะทำการศึกษาความเหมาะสมโครงการในรายละเอียดเพิ่มเติมอีกครั้ง สำหรับกิจกรรมในกลุ่มที่ 1 นี้จะสอดคล้องกับขอบเขตงานในข้อที่ 4.1 ของ TOR ซึ่งจะแสดงรายละเอียดวิธีการดำเนินงานอยู่ในหัวข้อที่ 2.3.1

กิจกรรมกลุ่มที่ 2 เป็นกระบวนการหลักเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมโดยจะเริ่มจากการศึกษาทบทวนรายงาน SEA ที่เกี่ยวข้อง และนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทบทวนทางด้านแผน/นโยบายต่างๆ มาทำการ Screening หรือเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการศึกษา SEA ของโครงการ จากนั้นก็จะเข้าสู่ขั้นตอนในรายละเอียดของการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสำหรับกิจกรรมในกลุ่มที่ 2 นี้จะสอดคล้องกับขอบเขตงานในข้อที่ 4.2 ของ TOR ซึ่งจะแสดงรายละเอียดวิธีการดำเนินงานอยู่ในหัวข้อที่ 2.3.2

กิจกรรมกลุ่มที่ 3 เป็นกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะประกอบด้วยการจัดสัมมนากลุ่มใหญ่ 2 ครั้ง การจัดสัมมนากลุ่มย่อยไม่น้อยกว่า 6 ครั้ง และการจัดกิจกรรมร่วมกับสื่อประชาสัมพันธ์ไม่น้อยกว่า 3 ครั้งทั้งนี้ กิจกรรมในส่วนที่ 3 ถือเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อการศึกษา SEA เนื่องจากว่ากิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะก่อให้เกิดการรับรู้ข้อมูลหรือการรับฟังปัญหาจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เพื่อที่จะลดปัญหาการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ สำหรับกิจกรรมในกลุ่มที่ 3 นี้จะสอดคล้องกับขอบเขตงานในข้อที่ 4.3 ของ TOR ซึ่งจะแสดงรายละเอียดวิธีการดำเนินงานอยู่ในหัวข้อที่ 2.3.3

กิจกรรมกลุ่มที่ 4 เป็นการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ กิจกรรมในกลุ่มนี้จะเป็นการบูรณาการผลของการศึกษาในส่วนต่างๆ เข้าด้วยกันไม่ว่าจะเป็นกระบวนการศึกษา วิเคราะห์นโยบาย/แผน การศึกษาความเหมาะสมโครงการ การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้เพื่อให้ผลลัพธ์คือแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นผลลัพธ์ที่ได้มาจากการพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด สำหรับกิจกรรมในกลุ่มที่ 4 นี้จะสอดคล้องกับขอบเขตงานในข้อที่ 4.4 ของ TOR ซึ่งจะแสดงรายละเอียดวิธีการดำเนินงานอยู่ในหัวข้อที่ 2.3.4



รูปที่ 2-1 ผังแนวคิดของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

2.3 รายละเอียดวิธีการดำเนินงาน

จากกรอบแนวคิดและขั้นตอนการดำเนินงานในภาพรวมดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น รายละเอียดของการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมตามลำดับหัวข้อที่กำหนดไว้ใน TOR และกรอบแนวคิดในการศึกษาเพิ่มเติมของที่ปรึกษาจะมีรายละเอียดดังนี้

2.3.1 การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ในการดำเนินการศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นั้น ที่ปรึกษาได้พิจารณาที่ดำเนินการโดยมีขอบเขตและเป้าหมายในการดำเนินการ ตามที่ได้กำหนดไว้ใน TOR ข้อ 4.1 ดังนี้

(1) การทบทวน และสังเคราะห์เอกสาร รายงานการศึกษา นโยบาย และยุทธศาสตร์

(2) การศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา 3 แนว

(3) การศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการต่อเนื่องจากท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจ

(4) การศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกของการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

โดยในแต่ละประเด็นศึกษามีแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้

2.3.1.1 การทบทวน สังเคราะห์เอกสาร รายงานการศึกษา นโยบายฯและวิเคราะห์ความสอดคล้อง

การศึกษา SEA เป็นการศึกษาเพื่อบูรณาการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันพิจารณาคัดเลือกรูปแบบและแนวทางในการพัฒนาโครงการต่างๆ ในขั้นยุทธศาสตร์ ก่อนที่จะดำเนินการในขั้นรายละเอียดอื่นๆ ต่อไป ซึ่งจะต้องมีการทบทวนนโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการในพื้นที่ศึกษา โดยที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาทบทวนข้อมูลนโยบายยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจรวมถึงโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งได้ทำการจำแนกข้อมูลนโยบาย/ยุทธศาสตร์/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ออกเป็น 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 นโยบาย/ยุทธศาสตร์/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เช่นแผนพัฒนาระดับชาติ แผนพัฒนาระดับพื้นที่ แผนและโครงการพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจ เป็นต้น

ส่วนที่ 2 นโยบาย/ยุทธศาสตร์/โครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริบทที่อาจดูเหมือนไม่เกี่ยวข้องโดยตรงแต่อาจมีผลกระทบต่อการพัฒนาภาคใต้เช่นโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย แผนพัฒนาท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของประเทศมาเลเซียแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคเหนือของประเทศมาเลเซีย เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดที่สำคัญของนโยบาย/ยุทธศาสตร์/โครงการที่เกี่ยวข้องและที่อาจส่งผลกระทบกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้แสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ก1**

ในการดำเนินการประกอบด้วยการทบทวนนโยบาย แผนพัฒนาและสถานะโครงการที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะกฎหมายและแผนพัฒนา ที่มีความสำคัญยิ่งต่อโครงการนี้และแผนพัฒนาอื่นๆ (ใน**รูปที่ 2-2)** อาทิ

(1) แผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจ

(2) แผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(3) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน)

(4) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน)

(5) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน)

(6) Northern Corridor Economic Region, Koridor Utara, Malaysia. (Phase 1 : 2008-2012, Phase2 : 2013-2020)

(7) แนวโน้มการขยายตัวของชุมชนเมืองในพื้นที่ภาคใต้

(8) แนวโน้มการวางผังเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ภาคใต้

(9) นโยบาย/แผน เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคใต้

เมื่อทบทวนแล้ววิเคราะห์ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาแล้ว ผลลัพธ์ที่ได้ในขั้นตอนนี้ **"แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 2"** ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาที่มีความสอดคล้องต่อแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ หลังจากนั้นนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ก็จะได้ **"แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 3** เป็นการบูรณาการนโยบาย/ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา แบบองค์รวมเพื่อนำเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อนำไปสู่การหารือและดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์และนำไปสู่การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้โดยมีแนวทางในการดำเนินการแสดงดัง**รูปที่ 2-2**

ที่ปรึกษาได้พิจารณาเป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อมของยุทธศาสตร์ทางด้านสิ่งแวดล้อม (ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน) ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 เช่น ลดอัตราการใช้น้ำมันในภาคการขนส่งจากปัจจุบันเหลือร้อยละ 30 ของการใช้พลังงานทั้งหมด ลดปริมาณการปล่อย CO_2 จากภาคการผลิตไฟฟ้าและคมนาคม มีพื้นที่ป่าชายเลนไม่น้อยกว่า 1.7 ล้านไร่ เพิ่มจำนวนชุมชนที่มีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพิ่มเครือข่ายกลุ่มอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯลฯ โดยได้นำไปใช้ประกอบในการพิจารณาความเหมาะสมของเป้าประสงค์ทางด้านสิ่งแวดล้อมกับยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญของแผนพัฒนาในระดับพื้นที่โดยใช้ตาราง Matrix (**ตารางที่ 2-1**)

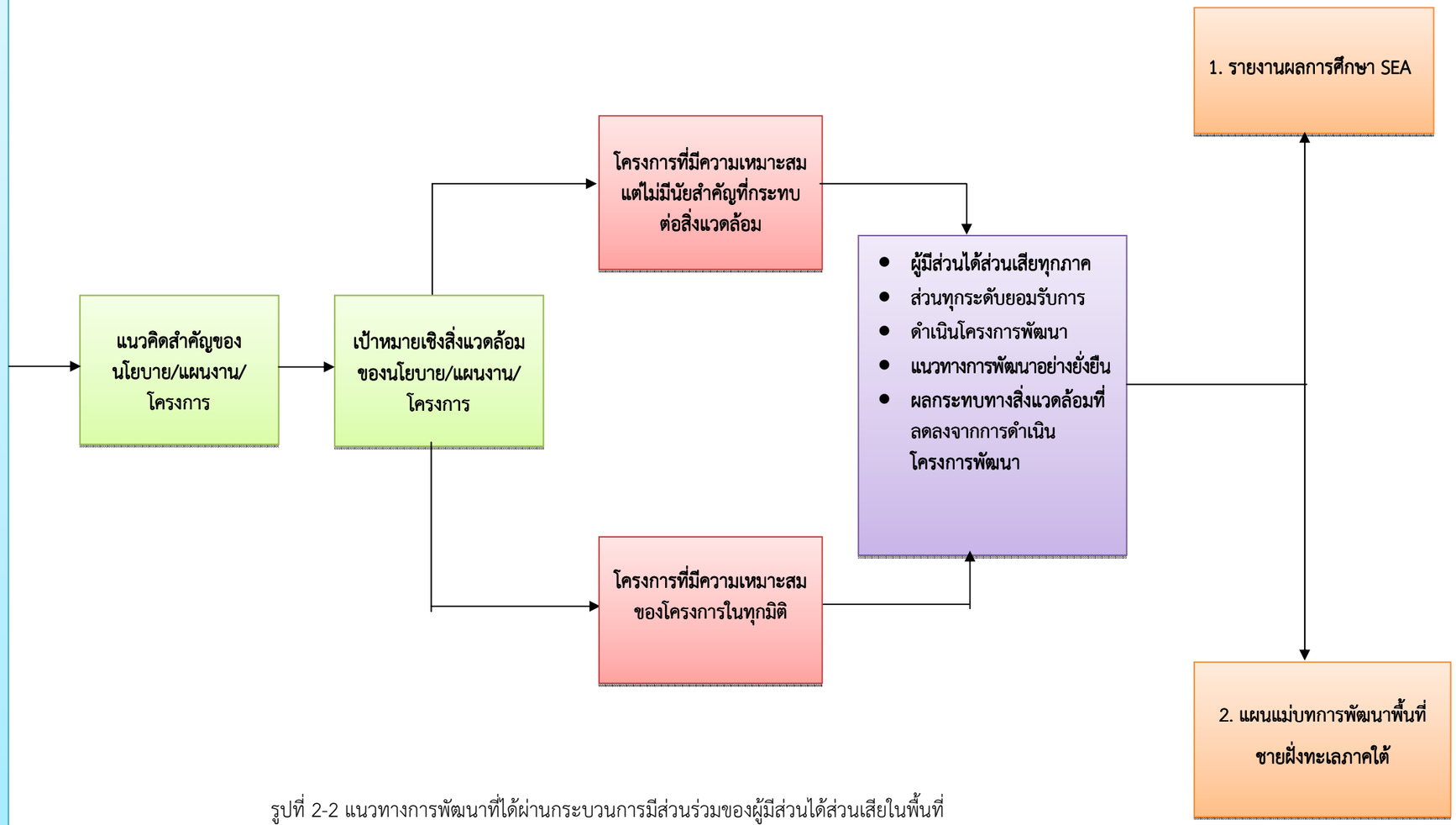
นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งนำไปใช้ประกอบในการคัดกรองโครงการ พร้อมด้วยแนวคิดหรือผลการศึกษาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ เพื่อนำไปใช้ประกอบในการบูรณาการการพัฒนาของพื้นที่ภาคใต้ รวมถึงนำไปประกอบในการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้

1. แผนพัฒนาระดับชาติ / นโยบายรัฐบาลในปัจจุบัน
   - ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12
   - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ.2555-2559 (แผนพัฒนาฯ 11)
2. แผนพัฒนาระดับสาขาเศรษฐกิจ
   - สาขาคมนาคมขนส่ง
   - สาขาพลังงาน
   - สาขาอุตสาหกรรม
   - สาขาเกษตรกรรรม
   - สาขาการท่องเที่ยว
3. โครงการพัฒนาตามสาขาเศรษฐกิจ
   - โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทยและชายฝั่งอันดามัน
   - โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมโยงชายฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน
   - โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่
   - โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค (Energy Bridge)
   - โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม
   - การจัดตั้งเศรษฐกิจพิเศษ
4. แผนพัฒนาระดับพื้นที่
   - แผนพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัด 3 กลุ่มจังหวัด (ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย, ภาคใต้ฝั่งอันดามัน, ภาคใต้ฝั่งชายแดน)
   - แผนพัฒนาระดับจังหวัด 14 จังหวัด
5. รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้
   - รายงานการศึกษา “การวางแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน”(Planning for the Sustainable Development of Southern Thailand) โดย ADB
   - รายงานการศึกษา “Feasibility Study on the Development of Land bridge between Southern Coastlines of Thailand
   - รายงานการศึกษา “การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน/โครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้

1. โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
2. แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย
3. ข้อตกลงความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
4. Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) : Transport Infrastructure and LogisticsStudy (BTILS)
5. กรอบความร่วมมือการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
6. Northern Corridor Economic Region, Koridor Utara, Malaysia. (Phase 1 : 2008-2012, Phase2 : 2013-2020)



รูปที่ 2-2 แนวทางการพัฒนาที่ได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่

แนวทางการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับเป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อม

เป็นการวิเคราะห์ความเหมาะสมระหว่างแนวคิดหลักนโยบาย/แผนกับเป้าประสงค์เชิงสิ่งแวดล้อมโดยผลของการวิเคราะห์ได้แบ่งออกเป็นสามกรณีคือ 1) สอดคล้อง 2) ขัดแย้ง 3) ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ซึ่งผลของการวิเคราะห์ดังกล่าวสามารถแสดงได้โดยเครื่องหมาย √ = สอดคล้อง X = ขัดแย้ง - = ไม่มีความเกี่ยวข้อง

รูปแบบของตาราง Matrix ที่ได้นำมาใช้วิเคราะห์แสดงดัง**ตารางที่ 2-1**

ตารางที่ 2-1 ตารางวิเคราะห์ความสอดคล้องกับเป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อม

แนวคิด/ยุทธศาสตร์การพัฒนา			เป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อมของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11					
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
แผนพัฒนาระดับพื้นที่	**แผนพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัด** - ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย - ภาคใต้ฝั่งอันดามัน - ภาคใต้ชายแดน							
	แผนพัฒนาระดับจังหวัด							

ผลที่ได้จากการศึกษาในส่วนนี้ ที่ปรึกษาได้จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปพิจารณาปรับปรุง/แก้ไข นโยบายหรือแผนต่างๆ ที่มีอยู่ให้มีความสอดคล้องในทุกๆ มิติ เพื่อให้การส่งผ่านนโยบายไปสู่การปฏิบัติในอนาคตเป็นไปอย่างราบรื่นโดยมีตัวอย่างข้อเสนอแนะ เช่น กรณีที่เป้าประสงค์ทางสิ่งแวดล้อมระบุว่าต้องการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ขณะที่แผนพัฒนาในระดับพื้นที่ต้องการพัฒนาอุตสาหกรรม (ซึ่งเป็นการเพิ่มปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะคือกำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ต้องดำเนินการอยู่ภายใต้กรอบหรือระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กรในระดับประเทศรวมถึงองค์กรในระดับสากล

แนวทางการคัดกรองโครงการ

วัตถุประสงค์ของการคัดกรองโครงการคือเพื่อให้ได้โครงการที่สามารถเป็นตัวแทนของโครงการต่างๆ ในภาพรวมที่ต้องการจะให้มีการพัฒนาขึ้นในอนาคต โดยที่ปรึกษาได้ทำการคัดกรองโครงการต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในนโยบาย/แผน/ยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่นำมาทบทวนข้างต้นเพื่อนำมาวิเคราะห์เป็นองค์ประกอบของโครงการพัฒนาในพื้นที่ภาคใต้ โดยใช้เกณฑ์การพิจารณาดังนี้

(1) เป็นโครงการทางด้านคมนาคมขนส่งหรือโลจิสติกส์โดยเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ยังไม่ได้มีการตัดสินใจหรือได้รับการจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการตามงบประมาณประจำปีของหน่วยงานราชการไว้แล้ว

(2) เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญ ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม พลังงาน ท่องเที่ยว คมนาคม และความมั่นคง โดยเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ยังไม่ได้มีการตัดสินใจหรือได้รับการจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการตามงบประมาณประจำปีของหน่วยงานราชการไว้แล้ว

(3) เป็นโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือผลกระทบอื่นๆ ต่อภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้เป็นอย่างมากรวมถึงเกิดผลกระทบในวงกว้าง

อย่างไรก็ตาม โครงการต่อไปนี้ได้ถูกคัดกรองให้นำมาพิจารณาเป็นองค์ประกอบของการศึกษา SEA ในโครงการนี้โดยปริยายเนื่องจากที่ปรึกษาได้พิจารณาในเบื้องต้นแล้วว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่และเป็นลักษณะโครงการต้นน้ำ (Up-Stream Projects) ที่มีความเชื่อมโยงทางด้านคมนาคมอย่างมีนัยสำคัญหรือส่งผลให้เกิดโครงการอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย ได้แก่

(1) โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล

(2) โครงการก่อสร้างท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 จังหวัดสงขลา

(3) โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

(4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์–ชุมพร–สุราษฎร์ธานี–ปาดังเบซาร์

(5) โครงการสะพานเศรษฐกิจเพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค จังหวัดนครศรีธรรมราช-กระบี่ หรือโครงการ Energy Bridge

(6) โครงการท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จังหวัดกระบี่ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

(7) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคใต้ ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

(8) โครงการสร้างท่อส่งน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค และการเกษตร

(9) โครงการสร้างแหล่งเก็บน้ำต่างๆ

(10) โครงการศึกษาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(11) กรณีศึกษาในพื้นที่ 5 จังหวัด ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พังงา และภูเก็ต) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(12) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือและศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและผลิตปิโตเลียมในอ่าวไทย ของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด อำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช

(13) โครงการศึกษาความเหมาะสมท่าเทียบเรือชุมพร ของกรมเจ้าท่า

(14) รายงานผลการตรวจสอบธรรมาภิบาลโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยคณะอนุกรรมาธิการเสริมสร้างธรรมาภิบาลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในคณะกรรมาธิการศึกษา ตรวจสอบเรื่องการทุจริตและเสริมสร้างธรรมภิบาลวุฒิสภา

นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาจากรายงานผลการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ศึกษาโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในปี 2554 รวมถึงโครงการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้มาประกอบการพิจารณาด้วยเช่นกัน

โดย สศช. ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาผ่านกลไกต่างๆ ที่มีอยู่เป็น 2 แนวทาง

(1) ขับเคลื่อนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจเดิมให้เข้มแข็ง (ยางพารา ปาล์มน้ำมัน อาหารทะเล และการท่องเที่ยว) และต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

(2) สร้างการยอมรับประชาชนในพื้นที่ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนและภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

2.3.1.2 การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ในเบื้องต้นได้มีการกำหนดพื้นที่ศึกษาไว้ จำนวน 3 แนว ครอบคลุม 6 จังหวัดซึ่งประกอบด้วย จังหวัดชุมพร ระนอง นครศรีธรรมราช กระบี่ สงขลา และสตูล แนวทางทั้ง 3 ได้แก่

(1) พื้นที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง

(2) พื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดกระบี่

(3) พื้นที่จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล

ที่ปรึกษาได้พิจารณาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**โดยยึดแนวทางอุตสาหกรรมนิเวศในการบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืนของอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**ของ สศช. และเมื่อพิจารณาพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่เข้าข่ายข้างต้น ที่ปรึกษาจึงมีแนวทางในการพิจารณาทั้งหกกลุ่ม (เกษตรกรรม อุตสาหกรรม พลังงาน ท่องเที่ยว คมนาคม และความมั่นคง) โดยยกตัวอย่างของศักยภาพของพื้นที่ที่สำคัญ ดังนี้

ศักยภาพในการเกิดเมืองอุตสาหกรรมยางพารา (Rubber City) โดยเฉพาะที่จังหวัดนครศรีธรรมราช การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญและเรือยอร์ชที่จังหวัดกระบี่

กลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร การพัฒนาความหลากหลายให้แก่อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร การพัฒนาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันต้นน้ำและศูนย์เทคโนโลยีชีวภาพด้านพันธุ์ปาล์มน้ำมัน เช่น พื้นที่จังหวัดชุมพร และระนอง

การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมฮาลาล อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา และการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เช่น พื้นที่จังหวัดสงขลา และสตูล และได้พิจารณารวมถึงการพัฒนาท่าเรือกรณีที่ไม่มีสะพานเศรษฐกิจด้วย

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาข้างต้น โดยวิเคราะห์ถึงบทบาทของภาครัฐในการจัดทำโครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาข้างต้นในลักษณะเบื้องต้น (Pre-feasibility Study) เพื่อทำการประเมินความเหมาะสมในสภาพการณ์ปัจจุบันและบริบทของยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ในอนาคต

2.3.1.3 การศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมฯ (กรณีมีท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจ)

ที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงศักยภาพในการพัฒนาการเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (อ่าวไทย) กับพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก (อันดามัน) ซึ่งทำให้เกิดประโยชน์จากการลดระยะเวลาและ/หรือค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า/พลังงานในเส้นทางยุโรป/ตะวันออกกลาง/เอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้/เอเชียตะวันออกเป็นหลัก โดยได้พิจารณาด้วยปัจจัยด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นสำคัญ และวิเคราะห์ข้อมูลท่าเรือที่สำคัญในบริเวณอ่าวไทยและอ่าวเบงกอล เพื่อพิจารณาสภาพการแข่งขันกับท่าเรือของสะพานเศรษฐกิจ

แนวทางการศึกษา คือ การพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่าย (รวมค่าภาระหน้าท่า/ภาษี/และค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง) ระหว่างเส้นทางที่ใช้ขนส่งในปัจจุบัน (ผ่านช่องแคบมะละกา) กับที่จะผ่านสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ที่พิจารณาข้างต้น ซึ่งจะแสดงในรูปแบบทางคณิตศาสตร์ (Logit Choice Model) ดังนี้

$$P_n = \frac{e^{U_n}}{e^{U_n} + e^{U_0}}$$

โดย

P_n = Probability of shipment diverted to new route

U_n = Utility function of shipment on the new route

U_o = Utility function of shipment on the existing route

ขณะที่สมการ "Utility Function";$U_r = \alpha_1 c_r + \alpha_2 t_r$

U_r = $Utilityofagivenrouter$

α = $Parameters$

c_r = $Totaltransportcostofrouter$

t_r = $Totaltransporttimeofrouter$

ที่ปรึกษาได้พิจารณาหาต้นทุนด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ตามภาพสมมติสถานการณ์ (Scenarios) ของการมีสะพานเศรษฐกิจทั้ง 3 แนวข้างต้น เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบกับต้นทุนด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา นอกจากนั้นทำการเคราะห์แนวคิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องตามแนวสะพานเศรษฐกิจ เพื่อรองรับสินค้าผสมผสานระหว่างสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าเทกอง โดยอาศัยแนวคิดการพัฒนารูปแบบคลัสเตอร์อุตสาหกรรม เพื่อลดความอ่อนไหวของการพัฒนาอุตสาหกรรมหนัก ดังเช่นรูปแบบแนวคิดด้านคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ ในการศึกษาของโครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน และสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (Dubai World, 2552) เพื่อพิจารณาถึงแนวสะพานเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพดีที่สุด เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ที่ควรนำไปใช้ในการพัฒนาภาคใต้

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อโครงการสะพานเศรษฐกิจเชิงยุทธศาสตร์โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายในสหภาพเมียนมาร์ ว่าจะมีผลต่อปริมาณสินค้า (Throughput) ที่จะผ่านและใช้บริการโครงการสะพานเศรษฐกิจที่พิจารณาอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่โดยที่ปรึกษาได้แสดงรายละเอียดปัจจัยทางด้านการแข่งขันและสภาพแวดล้อมที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาประกอบการวิเคราะห์ไว้ใน**ภาคผนวก ก2**

ในลำดับท้ายสุด ที่ปรึกษาจึงได้ประเมินถึงความคุ้มค่าของรูปแบบการขนส่งของสะพานเศรษฐกิจระหว่างการขนส่งสินค้ากับการขนส่งพลังงาน เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบสิ่งที่จะทำให้เกิดประโยชน์และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ทั้งนี้ปัจจัยที่นำมาประกอบในการประเมินประสิทธิภาพของสะพานเศรษฐกิจแสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ก2**

2.3.1.4 การศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกการลงทุน

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ทางเลือกของการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และโครงการอื่นๆ ที่รัฐควรจะจัดทำเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต้นน้ำ และการแปรรูป อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ตลอดจนการส่งเสริมการส่งออกในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งแนวทางหลักๆ จะเป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาโครงการว่าจำเป็นจะต้องพัฒนาโครงการไปพร้อมๆ กันหรือไม่ โดยมีการวิเคราะห์คือ การลงทุนตามบทบาทของภาครัฐที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมต่างๆ และในส่วนของการพัฒนาท่าเรือสินค้า จะมีกรณีวิเคราะห์คือกรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันเพียงอย่างเดียว กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อการขนส่งน้ำมันดิบไปยังฝั่งอ่าวไทย และกรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคใต้ โดยมีแนวทางการวิเคราะห์สำหรับแต่ละกรณีดังนี้

(1) กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันเพียงอย่างเดียว

เป็นการพิจารณาว่าการพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันเพียงอย่างเดียวโดยไม่พิจารณาองค์ประกอบอื่นๆ ที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเช่น ท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย ทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย โครงการจะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหรือไม่ ทั้งนี้ การพิจารณาความคุ้มค่าดังกล่าวจะเป็นการพิจารณาความเหมาะสม (เบื้องต้น) หลังจากที่ผ่านกระบวนการเสนอแผนพัฒนาต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยที่ปรึกษาได้ทำการพิจารณาข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการ (Option) และรูปแบบการพัฒนาโครงการ (Choice) หลังจากที่ผ่านกระบวนการรับฟังความเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงทำการพิจารณาปริมาณสินค้าภายในประเทศที่คาดว่าจะมีการขนส่งผ่านท่าเรือชายฝั่งอันดามัน โดยในส่วนของข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการและรูปแบบการพัฒนาโครงการนั้นจะมีนัยยะกับต้นทุนของโครงการ ขณะที่ผลการพิจารณาปริมาณสินค้านั้นจะมีนัยยะทางด้านผลประโยชน์ของโครงการ โดยที่ปรึกษาได้นำผลประโยชน์และต้นทุนที่ได้จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้นดังกล่าวไปพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (เบื้องต้น) ของโครงการ

(2) กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อขนส่งน้ำมันดิบไปยังฝั่งอ่าวไทย

เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ของทั้ง 2 โครงการดังกล่าวว่าควรจะดำเนินการไปพร้อมๆ กันหรือไม่ โดยที่ปรึกษาได้ทำการพิจารณาบทบาทของทั้ง 2 โครงการดังกล่าว ซึ่งบทบาทของทั้ง 2 โครงการที่ทำการพิจารณานั้น จะเป็นบทบาทหลังจากผ่านกระบวนการรับฟังความเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งถ้าทั้ง 2 โครงการดังกล่าวต่างก็มีบทบาทสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันการพัฒนาโครงการก็ควรจะพัฒนาไปพร้อมๆ กัน (กรณีที่ทั้ง 2 โครงการต่างก็มีความเหมาะสมในการลงทุน) เพื่อให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นได้อย่างเต็มที่ แต่ถ้าทั้ง 2 โครงการดังกล่าวไม่มีบทบาทสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกัน ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาอาจจะต้องพิจารณาเป็นรายโครงการ

(3) กรณีพัฒนาท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันร่วมกับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคใต้

เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ของทั้ง 2 โครงการดังกล่าวว่าควรจะดำเนินการไปพร้อมๆ กันหรือไม่ โดยที่ปรึกษาได้ทำการพิจารณาบทบาทของทั้ง 2 โครงการดังกล่าว ซึ่งบทบาทของทั้ง 2 โครงการที่ทำการพิจารณานั้น จะเป็นบทบาทหลังจากผ่านกระบวนการรับฟังความเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งถ้าทั้ง 2 โครงการดังกล่าวต่างก็มีบทบาทสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันเช่น พื้นที่อุตสาหกรรมในภาคใต้สามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือในฝั่งอันดามันในการรับวัตถุดิบหรือปัจจัยการผลิตจากประเทศในฝั่งทะเลอันดามันเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อทำการผลิต หรือขนส่งสินค้าจากพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังท่าเรือสินค้าฝั่งอันดามันเพื่อขนส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง การพัฒนาโครงการก็ควรจะพัฒนาไปพร้อมๆ กัน (กรณีที่ทั้ง 2 โครงการต่างก็มีความเหมาะสมในการลงทุน) เพื่อให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นได้อย่างเต็มที่ แต่ถ้าทั้ง 2 โครงการดังกล่าวไม่มีบทบาทสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกัน ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาอาจต้องพิจารณาเป็นรายโครงการ

2.3.1.5 ข้อเสนอการลดผลกระทบ (Option) ของโครงการ

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบหลักจากข้อมูล EIA ที่มีอยู่ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบของการดำเนินการของแผนงานหรือกลุ่มโครงการ และพิจารณาถึงแนวทางเลือกในการที่จะลดผลกระทบจากดำเนินการตามแผนงานหรือกลุ่มโครงการนั้นๆ เพื่อจัดทำออกมาเป็นข้อเสนอในการลดผลกระทบ โดยมีตัวอย่างของข้อเสนอ ดังใน**ตารางที่ 2-2**

ตารางที่ 2-2 ตัวอย่างข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการ

โครงการพัฒนา	ผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอการลดผลกระทบ (Option)
ท่าเรือน้ำลึก	การสูญเสียแหล่งทำประมง	1) ปรับปรุงเรือประมงให้ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ 2) จัดตั้งโรงเรียนเพื่อฝึกทักษะอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่ให้มีทักษะสามารถนำมาใช้ในการทำงาน 2) กำหนดอัตราส่วนการจ้างงานสำหรับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนา

และนำข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการ (Option) ดังกล่าว เข้าสู่กระบวนการ Pre-Think หรือกระบวนการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญในส่วนต่อไป

2.3.1.6 การนำเสนอแผนพัฒนาโครงการในภาพรวมระดับภาคและระดับท้องถิ่น

จากการศึกษาในเชิงยุทธศาสตร์ทำให้ได้ภาพใหญ่ของเป้าหมายในการพัฒนาภาคใต้ และการตรวจสอบประเมินความสอดคล้องและเกี่ยวข้องของโครงการต่างๆ กับยุทธศาสตร์การพัฒนาจะทำให้ได้รายการของโครงการที่สอดคล้องกับข้อเสนอด้านยุทธศาสตร์ ซึ่งจะต้องมีการรวบรวมและนำมาพิจารณาจัดลำดับความสำคัญใหม่ ให้สอดคล้องกับความจำเป็น ทั้งทางด้านการขนส่ง ด้านพลังงาน ฯลฯ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เห็นภาพขั้นต้นของสถานะโครงการต่างๆ ในปัจจุบัน ซึ่งมีทั้งโครงการที่กำลังดำเนินการ หรือที่ชะลอ รอการพิจารณา หรือมีข้อขัดแย้ง ในขณะนี้ภาครัฐมีความจำเป็นที่จะต้องทำการผลักดันให้เกิดการดำเนินงานโครงการต่างๆ ต่อไป จำเป็นที่จะต้องมีการประเมินและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยในการประเมินพิจารณาในด้านต่างๆ อาทิ

(1) มิติด้านสิ่งแวดล้อม

(2) มิติด้านสังคม

(3) มิติด้านเศรษฐศาสตร์

(4) มิติด้านเทคโนโลยี

ซึ่งในกระบวนการประเมินพิจารณาได้ใช้วิธีการ Prioritization Matrix ที่เป็นกระบวนการที่มีการดำเนินการเป็นขั้นต้นและมีผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดในการให้ข้อคิดเห็นทั้งส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน

กระบวนการ Prioritization Matrix

เป็นกระบวนการและเครื่องมือที่ช่วยในการตัดสินใจปัญหาที่มีปัจจัยตามลำดับความสำคัญของปัญหา รวมทั้งยังประเมินเพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยโดยจัดเรียงตามลำดับความสำคัญ

โดยตารางเมตริกซ์จะเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการบนพื้นฐานของข้อกำหนดที่เปรียบเทียบความสำคัญ เพื่อให้สามารถที่จัดลำดับความสำคัญของโครงการ หรือแม้แต่การพิจารณาว่าโครงการใดที่สมควรจะยุติ หรือยกเลิก

ขั้นตอนในการดำเนินการ

(1) กำหนดปัจจัยและวิธีการประเมินรวมถึงให้ค่าน้ำหนักของปัจจัย

(2) สร้างตารางเมตริกซ์

(3) พิจารณาให้คะแนน รวมถึงสรุปผลและจัดลำดับ

โดยตัวอย่างการจัดลำดับความสำคัญของโครงการดัง**ตารางที่ 2-3**

ตารางที่ 2-3 การพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ปัจจัยในการพิจารณา	ค่าน้ำหนัก	ค่าคะแนน	โครงการ A	โครงการ B
ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ● อยู่ในแผนพัฒนาที่ต้องเร่งรัด ● มีความพร้อมในการดำเนินการ ● สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ	5	0 : ไม่มีข้อใดสอดคล้อง 3 : เมื่อสอดคล้อง หนึ่งข้อ 6 : เมื่อสอดคล้อง สองข้อ 9 : เมื่อสอดคล้อง ทั้งสามข้อ		
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนการพัฒนาระดับภาค ● บรรจุอยู่ในแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนา ● สอดคล้องกับแผนภาค ● มีการวางแผนและจัดสรรงบประมาณ	5	0 : ไม่มีข้อใดสอดคล้อง 3 : เมื่อสอดคล้อง หนึ่งข้อ 6 : เมื่อสอดคล้อง สองข้อ 9 : เมื่อสอดคล้อง ทั้งสามข้อ		
มิติการพิจารณาด้านสังคม ● มีผลประโยชน์โดยตรงต่อชุมชน ● สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในระดับจังหวัด ● ชุมชนในระดับท้องถิ่นให้ความสำคัญและเห็นด้วยกับโครงการ	5	0 : ไม่มีข้อใดสอดคล้อง 3 : เมื่อสอดคล้อง หนึ่งข้อ 6 : เมื่อสอดคล้อง สองข้อ 9 : เมื่อสอดคล้อง ทั้งสามข้อ		
มิติการพิจารณาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	5	0 : มีผลกระทบสูงที่ไม่สามารถแก้ไขจัดการได้ 3 : มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีความชัดเจนในการจัดการ หรือดำเนินการได้ยาก 6 : มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่จัดการได้ 9 : ไม่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง		

2.3.1.7 การนำเสนอทางเลือก (Choice) ให้กับโครงการ

สำหรับการนำเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงการในรูปแบบอื่นๆ (Choice) ที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบการพัฒนาที่เรียกว่า Choice และกำหนดแนวทางเลือกเชิงกลยุทธ์ที่ทำให้เกิดผลกระทบที่แตกต่างกันเช่น ดำเนินการทุกโครงการตามแผนงานอย่างเร่งด่วน การไม่ดำเนินการเลย หรือทางเลือกอื่นๆ เพื่อนำไปใช้ในกระบวนการประเมินของ SEA โดยนำไปกำหนดขอบเขต (scoping) เพื่อนำไปประเมินสถานภาพพื้นฐานและผลกระทบในภาพรวมของแต่ละทางเลือก ที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางมาตรการ หลีกเลี่ยง ลด หรือชดเชยผลกระทบทางลบ และเพิ่มผลกระทบทางบวกในขั้นตอนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ประเด็นตัวอย่างที่มักทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่สามารถยอมรับการพัฒนาโครงการเช่น การสูญเสียแหล่งทำมาหากิน การได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม การสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติหรือพื้นที่อนุรักษ์ เป็นต้น ดังนั้น การเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงการในรูปแบบอื่นๆ (Choice) จะพิจารณามาจาก 2 ประเด็นคือ

(1) เป็นแนวทางที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมตามประเด็นที่ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่สามารถยอมรับโครงการได้

(2) เป็นแนวทางที่สอดคล้องกับสภาพการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน โดยหลังจากผ่านกระบวนการสุดท้ายของการนำเสนอ Choice ซึ่งเป็นกระบวนการสร้างการยอมรับจากผู้นำในระดับท้องถิ่น เพื่อที่ปรึกษาจะได้นำผลการศึกษาไปใช้ในกระบวนการศึกษา SEA ต่อไป

2.3.2 การจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

2.3.2.1 การศึกษาทบทวนและสังเคราะห์เอกสารทางวิชาการ หรือรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาจากการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาในข้อ 2.3.1.1 (แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 3) มาพิจารณา และรวมไปถึง ทบทวน สังเคราะห์เอกสารทางวิชาการ หรือรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) ของหน่วยงานต่างๆ ที่ได้ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้วทั้งในแง่ของผลการศึกษา รูปแบบ เทคนิค วิธีการ ขั้นตอน กระบวนการ รวมทั้งปัญหาอุปสรรค เพื่อนำมาพิจารณาปรับใช้กับการศึกษาในครั้งนี้ อาทิเช่น

(1) โครงการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน จังหวัดเชียงราย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(2) โครงการศึกษายุทธศาสตร์ศูนย์กลางพลังงานในภูมิภาคและโครงการศึกษาแผนแม่บทอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ระยะที่สาม ของกระทรวงพลังงาน

(3) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งอุตสาหกรรมเหล็กขั้นต้นของสถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทยเป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ภาคใต้ที่อยู่ระหว่างการศึกษา อาทิ โครงการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์การจัดการระบบนิเวศชายฝั่งทะเลอันดามัน ของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งผลการศึกษา ณ ขณะนี้ ยังไม่ปรากฏความก้าวหน้าของการศึกษาอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งในการศึกษา SEA ของโครงการศึกษานี้ ที่ปรึกษาได้ทำการติดตามความก้าวหน้าของโครงการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์การจัดการระบบนิเวศชายฝั่งทะเลอันดามันของ สผ. เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษา SEA ของโครงการศึกษานี้

ที่ปรึกษาได้ศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ (Mega Project) ซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องและมีประเด็นที่เชื่อมโยงกับการศึกษาในครั้งนี้ เช่น โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพา จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นโครงการที่พัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่เพื่อรองรับการเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภาคใต้

นอกจากการศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาด้าน SEA และ EHIA หรือ EIA ของโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ภาคใต้ ที่ปรึกษาได้รวบรวมประเด็นข้อขัดแย้ง ข้อห่วงกังวลของชุมชน กลุ่มต่อต้านต่างๆ วิเคราะห์ความต้องการของชุมชน คัดกรองประเด็นข้อขัดแย้งในโครงการต่างๆ มาทำการพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการโดยในเบื้องต้นสามารถสรุปข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทบทวนพบว่าผู้ที่เกี่ยวข้องมีความเห็นว่าการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ต่างๆ ในพื้นที่ไม่ได้ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่โดยตรง และยังอาจมีผลต่อการดำรงชีวิตหรือการยังชีพของคนในท้องถิ่น กรณีการพัฒนาโครงการต่างๆ ในพื้นที่ฝั่งอันดามันซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลก และถือเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของพื้นที่ ดังนั้น กรณีที่มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ จึงมีความกังวลต่อการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นแหล่งดึงดูดการท่องเที่ยว รวมไปถึงกลุ่มชาวประมงซึ่งมีรายได้จากทรัพยากรในทะเล และอาจมีผลต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น ซึ่งกระทบโดยตรงกับรายได้และชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน

ทั้งนี้พัฒนาการของการศึกษา SEA ในประเทศไทยแสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ก3**

2.3.2.2 การศึกษา สำรวจ และประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่เกิดผลกระทบจากโครงการพัฒนาต่างๆ ในพื้นที่ ได้แก่ การสร้างท่าเรือ สะพานเศรษฐกิจ กิจกรรมด้านโลจิสติกส์และกิจกรรมอื่นๆ ทางเศรษฐกิจ ตามข้อเสนอนี้ ได้ดำเนินการตามแนวทางสากลที่สอดคล้องกับแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุม 4 มิติ คือ ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี วิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดทั้ง 4 มิติของโครงการต่างๆ ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นโดยมีรายละเอียดการดำเนินการศึกษาดังนี้

(1) ศึกษา ทบทวนนโยบาย แผนงานและโครงการพัฒนาที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสม

ที่ปรึกษาได้ทบทวนนโยบาย แผนงาน โครงการที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสม รวมทั้งทางเลือกการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ได้จากการศึกษาในหัวข้อ 2.3.1 (การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้)

1) แผนงานและโครงการต่างๆ ที่ผ่านการวิเคราะห์มาแล้ว ได้พิจารณานำมาจัดกลุ่มตามพื้นที่กลุ่มจังหวัด 3 กลุ่ม โดยพิจารณาจาก ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ และพื้นที่ที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบสำคัญ และสำรวจรายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักของแผนงานและโครงการดังกล่าว

2) รวบรวมทบทวนข้อมูลพื้นฐานโดยละเอียดของแผนงานและโครงการใน 1) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาคราชการและเอกชน อย่างน้อย ได้แก่

- รายละเอียดแผนงาน โครงการ
- ความก้าวหน้าการพัฒนาถึงปัจจุบัน
- รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหรือผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโครงการขนาดใหญ่ ผลกระทบด้านสังคม และการต่อต้าน หรือสนับสนุนโครงการ
- รายงานการศึกษาอื่นที่เกี่ยวข้องของแผนงาน โครงการ

3) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ข้อมูลแผนงานและโครงการใน 2)

ที่ปรึกษาได้ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ข้อมูลแผนงาน และโครงการต่างๆ เพื่อประเมินสถานภาพ โอกาสและข้อจำกัด อุปสรรคปัญหา ระดับของการมีส่วนร่วมและการยอมรับของชุมชน ประเด็นผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้เทคโนโลยี โดย

- ทบทวนตรวจสอบข้อมูลพื้นฐานด้านต่างๆ ของโครงการพัฒนาในพื้นที่
- ทบทวนและวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งและช่องว่าง ของรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่างๆ
- สรุปประเด็นสำคัญจากรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้จัดทำไว้แล้ว รวมทั้งวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการจัดการของมลพิษที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- สัมภาษณ์หรือสนทนาเชิงลึก ประชุมปรึกษาหารือกับผู้กำกับดูแลและบริหารโครงการ ผู้ศึกษารายละเอียดบริษัทที่ปรึกษาของแผนงานและโครงการ
- สำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามในพื้นที่อิทธิพลของแผนงานและโครงการ โดยการสุ่มสอบถามประชาชน สัมภาษณ์สนทนาผู้นำทางความคิด และหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

(2) ศึกษา รวบรวมข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Information) ของพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่เป็นที่ตั้งโครงการและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ

เพื่อวิเคราะห์ประเมินศักยภาพ ข้อจำกัดสถานการณ์มลพิษและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ใน 3 กลุ่มจังหวัดเป้าหมายและอาจรวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่พิจารณาเห็นว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาโครงการ โดย

1) การรวบรวม ศึกษา ข้อมูลด้านสถานการณ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สถานการณ์มลพิษ คุณภาพสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ภาคใต้ เป็นการศึกษาและวิเคราะห์สถานภาพปัจจุบันของทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการใน 3 กลุ่มจังหวัด ที่เป็นพื้นที่เป้าหมาย จะเป็นข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการศึกษา วิจัย รวมทั้งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการขนาดใหญ่ต่างๆ และปรับปรุงให้ทันสมัยให้มากที่สุดจากข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลของหน่วยราชการต่างๆ

- ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม-เศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากร ข้อมูลพื้นฐานด้านโครงสร้างประชากร การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพยากรณ์แนวโน้มของประชากรและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดเป้าหมาย
- ข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ อาทิ ฐานข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ข้อมูลแผนที่ด้านธรณีวิทยา ชุดดิน การใช้ที่ดิน ทรัพยากรป่าไม้ พื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ เช่น พื้นที่ชุ่มน้ำ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ลุ่มน้ำ ทรัพยากรป่าชายทะเล ป่าชายเลน พื้นที่อนุรักษ์หญ้าทะเล ปะการัง พื้นที่เพาะเลี้ยง

- ข้อมูลสถานการณ์สิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ในพื้นที่ เช่น คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ทะเลสาบ ทะเล พรุ คุณภาพอากาศและเสียง
- ข้อมูลสถานการณ์มลพิษและปัญหาสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ปัญหาด้านการกัดเซาะชายฝั่ง การกัดเซาะพังทลายของดิน ปัญหาด้านการจัดการขยะการปนเปื้อนน้ำใต้ดิน ปัญหาการระบายน้ำเสีย ปัญหาการใช้สารเคมีในภาคเกษตรกรรม เป็นต้น

2) ข้อมูลระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการของพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาของพื้นที่ และการเจริญเติบโตของเมือง การขยายตัวของเศรษฐกิจด้านต่างๆ ทั้งด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว

- การใช้น้ำ แหล่งน้ำใช้รวบรวมและศึกษาแหล่งน้ำใช้สำคัญและปริมาณการใช้น้ำในภาพรวม โดยจำแนกเป็นการใช้น้ำในกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การใช้น้ำเพื่ออุตสาหกรรม การใช้น้ำเพื่อการเกษตรและชลประทาน การใช้น้ำอุปโภคบริโภค การใช้น้ำเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น และรวบรวม วิเคราะห์ปัญหาอันเกิดจากการใช้น้ำ
- ระบบการคมนาคมขนส่งศึกษา รวบรวม สภาพโครงข่ายและเทคโนโลยีระบบการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน ทั้งการขนส่งสินค้า และขนส่งคน ทั้งทางบกและทางน้ำ การเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับพื้นที่ภายนอก
- การใช้ การส่งพลังงานรวบรวม ศึกษาแหล่งผลิตพลังงานและเทคโนโลยีการผลิต ระบบการขนส่งและจำหน่ายพลังงาน ปริมาณการใช้พลังงานในภาพรวมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดเป้าหมาย แผนการขยายหรือแผนการพัฒนาระบบขนส่งพลังงานเพื่อการใช้และการพาณิชย์
- การระบายน้ำ การควบคุมน้ำท่วม รวบรวม ศึกษาระบบการระบายน้ำ สภาวะความเสี่ยงของการเกิดน้ำท่วม ระบบการป้องกันน้ำท่วม ในภาพรวมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดเป้าหมาย

3) ระบบบริการสาธารณสุขและสถานการณ์สุขภาวะของพื้นที่ ศึกษา รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบบริการสุขภาพของกลุ่มจังหวัด แผนงานขีดความสามารถของระบบบริการสาธารณสุขของพื้นที่ สถานการณ์ด้านสุขภาวะ กลุ่มโรค ภาวการณ์เจ็บป่วยของประชาชน ในเมืองและชุมชน ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดเป้าหมาย จากข้อมูลสถิติสาธารณสุข สถานีอนามัยและหน่วยงานเกี่ยวข้องในท้องถิ่น

4) สังคม วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และวิถีชีวิต ศึกษา รวบรวมข้อมูลสถานภาพของสถานที่ที่มีคุณค่าทางสิ่งแวดล้อม ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและวิถีชีวิต ของชุมชนหรือกลุ่มคนที่มีความอ่อนไหวในพื้นที่ภาคใต้

การสำรวจรวบรวมข้อมูลดังกล่าวนี้ ได้ใช้ระบบจัดการข้อมูลบนระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information System) ที่ที่ปรึกษามีฐานข้อมูลและความเชี่ยวชาญพร้อมอยู่แล้ว และใช้ระบบ GIS เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลและ GIS นำเสนอในขั้นตอนต่างๆ ของการศึกษา

(3) การประเมินสิ่งแวดล้อม วิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดด้านต่างๆ

ข้อมูลจากการสำรวจ ศึกษา รวบรวมตามข้อ (1) ใช้ในการประเมิน วิเคราะห์ ศักยภาพและข้อจำกัดของโครงการต่างๆ ที่จำแนกไว้แล้วเมื่อเทียบกับศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ ที่ปรึกษาได้ประเมินศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลซ้อนทับในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ร่วมกับการพิจารณาข้อมูลที่ไม่สามารถแสดงอยู่ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ เพื่อจำแนกข้อจำกัดและข้อได้เปรียบของพื้นที่ในด้านที่สำคัญ เช่น (1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (2) พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (3) พื้นที่สงวนและอนุรักษ์ (4) ความสามารถในการรองรับมลพิษ (5) การยอมรับของชุมชน (6) ทำเลที่ตั้งที่มีความเหมาะสมทางวิศวกรรมและด้านเศรษฐกิจ (7) ความพร้อมของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และ (8) ผลกระทบต่อความมั่นคง

ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาด้านต่างๆ เช่น ด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พลังงาน การท่องเที่ยว คมนาคม และความมั่นคง จะสามารถพิจารณากำหนดจากปัจจัยเหล่านี้

ศักยภาพและข้อจำกัดของโครงการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่นั้นๆ ได้ประเมินโดยการพิจารณาข้อจำกัดของพื้นที่และผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบของโครงการ การประเมิน วิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดของโครงการ จะแสดงในรูปของตารางไขว้ (matrix) และรายการ (check list)

2.3.2.3 การศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

<u>ส่วนที่ 1</u> การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ได้พิจารณาในภาพรวมทั้งในเชิงพื้นที่และรายสาขาการพัฒนา การประเมินจะพิจารณาแบ่งออกตามพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีแนวโน้มได้รับผลกระทบโดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามแนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ที่กำหนด โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งได้อธิบายกรอบแนวคิดไว้ในบทที่ 2 ซึ่งมีทั้งหมด 10 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

(1) การกลั่นกรองประเภทโครงการ

แผนงานหรือโครงการที่เหมาะสมในการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ในกรณีนี้ จะกลั่นกรองโครงการที่ได้ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และคัดเลือกมาแล้วจากขั้นตอนก่อนหน้านี้ ในหัวข้อ 2.3.1 (การศึกษา ทบทวน รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้) รวมทั้งข้อมูลที่รวบรวมได้จากการดำเนินกิจกรรมเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (จากการประชุมกลุ่มเล็กในช่วงเดือนที่ 2-3)

โครงการที่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยหรือผลกระทบในวงจำกัดและเป็นโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้างหรือเสร็จสิ้นแล้ว รวมทั้งโครงการตามแผนงานประจำของจังหวัด จะไม่นำมาพิจารณาในการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการสร้างความเข้าใจในธรรมชาติและความต้องการของนโยบาย แผน และแผนงาน ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกของ SEA เนื่องจากการสร้างความเข้าใจในความต้องการและธรรมชาติของวัตถุประสงค์ของนโยบาย แผนงานหรือโปรแกรมนั้นจะเป็นการกำหนดวิธีการในรายละเอียดที่จะนำมาใช้กับนโยบาย แผนและแผนงาน นั้นๆ และภายหลังจากนั้น บริษัทที่ปรึกษาจึงได้กำหนดรายละเอียดของทางเลือกเชิงกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับกรอบเวลาของนโยบาย แผนและแผนงาน รวมไปถึงการกำหนดตัวชี้วัด หลักเกณฑ์ และวิธีการในการประเมินที่เหมาะสม

(2) การทบทวนเอกสารทุติยภูมิ

ที่ปรึกษาได้รวบรวม และทบทวนเอกสารทุติยภูมิของโครงการที่กลั่นกรองแล้วเพิ่มเติมตามความจำเป็นจากแหล่งข้อมูลหน่วยราชการ และองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อทบทวนข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงสถิติ แผนที่ ซึ่งประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่

การศึกษาภูมิหลังและข้อมูลพื้นฐานทางสิ่งแวดล้อม

เป็นการศึกษาสถานภาพของสิ่งแวดล้อมซึ่งจะบอกให้ทราบถึงสถานภาพปัจจุบันของสิ่งแวดล้อมและศักยภาพของพื้นที่ที่สามารถรองรับการพัฒนาได้ นอกจากนี้ยังสามารถบอกได้ว่าพื้นที่ใดที่ควรจะกันออกจากการพัฒนา อันเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวในการเกิดผลกระทบหรือเป็นพื้นที่ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ซึ่งเทคนิคที่นิยมใช้คือการใช้ระบบการซ้อนทับแผนที่และใช้ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เป็นเครื่องมือหลักควบคู่กับการทำ Checklist

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความเชื่อมโยง

ขั้นตอนนี้เป็นการตรวจสอบและศึกษาคุณลักษณะของกิจกรรมที่สร้างผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผู้ที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงความเชื่อมโยงของกิจกรรมไปสู่กิจกรรมในนโยบายแผนและแผนงานอื่น

การตรวจสอบและประเมินทางเลือกในขั้นต้นจากการทบทวนเอกสารในขั้นต้นจะทำให้ทราบว่านโยบาย แผน หรือแผนงาน ใดที่ต้องนำกลับมาทบทวนหรือทำความเข้าใจและกลับสู่กระบวนการประเมินความต้องการอีกครั้ง ซึ่งภายหลังจากได้พิจารณาและเลือกทางเลือกแล้วจึงนำเข้าสู่กระบวนการกำหนดขอบเขต (Scoping) ต่อไป

(3) การกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping)

การกลั่นกรองและกำหนดขอบเขต (Scoping) ของ SEA มีวัตถุประสงค์หลักของการกลั่นกรอง คือจะเป็นการตรวจสอบพื้นที่หรือกำหนดประเด็นของนโยบาย แผนและแผนงาน ว่าเกี่ยวพันกับสิ่งแวดล้อม สมรรถนะหรือความสามารถในการรองรับและความยั่งยืนของการพัฒนาตามเจตนารมณ์ของการศึกษา SEA หรือไม่

การกำหนดขอบเขตการศึกษานั้นที่ปรึกษาได้พิจารณาเสนอประเด็นและทางเลือกเชิงกลยุทธ์ของการพัฒนาของกลุ่มโครงการในกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย โดยข้อมูลส่วนหนึ่งจะได้จากการวิเคราะห์แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องเพื่อระบุประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาของกลุ่มโครงการและประเด็นหรือผลกระทบสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อกำหนดเป็นขอบเขตและจุดสนใจหลักของการประเมินทางเลือกเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนา อาจเป็นทางเลือกการเร่งผลักดันโครงการที่มีความพร้อมหรือชะลอโครงการที่ยังคงมีปัญหาเพื่อปรับปรุงแก้ไของค์ประกอบโครงการ หรือดำเนินโครงการตามขั้นตอนปกติแต่ดำเนินการมาตรการสร้างผลกระทบทางบวกและลดผลกระทบทางลบ เป็นต้น และข้อมูลอีกส่วนจะได้จากการดำเนินกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งที่เป็นการประชุมกลุ่มเล็กและการประชุมกลุ่มย่อย (small group/focused group) มาร่วมพิจารณาเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่โครงการมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping) ตั้งแต่ขั้นแรกเริ่มโครงการด้วย

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในแต่ละพื้นที่แต่ละกลุ่มโครงการ และแต่ละทางเลือกอาจจะแตกต่างกันได้ เช่น การเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ การเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงทางสังคม วัฒนธรรมและวิถีชีวิต การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

นอกจากนี้ประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาโครงการต่างๆ เช่น ความมั่นคงด้านพลังงาน ความมั่นคงของระบบเศรษฐกิจและการจ้างงาน เป็นต้น จะพิจารณานำมาระบุในการกำหนดขอบเขตการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

(4) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมในขั้นตอนหลังจากกำหนดขอบเขตการศึกษา โดยได้พิจารณาจากประเด็นที่เกี่ยวข้องหากข้อมูลที่ได้จากการทบทวนรวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านต่างๆ ยังไม่เพียงพอทั้งด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ข้อมูลระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ที่จำเป็นและเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในการศึกษาครั้งนี้ได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ในกรณีที่พบว่าบางผลกระทบ/ประเด็นมีความสำคัญหรือมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญและมีข้อมูลไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ กำหนดให้เป็นข้อเสนอแนะหรือเงื่อนไขของนโยบายหรือแผนงานนั้นจะต้องนำไปศึกษาในรายละเอียดต่อไป กล่าวคือ

- ทบทวนเอกสารเพิ่มเติม (ถ้ามี) เพื่ออธิบายสภาวะแวดล้อมพื้นฐานที่มีอยู่ระบุปัญหาสิ่งแวดล้อมข้อจำกัดต่าง ๆ
- ศึกษาสถานภาพของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ เพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน โดยพิจารณาความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศในพื้นที่ ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ และสิ่งที่สังคมจะได้รับ/ปรับเปลี่ยน
- ระบุผลกระทบที่น่าจะเกิดขึ้นและความยั่งยืนของแต่ละทางเลือก
- ให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการพิจารณาทางเลือกที่พึงประสงค์ ทั้งนี้เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการตัดสินใจโดยการสำรวจข้อมูล และความคิดเห็นของประชาชน ชุมชน ผู้นำทางความคิด ผู้ดำเนินโครงการ มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยผ่านกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในรูปแบบของประชุมกลุ่มย่อย (focused group) หรือการเรียนรู้แลกเปลี่ยนความเห็นและทราบความต้องการของประชาชนและชุมชนจากการทำเครือข่ายประชาสังคมตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ขอบเขตการศึกษามีความรัดกุม สมบูรณ์ครอบคลุมความต้องการของทุกภาคส่วน

(5) การวิเคราะห์และประเมินข้อมูล

ข้อมูลที่ได้รับจากการเก็บรวบรวมเพิ่มเติม จากการทำกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้นำมาวิเคราะห์ประมวลผลเพื่อปรับปรุงการกำหนดขอบเขตการศึกษาที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นยุทธศาสตร์และประเด็นสิ่งแวดล้อมของทางเลือกเชิงกลยุทธ์ต่างๆ โดย

1) ประเมินสถานภาพด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ (และโครงการ) ในภาพพื้นฐานปัจจุบันและอนาคตที่ไม่มีการพัฒนาของโครงการ (baseline scenario) และ
2) ประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการเมื่อสถานภาพด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่(และโครงการ) เปลี่ยนแปลงไปจากภาพพื้นฐานดังกล่าว

ในการประเมินสิ่งแวดล้อมในระดับยุทธศาสตร์ สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้พิจารณาเลือกใช้วิธีการหรือเครื่องมือที่หลากหลาย ขึ้นอยู่กับประเด็นหรือเรื่องที่จะประเมิน อาทิ

1) การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคม
   - การใช้โมเดลหรือการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือการเปลี่ยนแปลงโดยตรง (trend analysis)
   - การวิเคราะห์โดยใช้ตารางไขว้ (matrix)

- เทคนิคการรวบรวมข้อมูลโดยการมีส่วนร่วมหรือการปรึกษาหารือ (participatory/consultative Technique)
- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ วิเคราะห์ จัดการข้อมูล และนำเสนอ

2) การวิเคราะห์และเปรียบเทียบทางเลือก
- การวิเคราะห์ภาพอนาคตและ multi-criteria analysis
- การประเมินความเสี่ยง (risk assessment)
- การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ (cost/benefit analysis)
- การสำรวจความเห็นจัดลำดับทางเลือกหรือสำรวจซ้ำๆ (Delphi technique)

(6) การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม

ผลจากการประเมินทำให้สามารถพิจารณาตัดสินใจได้ว่าทางเลือกเชิงกลยุทธ์ใดที่มีความเหมาะสม มีโครงการอะไรบ้างในพื้นที่ที่ควรพัฒนาและโครงการใดที่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคที่ต้องปรับปรุงองค์ประกอบ หรือ มีมาตรการสนับสนุนเชิงสังคมและพัฒนาคุณภาพชีวิตอะไรบ้างที่ต้องการผลักดันโดยในการประเมินทางเลือกนั้น ข้อมูลทางสิ่งแวดล้อมของแต่ละทางเลือกจะถูกนำมาสร้างภาพฉาย (Scenarios) รวมถึงทางเลือกที่เป็น Worst-case และทางเลือกที่ไม่ทำอะไรเลย (do-nothing) ด้วย สำหรับทางเลือกที่พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นไปไม่ได้จะถูกตัดออกไป

นอกจากนี้ ในกรณีทางเลือกที่พิจารณาก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ การเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ของนโยบาย แผนงาน หรือโปรแกรม อาจเป็นแนวทางหนึ่งที่ช่วยลด/หลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้

ที่ปรึกษาได้สรุปผลจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลจากการทำกิจกรรมร่วมเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในหัวข้อ 2.3.3 (การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) เพื่อเสนอทางเลือกที่เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และเป็นการพัฒนาที่สมดุล มีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนอย่างแท้จริง โดยทางเลือกที่เหมาะสมดังกล่าวนี้ ได้ถูกนำเสนอต่อ สนข.เพื่อพิจารณาความครบถ้วนสมบูรณ์ของประเด็นต่างๆ ก่อนที่จะนำเสนอต่อที่ประชุมสัมมนาในจังหวัดพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อไป

(7) การนำเสนอหลักการป้องกันไว้ล่วงหน้า (Precautionary Principle)

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการลดผลกระทบทางลบและเพิ่มผลกระทบทางบวก และเงื่อนไขพิทักษ์สิ่งแวดล้อม สังคมและคุณภาพชีวิตที่ควบคู่ไปกับทางเลือกการพัฒนาที่เหมาะสม รวมทั้งพิจารณาเสนอข้อกำหนดในการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อเพิ่มผลกระทบทางบวกและป้องกันผลกระทบทางลบในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ระบุเอาไว้ในทางเลือกการพัฒนา

ขั้นตอนหลักการดำเนินการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ เป็นไปตาม **รูปที่ 2-3** ทั้งนี้ กระบวนการศึกษาในขั้นตอนที่เหลือคือ

(8) การตัดสินใจพัฒนา

(9) การติดตามประเมินผล

(10) การปรับปรุงแก้ไข

ขั้นตอนที่ 8 -10 นี้จะเป็นการดำเนินการที่อยู่นอกเหนือจากการศึกษา SEA ภายใต้กรอบการศึกษาของโครงการนี้

จากการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์นั้น ผลลัพธ์ที่ได้ คือ แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 4 กล่าวคือ แผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาที่ผ่านกระบวนการ SEA ซึ่งที่ปรึกษาจะนำไปใช้ในการประเมินความสอดคล้องในระดับโครงการต่อไป

<u>ส่วนที่ 2</u> การจัดทำและนำเสนอรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

ที่ปรึกษาจะจัดทำและนำเสนอรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ โดยมีเนื้อหาอย่างน้อยประกอบด้วย 10 ส่วน ได้แก่

(1) ส่วนหน้าของรายงาน SEA

(2) บทนำ

(3) วิธีการศึกษา

(4) การวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดในมิติต่างๆ

(5) การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

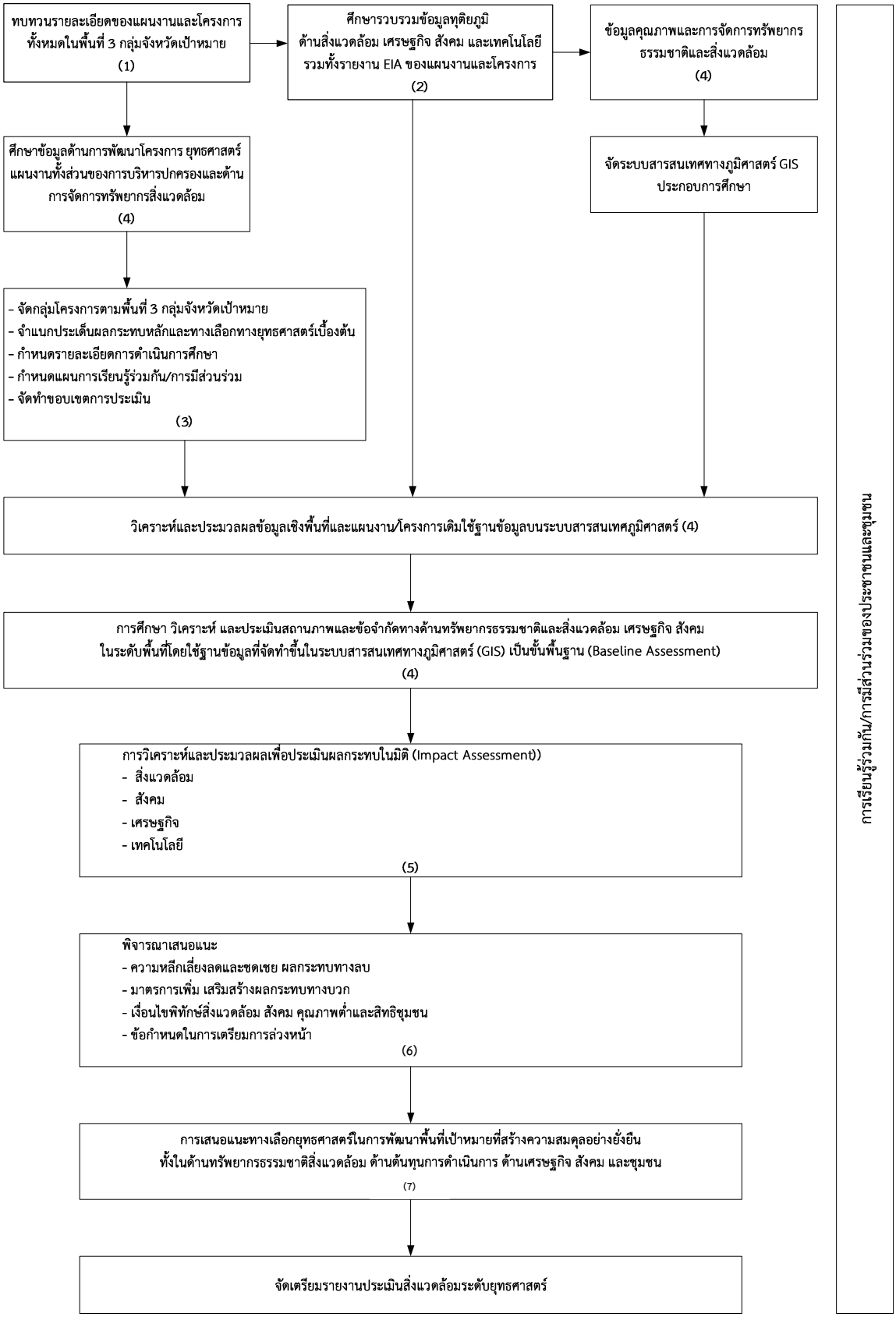
(6) การนำเสนอทางเลือกต่างๆ และข้อเสนอแนะ

(7) หลักการป้องกันและเฝ้าระวังไว้ล่วงหน้า (Precautionary Principle)

(8) การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน

(9) ภาคผนวก

(10) เอกสารที่ต้องนำเสนอ (รายงานหลัก และรายงานภาคผนวก)



รูปที่ 2-3 ขั้นตอนหลักการดำเนินการศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของโครงการ

2.3.3 การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เนื่องจากการพัฒนาที่ผ่านมา การรับรู้ของประชาชนในพื้นที่เกิดขึ้นภายหลังกระบวนการตัดสินใจในระดับนโยบายและแผนงานมาแล้ว โดยที่ภาครัฐผู้พัฒนาโครงการส่วนใหญ่ไม่ได้นำการมีส่วนร่วมหรือการเรียนรู้ในมิติของชุมชนมาใช้ในขั้นตอนการวางแผนระดับนโยบายหรือแผนงาน ขณะเดียวกันไม่มีส่วนงานหลักที่ทำหน้าที่เชิงรุกในการสื่อสารเชิงบวกหรือเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุนต่างๆ สู่สาธารณะอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสได้รับผลกระทบ ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริงได้รับข้อมูลที่เกี่ยวกับโครงการที่ไม่ครบถ้วนเพียงพอที่จะเป็นภูมิคุ้มกันต่อข่าวสารเชิงลบที่ได้รับ ดังนั้น กระบวนการคิดและตัดสินใจด้วยตนเองของชุมชนจึงเป็นไปตามข้อมูลที่ได้รับ ก่อเป็นกระแสการต่อต้านการพัฒนาระดับโครงการและส่งผลต่อการพัฒนาตามนโยบายของประเทศ การเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จึงมีความสำคัญและจำเป็นสำหรับโครงการ

2.3.3.1 วัตถุประสงค์

งานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมการส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และกิจกรรมด้านประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ของโครงการ ซึ่งโดยรวมแล้วมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ และแนวทางการพัฒนาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่โครงการ โดยให้ความสำคัญเป็นการเฉพาะในระดับพื้นที่หรือท้องถิ่นที่เคยคัดค้านโครงการพัฒนาต่างๆ

(2) เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายทุกระดับมีส่วนร่วมให้ความคิดเห็นโดยเฉพาะผู้ที่มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อสะท้อนให้เห็นสภาพปัญหาที่แท้จริง แนวทางแก้ไข ข้อเสนอแนะในการพัฒนาที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพสังคม และชุมชนในพื้นที่โครงการ

(3) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อันจะนำไปสู่ความร่วมมือและการมีส่วนร่วมต่อโครงการฯ ในรูปการให้ข้อมูลข่าวสาร และการเสนอข้อคิดเห็นต่อการดำเนินการโครงการฯ

(4) เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ รับรู้และยอมรับแนวทางการศึกษาโดยไม่ขัดต่อกฎหมาย

(5) เพื่อสร้างภาพลักษณ์ในเชิงบวกให้กับหน่วยงานรับผิดชอบโครงการ

2.3.3.2 กรอบแนวคิด

แนวคิดของการดำเนินงานในส่วนนี้ได้จากการศึกษาภูมิหลังที่เกี่ยวข้องบางส่วน ซึ่งมีสาระโดยสังเขปดังนี้

(1) ผลการศึกษาระดับความพึงพอใจของชาวบ้านปากบารา กรณีโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบาราในปี พ.ศ.2553[1] เป็นการสำรวจความพึงพอใจของชาวบ้านปากบารา จำนวน 117 คน ซึ่งผู้ศึกษาระบุว่าชาวบ้านโดยส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา ถึงแม้ว่าการสร้างท่าเรือดังกล่าวจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากมายทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับจังหวัดก็ตาม แต่ในทางตรงกันข้ามการสร้างท่าเรือน้ำลึกได้ส่งผลกระทบมากมายต่อคนในพื้นที่โดยเฉพาะผู้ที่ประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก เพราะจะประกอบอาชีพเดิมไม่ได้ ต้องหาอาชีพใหม่ หรือหากต้องการประกอบอาชีพเดิมก็ต้องออกทำงานในระยะที่ไกลขึ้น

[1]รุจิรา ใจสมุทร์, 2553, การวัดระดับความพึงพอใจของชาวบ้านปากบารา กรณีศึกษา : จากกรณีโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี

นั่นคือชาวบ้านจะมีต้นทุนเพิ่มขึ้นกว่าเดิม ในขณะที่รายได้เท่าเดิมหรืออาจจะลดลงกว่าเดิม แต่ชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณที่มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกจะได้รับผลกระทบมากกว่า เนื่องจากว่าจะทำให้ชาวบ้านไม่มีทั้งที่อยู่และงานทำ ต้องมีการอพยพไปหาที่อาศัยใหม่และหางานใหม่ทำ ซึ่งชาวบ้านโดยส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ ความถนัดในการทำอาชีพอื่นนอกจากอาชีพประมง

(2) ผลจากการจัดเวทีระดมความคิดเห็นประเด็น “แผนพัฒนาภาคใต้” ครั้งที่ 2 (กรณีท่าเรือน้ำลึกปากบารา) ซึ่งจัดโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2555[2] ได้เสนอข้อสรุปที่เป็นมุมมองของภาคประชาชนไว้ ดังนี้

1) เกิดความเหลื่อมล้ำผลประโยชน์ไม่ได้ตกอยู่ที่ประชาชนอย่างแท้จริง
2) การเกิดผลกระทบทั้งในส่วนที่เป็นการถมทะเล การขุดทราย และการระเบิดภูเขามาถมทะเล
3) การลงทุนด้วยงบประมาณจำนวนมากเพื่อสร้างท่าเรือน่าจะมีอุตสาหกรรมหนักตามมา
4) การยังไม่สามารถทำให้เกิดการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง
5) การไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือจากผลกระทบได้เท่าที่ควร
6) จะเป็นการนำไปสู่การยกเลิกอุทยานแห่งชาติเภตราหรือไม่
7) ประชาชนในพื้นที่กับหน่วยงานภาครัฐมองผลการพัฒนาตามโครงการรัฐที่ต่างกัน
8) โครงการปากบาราเป็นแค่องค์ประกอบอันหนึ่งที่จะนำทรัพยากรในภาคใต้มาใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ
9) ชุมชนที่อยู่ใกล้แหล่งการขนส่งสินค้าจะได้รับผลกระทบ
10) ประชาชนไม่ไว้วางใจเรื่องการเปลี่ยนแปลงพื้นที่กรณีการใช้พื้นที่อุทยาน
11) ความสับสนด้านข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่างๆ

(3) คำชี้แจงการดำเนินโครงการท่าเรือสงขลา 2 ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม[3] มีส่วนที่น่าสนใจ ได้แก่

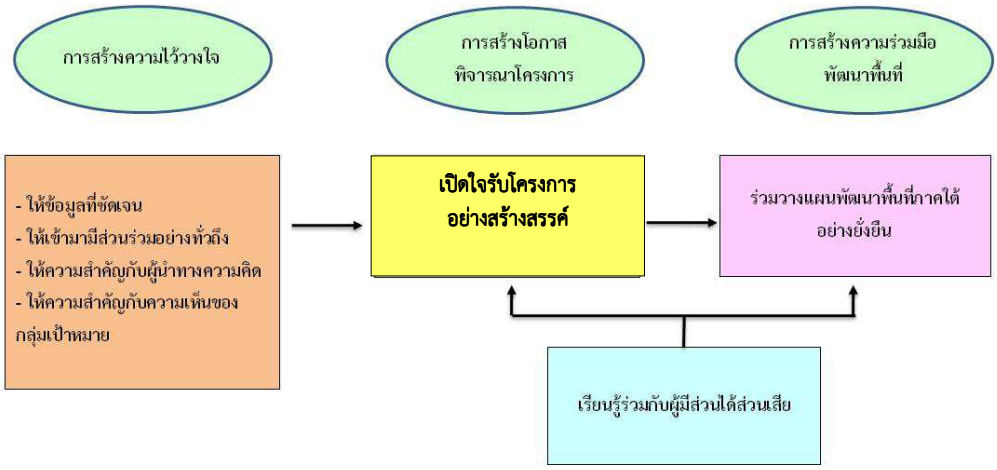
1) ที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการศึกษารายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ค.1 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2557 ณ อำเภอจะนะ จ.สงขลา แต่ไม่สามารถดำเนินการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นจนเสร็จสิ้นตามขั้นตอน ค.1 ได้ เนื่องจากถูกขัดขวางจากกลุ่มประชาชนบางกลุ่มทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ที่ปรึกษาฯ จึงได้ขอสงวนสิทธิ์ในการระงับการดำเนินงานชั่วคราว
2) เนื่องจากได้มีการต่อต้านรุนแรงจากกลุ่มผู้คัดค้านในพื้นที่โครงการฯ จังหวัดสงขลา จึงได้ประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็นโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 โดยผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นประธาน และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ

---

[2]สืบค้นจาก v-reform.org/v-report/difference-views-about-deep-sea-port-pak-bara/ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558
[3]สืบค้นจาก eservice.mot.go.th/MotHotNews/Home/News/10440 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558

3) กรมเจ้าท่า ได้พิจารณาให้ที่ปรึกษาฯ หยุดการปฏิบัติงานทั้งหมดชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2557 อย่างไรก็ตามกรมเจ้าท่าได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาฯ ดำเนินงานด้านมวลชนสัมพันธ์ โดยสร้างความเข้าใจและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งให้รายงานผลกับคณะกรรมการ ทราบเป็นระยะ เพื่อให้สามารถจัดการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น (ค.1) ครั้งใหม่ต่อไปได้

ข้อมูลข้างต้นชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่า มีกลุ่มพลังที่คัดค้านหรือมีทัศนคติเชิงลบกับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้อยู่ในพื้นที่โครงการ ซึ่งมีแนวโน้มมากที่จะเป็นปัญหากับการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ปรึกษาจึงมีแนวความคิดที่เริ่มต้นจากการให้กลุ่มต่างๆ มีความไว้**วางใจ**ทีมงานก่อน เพื่อให้**เปิดใจ**ซึ่งหมายถึงการมีโอกาสได้รับรู้เรื่องราวของโครงการ อันจะนำไปสู่การให้ความเห็น ข้อเสนอแนะหรือร่วมวางแผนพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน จากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะกลุ่มผู้เสียประโยชน์หรือคัดค้านโครงการในที่สุด ดังแสดงไว้ใน**รูปที่** 2-4



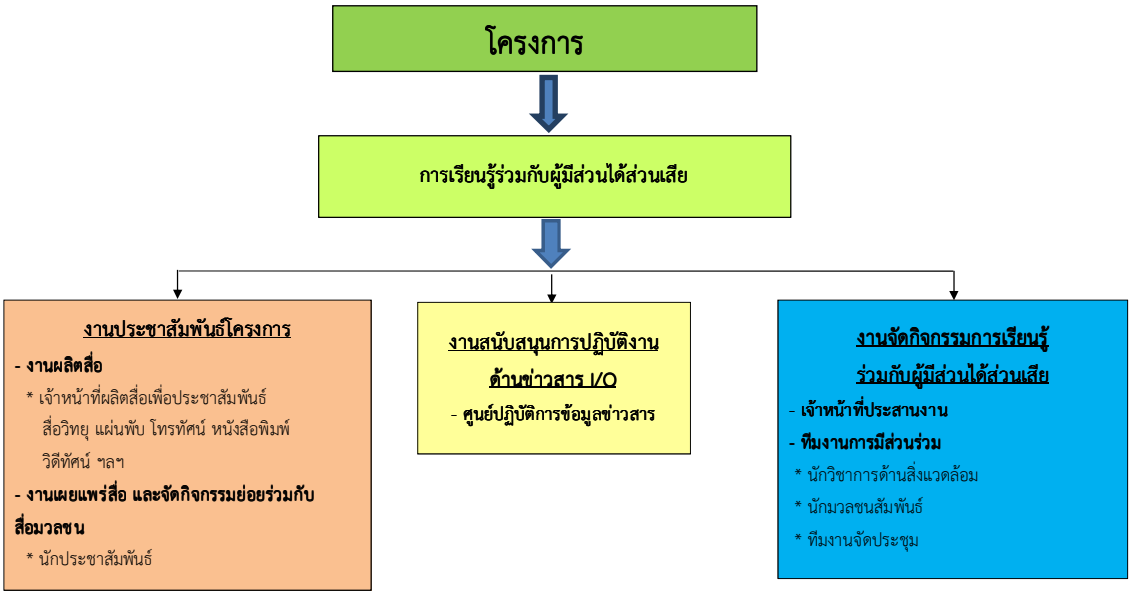
รูปที่ 2-4 แนวคิดในการดำเนินงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.3.3.3 แนวทางดำเนินงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จากแนวคิดในการดำเนินงานข้างต้น ได้นำมากำหนดแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(1) แนวทางการดำเนินงานทั่วไป

1) **การบริหารจัดการงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ที่ปรึกษาได้จัดตั้งส่วนเพื่อการบริหารจัดการงานในส่วนนี้เป็นการเฉพาะไว้ในโครงสร้างการบริหารโครงการ โดยแบ่งงานออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย **งานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร งานประชาสัมพันธ์โครงการ และงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** ซึ่งงานทั้งสามส่วนนี้จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้เพื่อให้มีเจ้าภาพรับผิดชอบงานที่ชัดเจน และทำให้เกิดการหนุนเสริมซึ่งกันและกันอย่างมีเอกภาพ โครงสร้างของส่วนงานดังกล่าวแสดงไว้ใน**รูปที่** 2-5



รูปที่ 2-5 โครงสร้างคณะทำงานบริหารจัดการงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เป็นส่วนหนึ่งในโครงสร้างการบริหารโครงการ)

โดยได้กำหนดภาระหน้าที่ของคณะทำงานประชาสัมพันธ์โครงการและคณะทำงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไว้ดังนี้

ก. งานประชาสัมพันธ์โครงการ

คณะทำงานประชาสัมพันธ์โครงการ มีภาระหน้าที่ดังนี้

- ผลิตสื่อทั้งที่เป็นข้อความและภาพเพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ อีกทั้งสะท้อนผลการดำเนินงานของโครงการ
- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายรับรู้ รับทราบ
- จัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนแขนงต่างๆ
- หนุนเสริมการจัดการมีส่วนร่วม เช่น ประชาสัมพันธ์กระตุ้นให้ร่วมมือเข้าร่วมกิจกรรมการมีส่วนร่วม จัดนิทรรศการในเวทีประชุม เป็นต้น

ข. งานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

คณะทำงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีภาระหน้าที่ดังนี้

- จัดการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group และการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น
- ลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นและสร้างความเข้าใจในโครงการมุ่งเน้นกลุ่มผู้เสียประโยชน์ กลุ่มที่ยังไม่เข้าใจโครงการ และกลุ่มที่ร้องขอให้จัดประชุม
- รวบรวมผลการประชุมทั้งหลายส่งให้ทีมงานส่วนต่างๆ เพื่อให้พิจารณาประกอบการปฏิบัติงานส่วนนั้นๆ
- หนุนเสริมการประชาสัมพันธ์ เช่น นำออกพื้นที่ในการจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เป็นต้น

2) **การจัดทำแผนการประชาสัมพันธ์โครงการและการจัดกิจกรรมเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** ภายหลังจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ เช่น รายงานการศึกษา ข่าวสาร แถลงการณ์ เป็นต้น ที่ปรึกษาได้นำมาประมวลเข้ากับผลการหารือกับหน่วยงานต่างๆ ที่กำลังทำงานด้านมวลชนของโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่โครงการ ผลการสังเกตการณ์ภาคสนามและการพูดคุยเพื่อวางแผนงานด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีลักษณะเสริมกันของงานทั้งสองด้าน และไม่สร้างความสับสนในข้อมูลข่าวสารอันเนื่องมาจากโครงการอื่นๆ

3) **การจัดทำสื่อและการเผยแพร่**การประชาสัมพันธ์ (Public Relation : PR) ใช้วิธีการสื่อสารทั้งในลักษณะของการสื่อสารทางเดียวและสองทาง มีความหลากหลายเพื่อเพิ่มโอกาสเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายให้มากที่สุด ในเชิงคุณภาพต้องเป็นสื่อที่ให้เนื้อหาที่ชัดเจน ง่ายต่อการเรียนรู้และการสร้างความเข้าใจประกอบด้วยสื่อสิ่งพิมพ์ การกระจายเสียง และแพร่ภาพ ซึ่งรวมถึง เว็บไซต์ที่ที่ปรึกษาได้จัดทำขึ้น

4) **การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดขึ้นตามหลักการ “บนลงล่าง (Top-down) และล่างขึ้นบน (Bottom-up)”โดยมุ่งเน้นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ย่อยๆ เช่น ตำบล หมู่บ้าน ชุมชน เป็นต้น มีความพร้อมก่อนเข้าร่วมสัมมนาและประชุมสัมมนากลุ่มย่อย (Focus Group) โดยให้เข้ามาร่วมทำความเข้าใจลักษณะสำคัญและรายละเอียดของโครงการ มีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มโครงการ

5) **การใช้การประชาสัมพันธ์และการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหนุนเสริมซึ่งกันและกัน** เป็นการเผยแพร่ความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการโดยเฉพาะในส่วนของการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ได้รับทราบกันอย่างทั่วถึง และใช้การประชาสัมพันธ์กระตุ้นให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหลายเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการตลอดระยะเวลาโครงการ ทั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นความมุ่งมั่น จริงใจ และโปร่งใสในการดำเนินงานของ สนข.และที่ปรึกษา

6) **หลีกเลี่ยงการปฏิบัติงานในลักษณะเดียวกัน ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น** แต่ให้เป็นการประสานความร่วมมือหรือเสริมกันเพื่อลดโอกาสการให้ข้อมูลที่ไม่ตรงกัน

7) **การดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย** ตัวอย่างเช่นรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พุทธศักราช 2548 เป็นต้น

ทั้งนี้ก่อนการดำเนินกิจกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานประชาสัมพันธ์โครงการ เช่น การจัดทำสารคดี เอกสารเผยแพร่ นิทรรศการ กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนแขนงต่างๆ และงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น การจัดสัมมนา การจัดประชุมกลุ่มย่อย เป็นต้น <u>ซึ่งที่ปรึกษาได้เสนอขอความเห็นชอบจาก สนข.ก่อนดำเนินการทุกครั้ง</u>

(2) แนวทางดำเนินงานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร

ในส่วนของการเตรียมงานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร I/O (Information Operations) เพื่อให้กระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ที่ปรึกษาได้จัดตั้ง**ศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร**เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับทุกภาคส่วนสามารถให้และรับข้อมูลหรือความคิดเห็นต่างๆ ได้โดยสะดวกตลอดเวลา ขณะเดียวกันก็จะเป็นแหล่งเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการและรับรู้สถานการณ์ความเคลื่อนไหวต่างๆ ที่เป็นปัจจุบันซึ่งอาจต้องนำมาพิจารณาปรับกลยุทธ์ในการทำงานให้มีโอกาสบรรลุเป้าหมายให้มากที่สุด นอกจากนี้การมีศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร ในพื้นที่โครงการจะทำให้สามารถ

เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงที่กลุ่มเหล่านั้นเปิดใจให้กับโครงการซึ่งจะทำให้ได้เปรียบเชิงข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนเป็นการแสดงให้เห็นว่าที่ปรึกษามิได้ปฏิบัติงานในพื้นที่เป็นครั้งคราวหรือฉาบฉวยอันจะนำไปสู่การกล่าวอ้างว่าอยู่บนข้อเท็จจริงไม่ครบถ้วนหรือขัดแย้งกันกับของพื้นที่ซึ่งจะทำให้โครงการต้องยืดเยื้อออกไปอีก โดยศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสารที่จัดตั้งขึ้นนั้นมีรายละเอียดดังนี้

1) <u>สถานที่ตั้ง</u>พิจารณาตั้งศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร จำนวน 1 แห่ง ในจังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีความมั่นคง ปลอดภัย และประชาชนสามารถเข้าไปติดต่อศึกษาข้อมูลและข่าวสารได้โดยสะดวก

2) <u>เจ้าหน้าที่ประจำ</u>จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ จำนวน 2 คน เพื่อให้เป็นผู้ที่รับผิดชอบในการติดต่อกับประชาชนเกี่ยวกับข้อมูลและข่าวสารที่ให้บริการ การปรับปรุงข้อมูลและข่าวสารให้ทันสมัยเป็นระบบและสามารถให้บริการได้อยู่เสมอรวมทั้งสนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วย

3) <u>ระยะเวลาดำเนินการ</u> 12 เดือน

4) <u>การเผยแพร่การจัดตั้งศูนย์ฯ</u> ที่ปรึกษาได้มีการประกาศหรือแจ้งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร สถานที่ตั้งและเวลาทำการให้ประชาชนทั่วไปทราบผ่านทางสื่อต่างๆ เช่น วิทยุกระจายเสียง หนังสือพิมพ์ ป้ายประกาศ รวมทั้ง การแจ้งโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการในท้องถิ่น ผู้นำชุมชนเป็นต้น

5) <u>ข้อมูลข่าวสารที่เตรียมไว้ให้บริการ</u> เอกสารต่างๆ ที่ได้จัดเตรียมไว้ในศูนย์ฯ เช่น

ก. ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือกิจกรรม

ข. ข้อมูลเชิงวิชาการ เช่น รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่สำคัญ

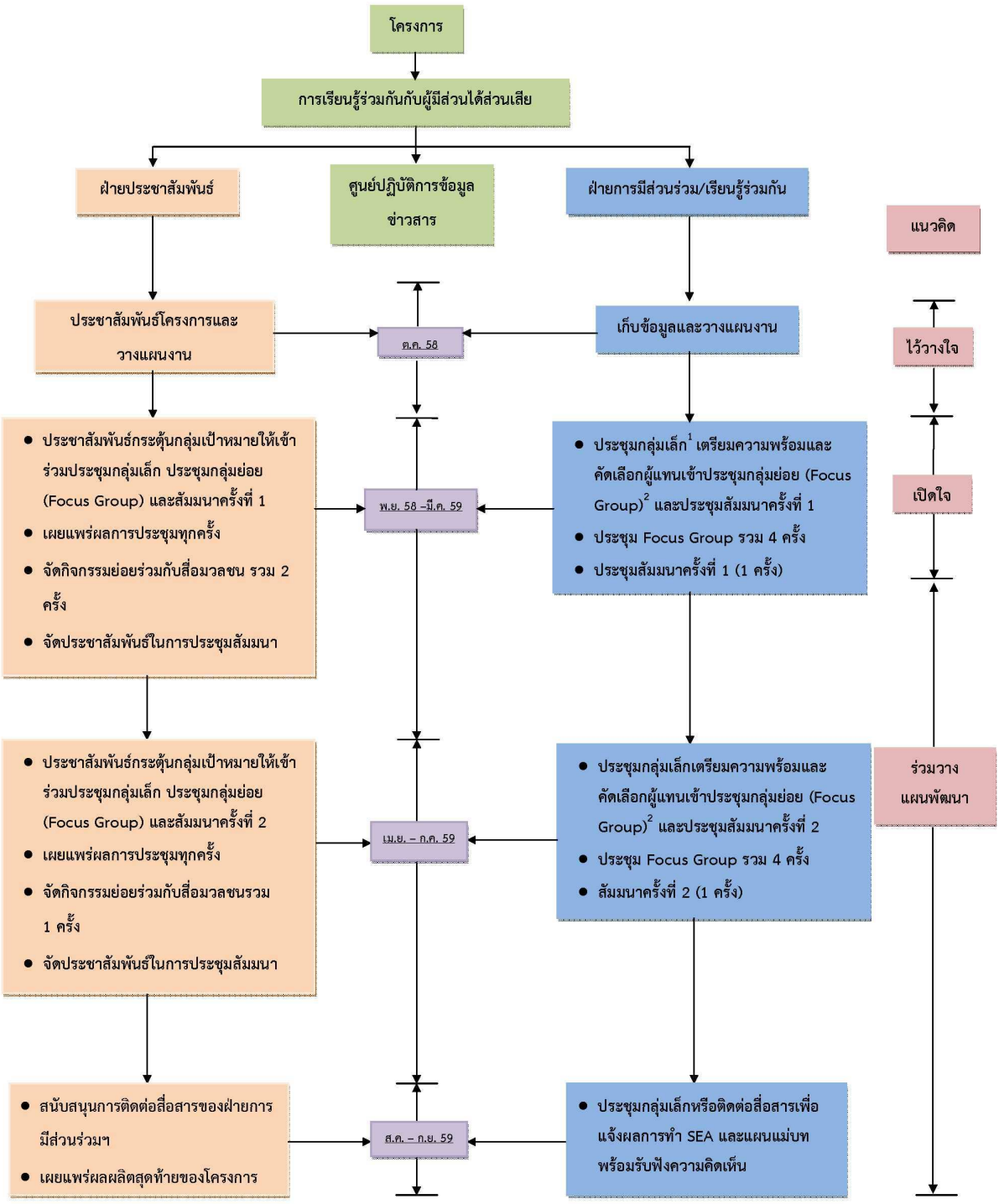
ค. แผนการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงการดำเนินโครงการ

ง. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำแนะนำหรือคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(3) แนวทางดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ

วัตถุประสงค์หลักของงานประชาสัมพันธ์โครงการ คือเพื่อเป็นการนำเสนอข้อมูลให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริงตามพัฒนาการของโครงการโดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตลอดจนผลกระทบในเชิงบวกและลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยที่ปรึกษามีการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์โครงการตามช่วงเวลาต่างๆ ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังแสดงไว้**รูปที่ 2-6** สำหรับการประชาสัมพันธ์ในแต่ละช่วงเวลาจะใช้เครื่องมือและวิธีการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรมทั้งนี้ตลอดระยะเวลาการดำเนินกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะมีการจัดเก็บภาพนิ่ง ภาพเคลื่อนไหว เพื่อนำไปประกอบการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในโครงการ เช่น ภาพข่าว การจัดทำสารคดี เอกสารเผยแพร่ (เอกสาร แผ่นพับ เอกสารประกอบการสัมมนา) วีดิทัศน์ สื่อโทรทัศน์ เว็บไซต์วิทยุและหนังสือพิมพ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงการจัดนิทรรศการในการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และการสัมมนาเพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับทราบข้อมูลด้วย

นอกจากนี้ระหว่างที่จัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะมีการจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนแขนงต่างๆ รวม 3 ครั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สื่อมวลชนมีความรู้และความเข้าใจโครงการ และเพื่อสนับสนุนสื่อมวลชนในการสะท้อนภาพการดำเนินโครงการและกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาออกไปในวงกว้างโดยที่ปรึกษาได้เชิญสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ทั้งในระดับท้องถิ่นภูมิภาค และประเทศ เข้าร่วมกิจกรรม เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น รวมประมาณ 30 คนต่อครั้ง เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุปจากที่ปรึกษา ก่อนจะมีกิจกรรมในภาคสนาม



หมายเหตุ : [1]การประชุมกลุ่มเล็กเป็นกิจกรรมที่ที่ปรึกษาเสนอเพิ่มเติมจาก TOR ด้วยการจัดประชุมในพื้นที่ย่อย เช่น ระดับตำบล หมู่บ้านชุมชน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเห็นเชิงลบต่อการพัฒนาโครงการต่างๆ ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ที่ร้องขอให้จัดประชุม
[2]ที่ปรึกษาเสนอจัดประชุมเพิ่มอีก2 ครั้งจาก TOR จึงมีการประชุมรวม 8 ครั้ง

รูปที่ 2-6 แนวทางดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(4) แนวทางดำเนินงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

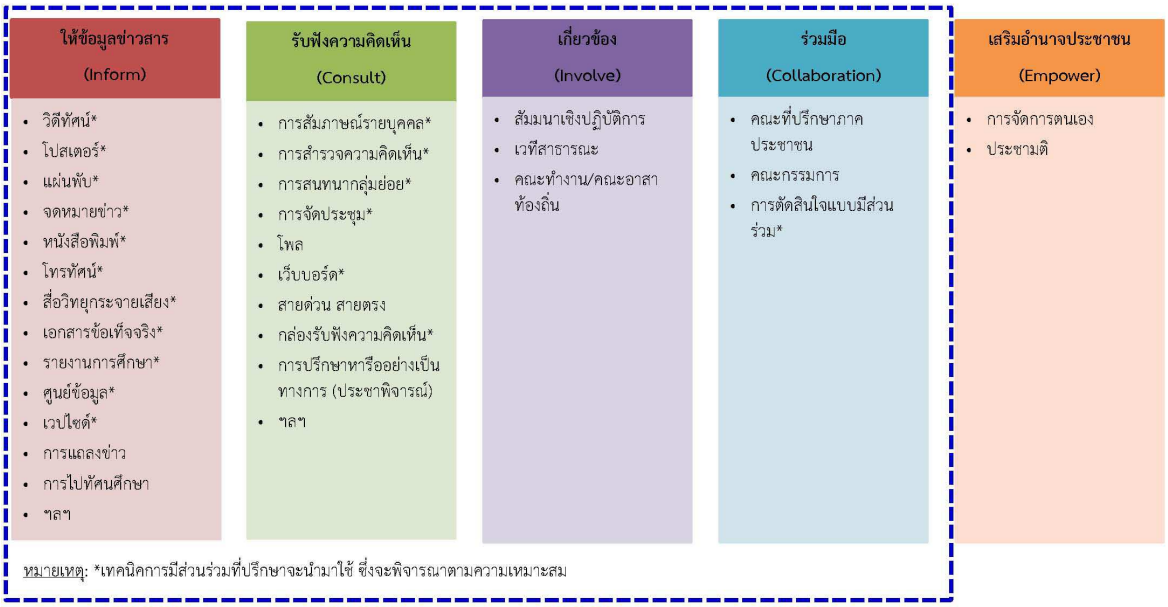
การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นวิธีการให้ประชาชนกลุ่มเป้าหมายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาร่วมทำความเข้าใจลักษณะสำคัญและรายละเอียดของนโยบาย แผนงาน และโครงการ รวมทั้งมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่ ทั้งการให้ข้อมูล ความรู้หรือคำแนะนำซึ่งจะสะท้อนสภาพปัญหา ความต้องการ และความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ที่ปรึกษาสามารถรวบรวมประเด็นต่างๆ และนำมาวิเคราะห์ได้อย่างละเอียดรอบคอบ และให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาระหว่างกลุ่มต่างๆ รวมทั้งร่วมแก้ไขปัญหาให้เป็นไปตามที่เห็นพ้องกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การจะบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีความเหมาะสมทั้งในส่วนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเทคนิคการมีส่วนร่วม

1) **การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Analysis)** เป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักและรองที่เกี่ยวข้อง และแยกกลุ่มสนับสนุนกับกลุ่มคัดค้านตลอดจนกลุ่มผู้ด้อยโอกาสซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ สำหรับการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้พิจารณาด้านความสำคัญ รวมทั้งบทบาท อำนาจและอิทธิพลที่อาจส่งผลต่อโครงการที่จะพัฒนา อันจะทำให้สามารถเป็นข้อมูลในการช่วยพิจารณาถึงระดับการมีส่วนร่วมและเทคนิคที่เหมาะสมในกิจกรรมการมีส่วนร่วม

จากเอกสารการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, กันยายน 2554 ได้แนะนำหลักการจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ว่า การดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐควรนำหลักเกณฑ์ตามคู่มือมาตรฐานการจัดการงบประมาณ (การวางแผนและบริหารโครงการ) ของสำนักงบประมาณมาพิจารณาปรับใช้ซึ่งที่ปรึกษาได้ประยุกต์หลักการดังกล่าวและปรับปรุงให้เหมาะสมกับแนวทางการศึกษาของโครงการแล้วแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักๆเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

ก. ผู้ให้นโยบายและผู้อนุมัติ
ข. หน่วยงานเจ้าของโครงการ
ค. ผู้วิเคราะห์/พิจารณาโครงการ
ง. ผู้ตรวจ
จ. ผู้ดำเนินโครงการ
ฉ. ผู้ได้รับผลกระทบ
ช. ประชาชนทั่วไป

2) **ระดับและเทคนิคการมีส่วนร่วมของประชาชน** จากการจัดระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนของ International Association for Public Participation ที่แบ่งเป็น 5 ระดับ ประกอบด้วย 1) การให้ข้อมูลข่าวสาร 2) การรับฟังความคิดเห็น 3) ความเกี่ยวข้อง 4) ความร่วมมือ และ 5) การเสริมอำนาจประชาชนนั้น ที่ปรึกษาได้พิจารณาใช้หลักการมีส่วนร่วมระดับที่ 1-4 คือให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมเรียนรู้และเสนอทางเลือกในการตัดสินใจ รวมทั้งสร้างพื้นฐานในเรื่องข้อมูลที่จะทำให้ประชาชนมีความเข้มแข็ง พิจารณาข้อมูลทั้งเชิงบวกและลบได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้หากมีความจำเป็นจะพิจารณาใช้ระดับการมีส่วนร่วมนอกจากนี้ได้อีก สำหรับเทคนิคที่ได้เลือกใช้กับการมีส่วนร่วมแต่ละระดับ แสดงไว้ใน**รูปที่ 2-7**



รูปที่ 2-7 ระดับของการมีส่วนร่วมที่สอดคล้องกับเทคนิคการมีส่วนร่วมในแต่ละรูปแบบ

สำหรับเทคนิคการให้ข้อมูลข่าวสารจะผ่านทางงานประชาสัมพันธ์เป็นหลัก ส่วนที่เหลือจะเป็นการประชุมกลุ่มเล็ก ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และสัมมนา ดังนี้

(1) การจัดประชุมกลุ่มเล็ก

กิจกรรมนี้เป็นกิจกรรมที่ที่ปรึกษาเสนอดำเนินการเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในข้อกำหนดโครงการ (TOR) โดยเป็นรูปแบบของการประชุมแบบไม่เป็นทางการในระดับพื้นที่ย่อยๆ เช่น ตำบล หมู่บ้าน ชุมชน เป็นต้น เพื่อพูดถึงวิถีชีวิต ปัญหา อุปสรรคที่เผชิญอยู่ ความมุ่งหวังในการพัฒนาของตำบล หมู่บ้าน หรือชุมชน ตลอดจนความเห็นต่อขอบเขตการศึกษา SEA และการพัฒนาของโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาร่วมกับภาคส่วนอื่น ด้วยแนวทางการปรึกษาหารือชุมชน (Community Consultation) นอกจากนี้ยังใช้เป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยในลักษณะ Focus Group และการเข้าร่วมประชุมสัมมนา เนื่องจากที่ผ่านมามีความชัดเจนว่ามีกลุ่มมวลชนที่คัดค้านโครงการพัฒนาหลายโครงการอยู่ในพื้นที่ ดังนั้นหากจัดให้มีการประชุม Focus Group ขึ้นเลยโดยไม่มีการสร้างความเข้าใจโครงการในระดับพื้นที่ย่อยๆ หรือกลุ่มย่อยๆ ก่อนจะมีความเป็นไปได้มากที่จะเกิดการคัดค้านหรือต่อต้านจนถึงขั้นล้มเวที ซึ่งอาจเป็นเหตุให้ต้องชะลอโครงการหรือยุติโครงการได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องประชุมกลุ่มเล็กเพื่อสร้างความเข้าใจโครงการกับทุกภาคส่วนในพื้นที่ย่อยนั้นๆ ก่อนนอกจากนี้จะใช้เป็นโอกาสศึกษา สำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่อีกด้วย การจัดประชุมกลุ่มเล็กนี้จะดำเนินการเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง ในพื้นที่โครงการรวม 60 ครั้ง โดยมุ่งเน้นพื้นที่ที่คาดว่าจะมีผลกระทบเชิงลบซึ่งได้จากผลการศึกษาใน TOR ข้อ 4.1.2 และผลการศึกษา SEA สำหรับกลุ่มเป้าหมายหลักที่จะให้เข้าร่วมกิจกรรมได้จากผลการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ผู้นำชุมชน ผู้นำทางความคิด ผู้นำท้องถิ่น NGO กลุ่มอาชีพต่างๆ เป็นต้น

(2) การจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group

กิจกรรมนี้ได้จัดขึ้นในพื้นที่โครงการเช่นเดียวกับการจัดประชุมกลุ่มเล็ก โดยจัดขึ้นรวม 8 ครั้ง (รวมอีก 2 ครั้งที่ที่ปรึกษาเสนอจัดเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ระบุใน TOR) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อปรึกษาหารือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เกี่ยวกับโครงการทั้งทางบวกและทางลบ เพื่อแสวงหาทางออกร่วมกัน โดยแต่ละครั้งจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน

สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่ได้เชิญเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยแต่ละครั้งจะมีจำนวนประมาณ 60 คนในจำนวนนี้ส่วนหนึ่งจะเป็นผู้แทนจากการเสนอของที่ "ประชุมกลุ่มเล็ก" ซึ่งอาจเป็น

- ผู้นำทางความคิดหรือมีอิทธิพลต่อกลุ่มมวลชน กลุ่มที่เคลื่อนไหวเกี่ยวกับการพัฒนา
- นักวิชาการหรือปราชญ์ท้องถิ่นที่มีความรู้ความเข้าใจในพื้นที่เป็นอย่างดี
- ผู้แทนกลุ่มที่ได้รับผลกระทบ (ทางลบ) โดยตรงจากการพัฒนาโครงการ

(3) การจัดสัมมนา

ตามขอบเขตงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดสัมมนาขึ้นรวม 2 ครั้ง ดังนี้

1) การสัมมนาครั้งที่ 1 เป็นการประชุมเพื่อแนะนำโครงการ และนำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางและขอบเขตการศึกษา (Scoping) ของ SEA และเป็นการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ การประชุมสัมมนาได้ใช้วิธีบรรยายและรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม ซึ่งท้ายของการประชุมได้รวมความเห็นเกี่ยวกับการ Scoping และประเมินผลการประชุมสัมมนา โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ผลต่อไป โดยผู้เข้าประชุมครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ศึกษา และสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ในระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และประเทศ รวมประมาณ 200 คน การประชุมกำหนดได้จัดขึ้นประมาณในเดือนที่ 6 ของการศึกษาและจัดประชุมแล้วเสร็จใน 1 วัน

2) การสัมมนาครั้งที่ 2 เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นครั้งสุดท้ายที่มีวัตถุประสงค์ดังนี้

ก. เพื่อนำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วยผลการศึกษาทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ผลการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) และแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ข. เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ของร่างรายงานการศึกษาฯ รวมถึงเสนอข้อมูลข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ค. เพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาสู่สาธารณะ

วิธีการจัดประชุมสัมมนาจะเป็นการบรรยายและรับฟังความคิดเห็น ซึ่งตอนท้ายจะให้ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ และประเมินผลการจัดประชุมสัมมนาด้วยแบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์ผลเช่นกัน สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่จะเชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1ประมาณ 150 คน โดยจะจัดในพื้นที่กรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน

ทั้งนี้การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด โดยในการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group และการจัดสัมมนาจะมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกครั้ง นอกจากนี้เมื่อการสัมมนาในแต่ละครั้งเสร็จสิ้น ที่ปรึกษาจะจัดทำเอกสารสรุปผลการสัมมนาส่งให้ สนข. ภายใน 15 วัน นับจากวันสัมมนา

2.3.4 การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

2.3.4.1 การจัดทำข้อเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

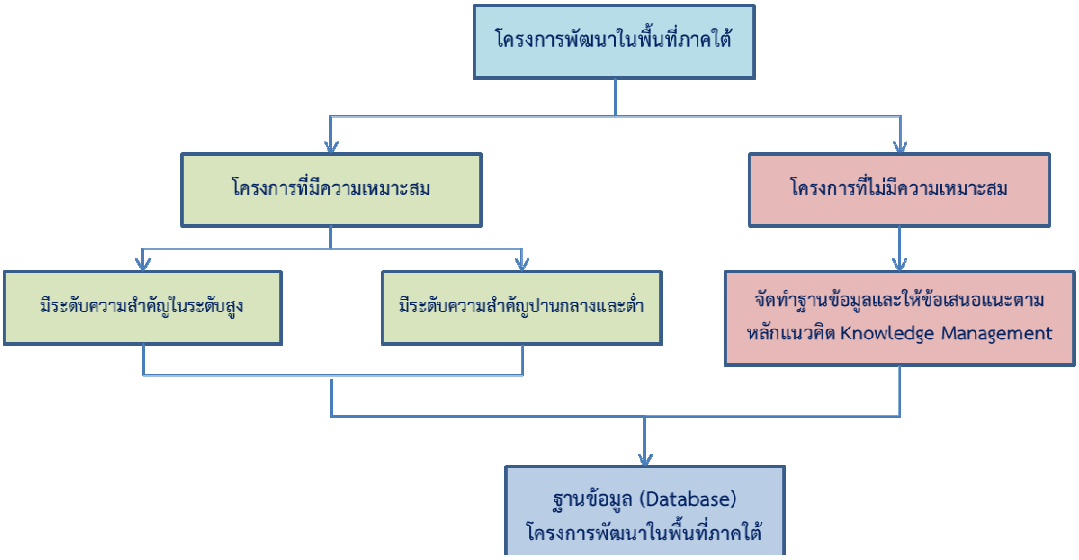
หลังจากที่ปรึกษาได้ดำเนินการวิเคราะห์โครงการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และวิเคราะห์โครงการที่เกี่ยวข้องผ่านกระบวนการ SEA แล้ว ที่ปรึกษาได้มีการจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งได้มีการสังเคราะห์และจัดแบ่งประเภทของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่างๆ ที่จะได้มีการศึกษาออกเป็นกลุ่ม 4 ประเภทโครงการลงทุน ดังนี้

(1) **โครงการลงทุนที่เหมาะสม แต่ไม่มีนัยสำคัญที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม** ซึ่งจะต้องเป็นโครงการที่ผ่านการศึกษาและคัดกรองโครงการแล้ว พบว่า มีความเหมาะสมในทุกมิติ และมีประโยชน์ต่อพื้นที่ของโครงการนั้นๆ แต่หากประเมินโครงการนั้นแล้วพบว่าไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ เช่น โครงการพัฒนาชุมชน โครงการด้านการท่องเที่ยว อาจไม่จำเป็นต้องผ่านกระบวนการ SEA และสามารถนำมาบรรจุในแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อให้ดำเนินการได้ต่อไป

(2) **โครงการลงทุนที่ไม่เหมาะสม** ซึ่งจะทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องผ่านกระบวนการ SEA แต่ควรที่จะได้รับการพิจารณาจัดเก็บไว้เป็นฐานข้อมูลโครงการที่ไม่เหมาะสม (Bad data) และใช้ประโยชน์เป็นองค์ความรู้และข้อเสนอแนะของรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ตามหลักแนวคิดของ Knowledge Management Process (KM Process)

(3) **โครงการลงทุนที่เหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญสูง (High priority)** ซึ่งจะทำให้ต้องดำเนินการ โดยผ่านกระบวนการประเมิน SEA เพื่อเป็นการพิจารณาข้อเสนอการลดผลกระทบของโครงการ (Option) และผ่านกระบวนการประเมินเบื้องต้น (Pre think) ซึ่งจะเป็นการเสนอแผนพัฒนาโครงการต่อชุมชนเพื่อพิจารณาความเหมาะสม รวมทั้งกำหนดทางเลือกโครงการ (Choice) ในกรณีที่ชุมชนไม่ยอมรับโครงการเพื่อให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการพิจารณาโครงการอีกครั้ง ซึ่งหากโครงการผ่านกระบวนการ SEA แล้ว โครงการจะได้รับการบรรจุในแผนแม่บท เพื่อให้ดำเนินการต่อไป

(4) **โครงการลงทุนที่เหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญปานกลางและต่ำ (Medium and low priority)** ซึ่งโครงการเหล่านี้ได้ผ่านกระบวนการประเมิน SEA เช่นกัน แต่โครงการเหล่านี้จัดเป็นโครงการที่มีความสำคัญลำดับรองจากโครงการในกลุ่มที่ 3 ซึ่งอาจจะเป็นโครงการที่มีประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่ต่ำกว่า มีความพร้อมดำเนินการน้อยกว่า หรือกระบวนการ SEA แสดงถึงผลที่ต่ำกว่าโครงการที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญสูง



รูปที่ 2-8 ฐานข้อมูลของโครงการพัฒนาในพื้นที่ภาคใต้

จากการจัดประเภทโครงการทั้ง 4 ด้านข้างต้นซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการสร้างความเข้าใจและรับฟังความคิดเห็นก่อนดำเนินโครงการลงทุนต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม ซึ่งจะเป็นฐานข้อมูล (Database) ที่ช่วยให้หน่วยงานผู้กำหนดนโยบายทราบถึงลักษณะวัฒนธรรมของชุมชนในภาคใต้ ความต้องการพื้นฐานของภาคใต้ที่ควรได้รับการสนับสนุน มุมมองทางศาสนา ความเชื่อ ประเพณี และลักษณะต้องห้าม เพื่อประกอบการพิจารณาเลือกดำเนินโครงการลงทุนที่เหมาะสม นอกจากนี้ ในการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จะมีการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในประเด็นสำคัญต่างๆ และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบาย ซึ่งแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จะครอบคลุม 4 ประเด็นสำคัญ ดังนี้

(1) **การแบ่งพื้นที่ (Zoning)** สำหรับการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการแบ่งพื้นที่ ซึ่งสามารถแบ่งได้ออกเป็นอย่างน้อยสองวิธี คือ วิธีที่หนึ่งตามแนวสะพานเศรษฐกิจ วิธีที่สองตามกลุ่มจังหวัด อันได้แก่ ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ภาคใต้ฝั่งอันดามัน และภาคใต้ชายแดน

ที่ปรึกษาจะพิจารณาใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์มาประกอบในการพิจารณาด้วย

(2) **การจัดทำรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมและดึงดูดให้มีการร่วมลงทุนจากภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศ**

ที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมเพื่อที่จะดึงดูดให้มีการลงทุนจากภาคเอกชนที่ปรึกษาจะพิจารณารูปแบบการส่งเสริมการลงทุน การกำหนดสิทธิประโยชน์โดยมีการคำนึงถึงความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยเฉพาะในกลุ่มนักลงทุน โดยจะทำการแบ่งประเภทและลักษณะของกิจการที่เหมาะสมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ (1) กิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนทั้งหมด (Opt-out) และ (2) กิจการที่รัฐส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนโดยรัฐยังมีส่วนร่วม (Opt-in) ในลักษณะต่างๆ ขึ้นกับประเภทของการลงทุน

(3) การกำหนดองค์กรที่จะรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินโครงการทั้งหมด

ที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์กรที่จะรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินโครงการทั้งหมด ซึ่งองค์กรผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินโครงการดังกล่าวจะต้องสามารถให้ข้อเสนอแนะเพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงต่างๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักการและแนวคิดให้ภาคท้องถิ่นเป็นศูนย์กลางของการเพิ่มความเข้มแข็งและโอกาสทางเศรษฐกิจของพื้นที่ เมือง ชุมชน และคนในพื้นที่ ขณะที่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจะทำหน้าที่เป็นฝ่ายสนับสนุนหรือเป็นหน่วยงานนำร่องในการสร้างความเข้มแข็งให้แก่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

(4) การจัดทำข้อกำหนด (Terms of Reference) เบื้องต้นที่จะเป็นพื้นฐานสำหรับเชิญชวนนักลงทุนภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ

ที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดทำข้อกำหนดเบื้องต้น (Terms of Reference) ที่จะเป็นพื้นฐานสำหรับเชิญชวนนักลงทุนภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ โดยจะอิงรูปแบบที่กำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังและกฎระเบียบหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 เป็นต้น

2.3.4.2 การจัดทำข้อเสนอแนะและนำเสนอแผนทางเลือกที่เหมาะสมแก่ส่วนราชการและรัฐบาลไทย

(1) การให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ ระบบขนส่งสนับสนุน เพื่อให้เกิดเป็นสะพานเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษาจะให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ ระบบขนส่งสนับสนุน โดยมีปัจจัยพิจารณาดังต่อไปนี้

1) การบริหารท่าเรือในรูปแบบทางเลือกต่างๆ

ที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงขนาดของท่าเรือ ผลพวงจากพื้นที่ทางกายภาพ ลักษณะและสัดส่วนกิจกรรมในท่าเรือ และความคาดหวังของผู้ใช้บริการ เพื่อพิจารณาเป็นแนวทางในการบริหารเชิงนโยบาย โดยใช้ปัจจัยของน้ำหนักระหว่างกิจกรรมเชิงสาธารณะ และพาณิชย์ เป็นเกณฑ์หลัก ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับปัจจัยรองอื่นๆ ทุกตัว หากเป็นกิจกรรมในเชิงสาธารณะ เช่น การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน เขื่อนกันคลื่น โครงสร้างใต้น้ำ การบริหารจัดการร่องน้ำ ควรพิจารณาให้น้ำหนักมาที่การบริหารโดยรัฐหรือหน่วยงานของภาครัฐได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องเช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น และหากเป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งควรเน้นเรื่องการบรรทุกขนถ่ายสินค้า การยกขึ้นลงของสินค้า (การเปลี่ยนโหมดรูปแบบภาพการขนส่ง) การบริหารการจัดเก็บสินค้า เป็นต้น ควรพิจารณาให้น้ำหนักที่การบริหารโดยเอกชน ทั้งนี้จะมีการพิจารณาข้อจำกัดของท่าเรือและพื้นที่เฉพาะนั้นๆ

2) รูปแบบการลงทุนพิจารณาถึงการลงทุนในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งเงื่อนไขการลงทุนที่ต้องสอดคล้องและมีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3) การพิจารณาด้านการแข่งขันในอนาคตสำหรับท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

(2) การเชิญชวนผู้ลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ การพิจารณาข้อเสนอของพันธมิตรที่ประสงค์จะร่วมลงทุนกับรัฐบาลไทย

ที่ปรึกษาจะให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการเชิญชวนภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศยื่นข้อเสนอในการร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินโครงการ โดยจะดำเนินการหลังจากที่ได้ทำการสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ได้หลังจากผ่านกระบวนการนำเสนอแผนพัฒนาในภาพรวมต่อผู้นำทางความคิด ผู้นำในท้องถิ่น และผู้นำในระดับภาค ซึ่งมีแนวทางพิจารณาเกี่ยวกับการเชิญชวนผู้ลงทุนคือจะทำการจัดอันดับผู้ลงทุนกลุ่มเป้าหมายซึ่งสามารถจำแนกได้เป็นผู้ลงทุนภายในประเทศกับผู้ลงทุนต่างประเทศ โดยในการจัดอันดับกลุ่มผู้ลงทุนจะพิจารณาจากลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของโครงการ แล้วพิจารณาว่านักลงทุนในกลุ่มใดจะสามารถดึงดูดการใช้บริการจากลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้ดีที่สุด ซึ่งนักลงทุนที่สามารถดึงดูดกลุ่มลูกค้าได้ดีที่สุดจะถือเป็นนักลงทุนกลุ่มเป้าหมายที่ควรจะเชิญชวนให้เข้ามาลงทุน

(3) การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม ด้านสุขอนามัยที่จะเกิดขึ้นจากโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น

จากการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์เพื่อหาโครงการที่เหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ผ่านการเสนอแนวทางการลดผลกระทบและทางเลือกในการดำเนินโครงการแล้วนั้น อาจส่งผลให้โครงการมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป บางโครงการอาจต้องมีการดำเนินการศึกษาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพ ดังนั้นที่ปรึกษาจะจัดทำข้อเสนอแนะ หรือร่างข้อกำหนดขอบเขตการศึกษา (ร่าง TOR) สำหรับการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม ด้านสุขภาพของโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามข้อ 2 อีกครั้ง โดยจะพิจารณาจาก

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภท ขนาด และวิธีปฏิบัติสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2553

2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพที่ส่วนราชการรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.2552

3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์วิธีการระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ.2555

4) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ จังหวัดพังงา และจังหวัดภูเก็ต

5) ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาจะเสนอแนะประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่ควรมีการศึกษาในรายละเอียด ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและสุขภาพหรืออาจเสนอแนะเป็นข้อกำหนดหรือเงื่อนไขเฉพาะสำหรับโครงการนั้นๆ เช่น กำหนดรูปแบบของท่าเรือ ระยะห่างจากฝั่ง หรือกำหนดชนิดสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือ เพื่อลดความเสียหายต่อการสูญเสียทรัพยากรชายฝั่ง หรือป้องกันผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

(4) การติดตามและประเมินผลมาตรการป้องกันและลดผลกระทบเชิงลบในแต่ละด้าน

การติดตามและประเมินผลมาตรการป้องกันและลดผลกระทบเชิงลบในแต่ละด้านจากข้อเสนอแนะแผนแม่บท/แผนทางเลือกจากขั้นตอนที่ 2 และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบเชิงลบที่ได้จากการศึกษาในหัวข้อ 3.2.2.3 ที่ปรึกษาจะสรุปมาตรการในแต่ละด้านที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับแผนทางเลือกที่เหมาะสม โดยระบุประเด็นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากทางเลือกนั้นๆ และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบในพื้นที่ที่ต้องดำเนินการ ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของแผนงานหรือโครงการนั้นๆ สามารถติดตามและประเมินผลเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขต่อไป ซึ่งขั้นตอนการติดตามและประเมินผลดังกล่าวนี้เป็นขั้นตอนที่ 8 9 และ 10 ตามแนวทางการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ที่กำหนดโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2.3.4.3 การเสนอแนะกลไกในการผลักดันโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากการศึกษา SEA จะได้แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ปรึกษาจะจัดทำข้อเสนอแนะกลไกในการผลักดันโครงการให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งจากฐานข้อมูลโครงการที่มีการจัดแบ่งโครงการออกได้ 4 กลุ่ม และจะสามารถแยกประเภทเป็นโครงการหรือรูปแบบที่สมควรหรือเหมาะสมดำเนินการและโครงการหรือรูปแบบที่ไม่สมควรหรือไม่เหมาะสมจะดำเนินการ

โดยจะนำโครงการ/กิจกรรมมากำหนดเป็นแผนเพื่อนำไปดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายต้องมีกำหนดองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ ขั้นตอน และวิธีการดำเนินการชัดเจน ในการผลักดันแผนให้ประสบความสำเร็จได้นั้นมีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาดังนี้

(1) การมีรายละเอียดกิจกรรมที่ชัดเจน

(2) การกำหนดผู้รับผิดชอบที่เหมาะสม

(3) การกำหนดกรอบเวลาที่สัมพันธ์กับกิจกรรมที่ต่อเนื่อง

(4) การกำหนดและจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ

(5) การกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน

(6) การให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานทุกระยะ

ทั้งนี้ ในการเสนอแนะ จะมีการกำหนดรายละเอียดของกลไกที่ชัดเจนเช่น

- กลไกด้านกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ ที่จะต้องทำการปรับปรุงไม่ให้เป็นอุปสรรค การให้อำนาจท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพิจารณา
- กลไกด้านการบริหารจัดการเพื่อกำกับ และดูแลให้มีการดำเนินการตามที่ได้วางแผนไว้
- กลไกด้านการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจแก่สาธารณชน
- กลไกด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและประชาชน ฯลฯ

2.4 แผนการดำเนินงานและการบริหารโครงการ

2.4.1 แผนการดำเนินงานและความก้าวหน้า (S-Curve)

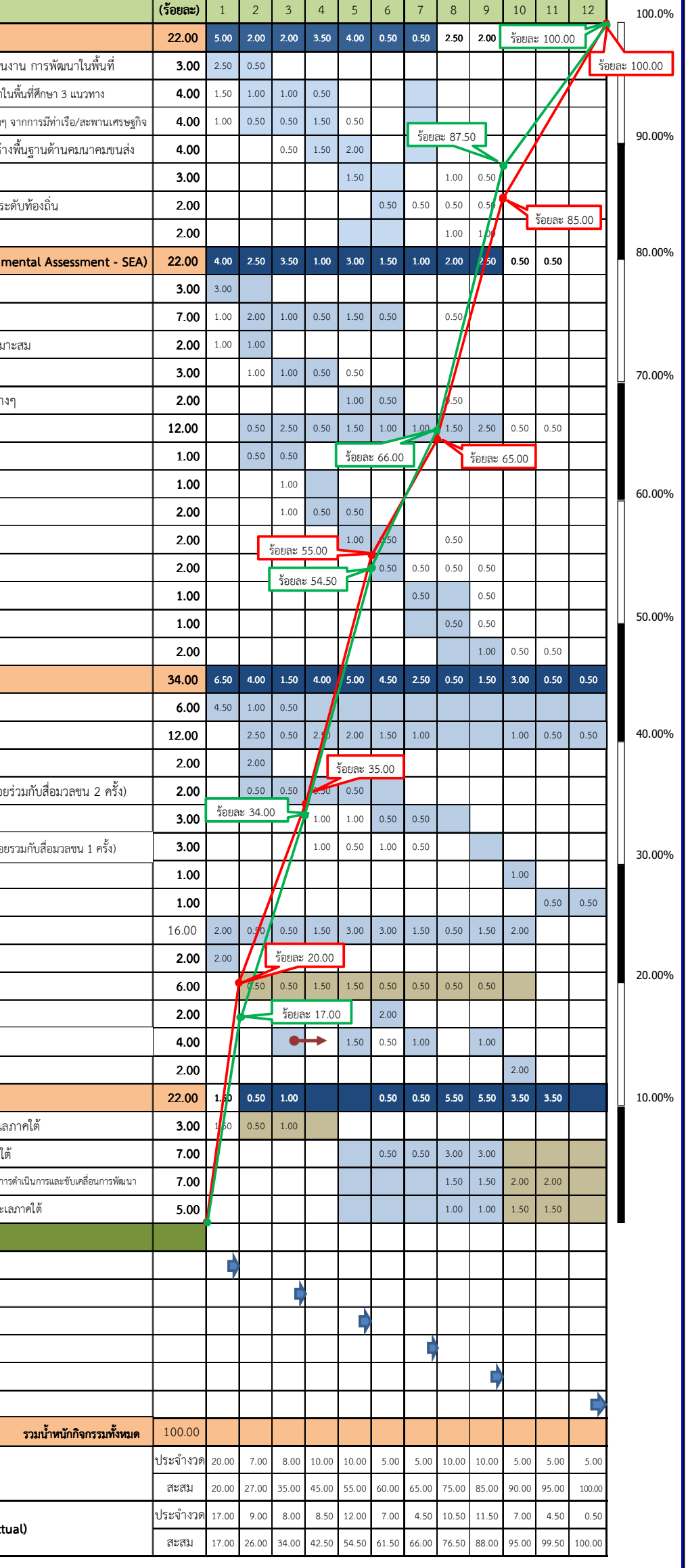
ขอบเขตโดยละเอียดของงาน (Term of References) ของโครงการได้กำหนดระยะเวลาดำเนินโครงการ 12 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงานคือ วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่กำหนด โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติจริง และคุณภาพของงานแต่ละงานที่ได้มาตรฐานภายในระยะเวลาที่กำหนด

รายละเอียดของแผนการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอน ได้สรุปไว้ใน**รูปที่ 2-9** โดยตลอดช่วงระยะเวลาการดำเนินงาน 12 เดือน ที่ปรึกษาได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ครบถ้วนตามที่กำหนดในขอบเขตงาน และส่งมอบผลการศึกษาแต่ละงวดงานตามที่กำหนดจนครบสมบูรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ทุกประการสำหรับรายละเอียดบัญชีกิจกรรมการผลิตสื่อ/ประชาสัมพันธ์ของโครงการ แสดงใน**ตารางที่ 2-4**

แผนงานและความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ณ สิ้นเดือนที่ 12 ของการดำเนินงาน

No.	กิจกรรม	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เดือนที่ 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	**การศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนา**	**22.00**	**5.00**	**2.00**	**2.00**	**3.50**	**4.00**	**0.50**	**0.50**	**2.50**	**2.00**			
1.1	การทบทวนและสังเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับนโยบาย แผน แผนงาน การพัฒนาในพื้นที่	**3.00**	2.50	0.50										
1.2	การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา 3 แนวทาง	**4.00**	1.50	1.00	1.00	0.50								
1.3	การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการต่างๆ จากการมีท่าเรือ/สะพานเศรษฐกิจ	**4.00**	1.00	0.50	0.50	1.50	0.50							
1.4	การศึกษาและวิเคราะห์ทางเลือกของการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	**4.00**			0.50	1.50	2.00							
1.5	การนำเสนอมาตรการลดผลกระทบ (Option) ของโครงการ	**3.00**					1.50			1.00	0.50			
1.6	การนำเสนอแผนพัฒนาโครงการในภาพรวม ระดับภาค และระดับท้องถิ่น	**2.00**						0.50	0.50	0.50	0.50			
1.7	การนำเสนอทางเลือก (Choice) ให้กับโครงการ	**2.00**								1.00	1.00			
2.	**การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment - SEA)**	**22.00**	**4.00**	**2.50**	**3.50**	**1.00**	**3.00**	**1.50**	**1.00**	**2.00**	**2.50**	**0.50**	**0.50**	
2.1	ศึกษาและทบทวนเอกสาร SEA	**3.00**	3.00											
2.2	การศึกษาประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์	**7.00**	1.00	2.00	1.00	0.50	1.50	0.50		0.50				
	- ศึกษาทบทวนนโนบาย แผนงาน และโครงการที่มีความเหมาะสม	**2.00**	1.00	1.00										
	- รวบรวมข้อมูลพื้นฐาน (Baseline information)	**3.00**		1.00	1.00	0.50	0.50							
	- ประเมินสิ่งแวดล้อม วิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดด้านต่างๆ	**2.00**					1.00	0.50		0.50				
2.3	การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์	**12.00**		0.50	2.50	0.50	1.50	1.00	1.00	1.50	2.50	0.50	0.50	
	- กลั่นกรองประเภทโครงการ	**1.00**		0.50	0.50									
	- ทบทวนเอกสารรายงาน (ข้อมูลทุติยภูมิ)	**1.00**			1.00									
	- กำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping)	**2.00**			1.00	0.50	0.50							
	- เก็บรวมรวมข้อมูลเพิ่มเติม	**2.00**					1.00	0.50		0.50				
	- วิเคราะห์และประเมินข้อมูล	**2.00**						0.50	0.50	0.50	0.50			
	- นำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม	**1.00**							0.50		0.50			
	- นำเสนอหลักการป้องกันล่วงหน้า	**1.00**								0.50	0.50			
	- จัดทำและนำเสนอรายงาน SEA	**2.00**									1.00	0.50	0.50	
3.	**การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**	**34.00**	**6.50**	**4.00**	**1.50**	**4.00**	**5.00**	**4.50**	**2.50**	**0.50**	**1.50**	**3.00**	**0.50**	**0.50**
3.1	ข่าวสาร (I/O)	**6.00**	4.50	1.00	0.50									
3.2	การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์	**12.00**		2.50	0.50	2.50	2.00	1.50	1.00			1.00	0.50	0.50
	- ช่วงเริ่มต้นโครงการ	**2.00**		2.00										
	- ช่วงก่อนจัดประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 (รวมการจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน 2 ครั้ง)	**2.00**		0.50	0.50	0.50	0.50							
	- ช่วงก่อนประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	**3.00**				1.00	1.00	0.50	0.50					
	- ช่วงประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) (รวมการจัดกิจกรรมย่อยรวมกับสื่อมวลชน 1 ครั้ง)	**3.00**				1.00	0.50	1.00	0.50					
	- ช่วงก่อนจัดประชุมสัมมนาครั้งที่ 2	**1.00**										1.00		
	- ช่วงหลังการประชุมสัมมนาครั้งที่ 2	**1.00**											0.50	0.50
3.3	การดำเนินงานด้านการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	16.00	2.00	0.50	0.50	1.50	3.00	3.00	1.50	0.50	1.50	2.00		
	- การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	**2.00**	2.00											
	- ช่วงการจัดประชุมกลุ่มเล็ก	**6.00**		0.50	0.50	1.50	1.50	0.50	0.50	0.50	0.50			
	- การจัดสัมมนาครั้งที่ 1	**2.00**						2.00						
	- ช่วงการจัด (Focus Goup) รวม 8 ครั้ง	**4.00**					1.50	0.50	1.00		1.00			
	- การจัดสัมมนาครั้งที่ 2	**2.00**										2.00		
4.	**การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**	**22.00**	**1.50**	**0.50**	**1.00**			**0.50**	**0.50**	**5.50**	**5.50**	**3.50**	**3.50**	
4.1	ร่างแนวคิดการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	**3.00**	1.50	0.50	1.00									
4.2	ร่างข้อเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	**7.00**						0.50	0.50	3.00	3.00			
4.3	ร่างข้อเสนอแนะและแผนทางเลือกที่เหมาะสมแก่ส่วนราชการและรัฐบาลไทยในการดำเนินการและขับเคลื่อนการพัฒนา	**7.00**								1.50	1.50	2.00	2.00	
4.4	ร่างข้อเสนอแนะกลไกในการผลักดันสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	**5.00**								1.00	1.00	1.50	1.50	
5.	**การส่งมอบผลงาน**													
5.1	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)													
5.2	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report 1)													
5.3	รายงานขั้นกลาง (Interim Report)													
5.4	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 (Progress Report 2)													
5.5	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)													
5.6	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)													
	รวมน้ำหนักกิจกรรมทั้งหมด	100.00												
	ร้อยละความก้าวหน้าของงาน ตามแผน (plan)	ประจำงวด	20.00	7.00	8.00	10.00	10.00	5.00	5.00	10.00	10.00	5.00	5.00	5.00
		สะสม	20.00	27.00	35.00	45.00	55.00	60.00	65.00	75.00	85.00	90.00	95.00	100.00
	ร้อยละความก้าวหน้าของงาน ที่ปฏิบัติได้จริง (actual)	ประจำงวด	17.00	9.00	8.00	8.50	12.00	7.00	4.50	10.50	11.50	7.00	4.50	0.50
		สะสม	17.00	26.00	34.00	42.50	54.50	61.50	66.00	76.50	88.00	95.00	99.50	100.00



หมายเหตุ

- กรอบเวลาการดำเนินงานกิจกรรมหลัก
- ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- ดำเนินการเป็นช่วงๆ
- เลื่อนออกไปจากกำหนดการเดิม

รูปที่ 2-9 แผนงานและความก้าวหน้าโครงการ ณ สิ้นเดือนที่ 12 ของการดำเนินงาน

ตารางที่ 2-4 บัญชีรายการการผลิตสื่อ/กิจกรรมประชาสัมพันธ์ ของโครงการ

รายการ	จำนวน/ระยะเวลา	การดำเนินงาน
1. สื่อกระจายเสียงเชิญชวนเข้าร่วมประชุม (วิทยุกรมประชาสัมพันธ์ในจังหวัด วิทยุชุมชน หอกระจายข่าว เป็นต้น)	2 ครั้ง 270 ครั้ง	- ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว เชิญชวนชาวบ้านหมู่ 2 และ 5 ตำบลนาทับ เข้าร่วมประชุมกลุ่มเล็ก - ประชาสัมพันธ์ผ่านวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย ประจำจังหวัดทุกจังหวัดในภาคใต้เพื่อเชิญเข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1
2. หนังสือพิมพ์ส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่น	2 ช่วงเวลา (หนังสือพิมพ์ส่วนกลาง 1 ครั้ง และหนังสือพิมพ์ส่วนท้องถิ่น 2 ครั้ง)	- ช่วงที่ 1 เป็นการนำเสนอผลการศึกษาเมื่อถึงครึ่งทางของโครงการ ผ่านหนังสือพิมพ์ส่วนท้องถิ่น คือ หนังสือพิมพ์พิมพ์เสียงใต้รายวัน ฉบับวันที่ 2 สิงหาคม 2559 - ช่วงที่ 2 เป็นการนำเสนอผลการศึกษาทั้งหมด โดยประชาสัมพันธ์ผ่านหนังสือพิมพ์ส่วนกลาง คือ หนังสือพิมพ์บ้านเมือง และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น คือ หนังสือพิมพ์เสียงใต้รายวันฉบับวันที่ 28 กันยายน 2559
3. บอร์ดประชาสัมพันธ์	1 ชุด	ติดหน้าศูนย์การเรียนรู้ร่วมกันฯ และใช้ติดประกาศข้อมูลข่าวสารของโครงการ และอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง
4. แจ้งตรง (เป็นลายลักษณ์อักษรและวาจา)	2,460 ครั้ง	แจ้งแล้ว
5. สติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ	2,000 แผ่น 8 แบบ รวม 900 แผ่น	- ติดหน้าซองใส่เอกสารประกอบการประชุมกิจกรรมเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ - แจกให้กับผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 และ 2 และ Focus group ครั้งที่ 7 และ 8 และกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 1-3 รวมทั้งแจกให้ผู้ที่สนใจทั่วไป (จัดวางไว้หน้าศูนย์)
6. Website โครงการ (http://sea-south.cot.co.th/sea)	1 เว็บไซต์	ใช้งานตั้งแต่ 1 ต.ค. 58
7. วีดิทัศน์แนะนำโครงการ (สำหรับการสัมมนาครั้งที่ 1 และ 2)	2 ชุด	- VDO Pressentation ประกอบการสัมมนาครั้งที่ 1 ความยาวประมาณ 7 นาที สำหรับนำเสนอหลังจากการเปิดการสัมมนาครั้งที่ 1 เพื่อให้ผู้เข้าร่วมการสัมมนาได้รับทราบความเป็นมาของโครงการและผลการศึกษาที่ผ่านมาโดยสังเขป - VDO Presentation ประกอบการสัมมนาครั้งที่ 2 ความยาวประมาณ 9 นาที สำหรับนำเสนอหลังจากการเปิดการสัมมนาครั้งที่ 2 เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบภาพรวมของผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ

รายการ	จำนวน/ระยะเวลา	การดำเนินงาน
8. แผ่นป้ายใช้จัดนิทรรศการในการประชุม Focus Group และสัมมนา	3 ชุดรวม 15 แผ่นป้าย	- ชุดที่ 1 แนะนำโครงการ (จำนวน 5 แผ่นป้าย) - ชุดที่ 2 นำเสนอผลการศึกษาถึงรายงานขั้นกลาง (จำนวน 5 แผ่นป้าย) (ใช้ชุดที่ 1 และ 2 ในการสัมมนาครั้งที่ 1 และ Focus Group ครั้งที่ 7 และ 8) - ชุดที่ 3 นำเสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในการสัมมนาครั้งที่ 2 (จำนวน 5 แผ่นป้าย) ใช้ร่วมกับแผ่นป้ายจากชุดที่ 1 และ 2 จำนวน 3 แผ่นป้าย
9. แผ่นพับ	3 ชุด จัดพิมพ์รวม 5,000 ฉบับ	- ชุดที่ 1 แนะนำโครงการ - ชุดที่ 2 นำเสนอผลการศึกษาถึงรายงานขั้นกลาง - ชุดที่ 3 นำเสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
10. ของที่ระลึกสำหรับผู้เข้าร่วมกิจกรรม	3 ชิ้น	- เสื้อยืดที่สกรีนชื่อโครงการ มอบให้สำหรับผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-8 การสัมมนาครั้งที่ 1 และสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมสื่อสัญจร ครั้งที่ 1-3 - USB Flash Drive สำหรับบรรจุข้อมูลการนำเสนอการศึกษา ขนาด 8 GB ที่สกรีนชื่อโครงการมอบให้สื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมสื่อสัญจร ครั้งที่ 1-3 - USB Flash Drive สำหรับบรรจุข้อมูลการนำเสนอการศึกษา ขนาด 8 GB รูปตัวหนังตะลุงมีป้ายชื่อโครงการมอบให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 2
11. เผยแพร่ผ่านสื่อโทรทัศน์ระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และประเทศ	5 ครั้ง	- การนำเสนอข่าวผ่านสื่อโทรทัศน์สัมภาษณ์ ผอ.สนข. หลังกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน ครั้งที่ 1 ได้แก่ สถานีโทรทัศน์โมเดิร์นไนน์ทีวี รายการ 9 เศรษฐกิจ (1 ก.ค. 59) และรายการรอบวันข่าว (2 ก.ค. 59) - รายการทั่วฟ้าคมนาคมไทย ช่อง NBT ออกอากาศวันเสาร์ที่ 9 กรกฎาคม 2559 นาทีที่ 13.08-14.10 - รายการทั่วฟ้าคมนาคมไทย ช่อง NBT ออกอากาศวันเสาร์ที่ 27 สิงหาคม 2559 นาทีที่ 9.20-10.15 - รายการพิราบคาบข่าว สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทยจังหวัดสงขลา กรมประชาสัมพันธ์ NBT ออกอากาศวันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2559 นาทีที่ 47.45 – 51.18
12. ศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสาร (ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้)	1 แห่ง 12 เดือน	เปิดให้บริการตั้งแต่ 1 ต.ค. 58– 30 ก.ย. 59

รายการ	จำนวน/ระยะเวลา	การดำเนินงาน
13. วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา	2 เรื่อง	- เรื่องที่ 1 “สรุปแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ความยาวประมาณ 10 นาที เนื้อหาเกี่ยวกับรายละเอียดและผลการศึกษาของโครงการ - เรื่องที่ 2 “การมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา” ความยาวประมาณ 6 นาที เนื้อหาเกี่ยวกับความสำคัญของการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆในการจัดทำแผนพัฒนา และแสดงตัวอย่างการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ จากโครงการศึกษา SEA สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
14. เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ	2 เรื่อง	- เอกสารสำหรับเผยแพร่เรื่องที่ 1 “หนทางสู่การพัฒนาภาคใต้อย่างสมดุลและยั่งยืน” จำนวน 12 หน้ากระดาษ A4 เนื้อหาเกี่ยวกับการศึกษา SEA และการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาภาคใต้ - เอกสารสำหรับเผยแพร่เรื่องที่ 2 “ภาคใต้...พัฒนาอย่างไรให้โตอย่างสมดุลและยั่งยืน” จำนวน 8 หน้ากระดาษ A4 เนื้อหาเกี่ยวกับแผน/โครงการพัฒนาที่โดดเด่นของแผนแม่บทการพัฒนาภาคใต้ 3 ด้าน (ท่องเที่ยว ขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาล)

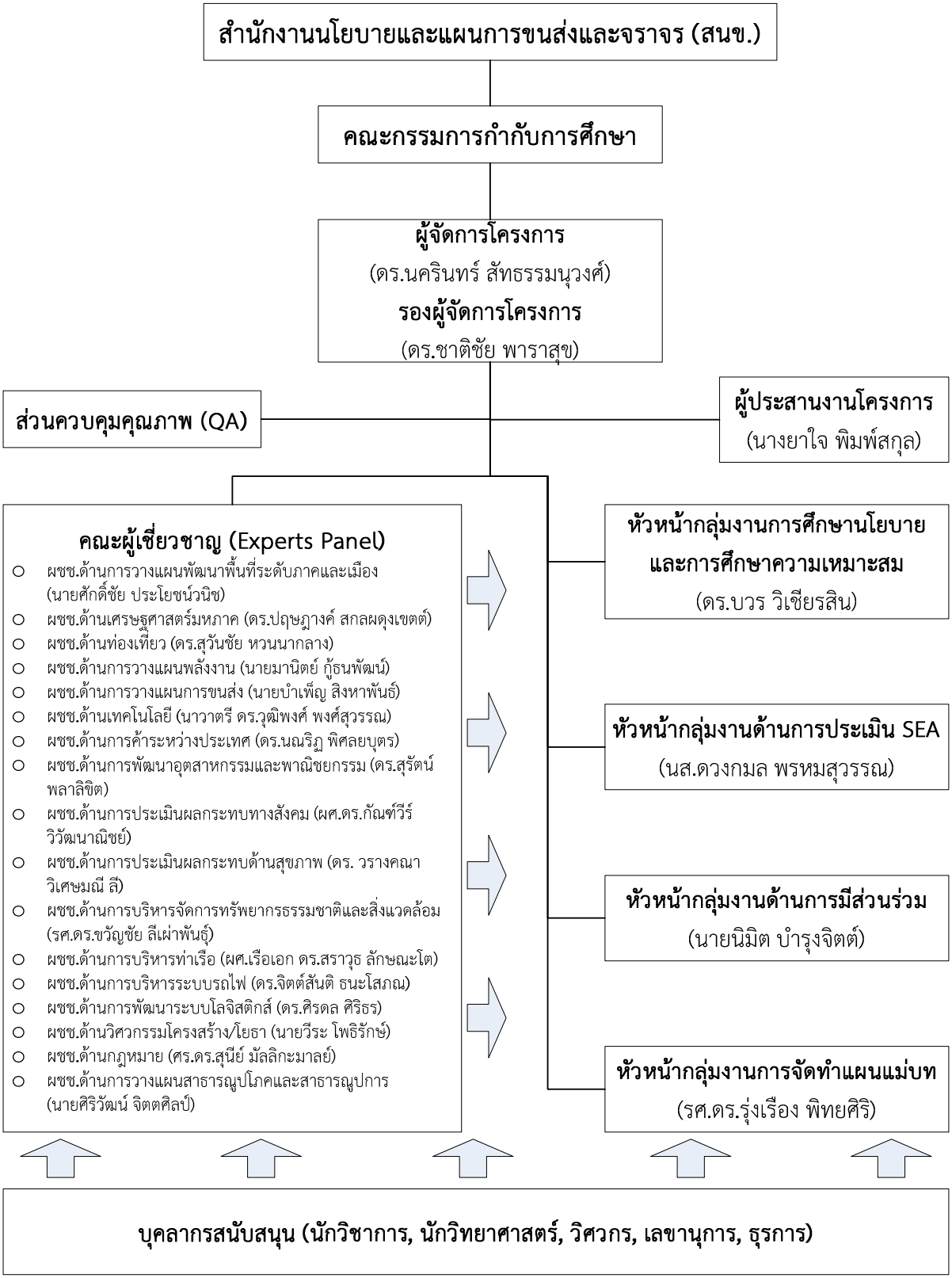
ปรับปรุงข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

2.4.2 โครงสร้างการบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงาน ที่ปรึกษาได้ให้ความสำคัญในการจัดการองค์กรเพื่อบริหารและจัดการโครงการ และได้มีการพิจารณาการจัดผังองค์กรเพื่อให้เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการและลักษณะของโครงการ โดยจัดสรรบุคลากรผู้มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่ตรงกับงานที่จะปฏิบัตินั้นๆ การบริหารและจัดการโครงการแสดงดัง**รูปที่ 2-10**

เนื่องจากการศึกษาประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) นั้น เป็นการศึกษาที่มีลักษณะเป็น Multidisciplinary Study หรือการศึกษาที่ประกอบด้วยสหวิชาหรือศาสตร์หลายสาขา แต่ละกลุ่มงานด้านต่างๆที่อยู่ในการศึกษาก็จะต้องได้รับการวิเคราะห์และให้ข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญหลายๆ ด้าน ดังนั้นคณะที่ปรึกษาจึงได้จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญที่รับผิดชอบกลุ่มงานหลักในฐานะหัวหน้ากลุ่มงาน 4 กลุ่ม ส่วนคณะที่ปรึกษาที่เหลือก็จะทำหน้าที่ใน Expert Panel ร่วมศึกษา วิเคราะห์ และให้ความเห็นในกลุ่มงานทั้ง 4 กลุ่ม

นอกจากนี้ยังได้เพิ่มเติมให้มีส่วนควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance) และผู้ประสานงานโครงการ ไว้ในผังการบริหารองค์กรเพื่อให้การควบคุมบริหารงานโครงการมีความครบถ้วนสมบูรณ์เป็นไปตามข้อกำหนด ISO ของบริษัทฯ



รูปที่ 2-10 ผังโครงสร้างการบริหารองค์กร

ที่ปรึกษาได้จัดคณะผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นบุคลากรหลักในการดำเนินงานของโครงการ โดยบุคลากรต่างๆ ได้เข้าปฏิบัติงานตามแผนงานของโครงการซึ่งมีระยะเวลา 12 เดือน ดังแสดงรายละเอียดการเข้าปฏิบัติงานของบุคลากรหลักดังกล่าวใน**ตารางที่ 2-5**

ตารางที่ 2-5 แผนการปฏิบัติงานของบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	รายชื่อ	M-M	ช่วงระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน (เดือนที่)											
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	ผู้จัดการโครงการ	ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์	8.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	รองผู้จัดการโครงการ	ดร.ชาติชัย พาราสุข	10.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	ผชช.ด้านการวางแผนพัฒนาพื้นที่ระดับภาคและเมือง	นายศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	ผชช.ด้านนโยบายสาธารณะ	รศ.ดร.รุ่งเรือง พิทยศิริ	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	ผชช.ด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค	ดร.ปฤษฎางค์ สกลผดุงเขตต์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	ผชช.ด้านท่องเที่ยว	ดร.สุวันชัย หวนนากลาง	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	ผชช.ด้านการวางแผนพลังงาน	นายมานิตย์ กู้ธนพัฒน์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	ผชช.ด้านการวางแผนการขนส่ง	นายบำเพ็ญ สิงหาพันธ์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	ผชช.ด้านเทคโนโลยี	นาวาตรี ดร.วุฒิพงศ์ พงศ์สุวรรณ	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	ผชช.ด้านการค้าระหว่างประเทศ	ดร.นณริฏ พิศลยบุตร	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	ผชช.ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม	ดร.สุรัตน์ พลาสิขิต	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12	ผชช.ด้านการประเมินผลกระทบทางสังคม	ผศ.ดร.กัณฑ์วีร์ วิวัฒนาณิชย์	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13	ผชช.ด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดวงกมล พรหมสุวรรณ	8.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14	ผชช.ด้านการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ	ดร. วรางคณา วิเศษมณี ลี	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
15	ผชช.ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รศ.ดร.ขวัญชัย ลีเผ่าพันธุ์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
16	ผชช.ด้านการวิเคราะห์และประเมินโครงการลงทุน	ดร.บวร วิเชียรสิน	8.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
17	ผชช.ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	นายนิมิต บำรุงจิตต์	10.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
18	ผชช.ด้านการบริหารท่าเรือ	ผศ. เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะโต	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
19	ผชช.ด้านการบริหารระบบรถไฟ	ดร.จิตต์สันติ ธนะโสภณ	3.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
20	ผชช.ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	ดร.ศิรดล ศิริธร	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
21	ผชช.ด้านวิศวกรรมโครงสร้าง/โยธา	นายวีระ โพธิรักษ์	4.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
22	ผชช.ด้านกฎหมาย	ศร.ดร.สุนีย์ มัลลิกะมาลย์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
23	ผชช.ด้านการวางแผนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	นายศิริวัฒน์ จิตตศิลป์	5.0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

2.4.3 การเสนอรายงานและเอกสารต่างๆ

การนำเสนอรายงานผลการศึกษาให้ สนข. มีกำหนดการดังต่อไปนี้

(1) **รายงานเบื้องต้น (Inception Report)** จำนวน 30 ชุด ภายใน 1 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอน แผนการดำเนินงาน และสำรวจข้อมูลภาคสนามที่เลือกใช้ในการศึกษา

(2) **รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report 1)** จำนวน 30 ชุด ภายใน 3 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

(3) **รายงานขั้นกลาง (Interim Report)** จำนวน 30 ชุด ภายใน 5 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

(4) **รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 (Progress Report 2)** จำนวน 30 ชุด ภายใน 7 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

(5) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 30 ชุด ภายใน 9 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

(6) รายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ภายในเดือนที่ 12 นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน จะจัดส่ง

1) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 100 ชุด
2) รายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำนวน 100 ชุด
3) แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำนวน 100 ชุด
4) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน 100 ชุด
5) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน 100 ชุด
6) แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานตามข้อ (6) 1)-5) ในรูปแบบ E-Book จำนวน 100 ชุด
7) สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย
   7.1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ จำนวนไม่น้อยกว่า 2 เรื่องๆ ละ ไม่น้อยกว่า 500 ชุด
   7.2) วีดีทัศน์แสดงผลการศึกษา จำนวนไม่น้อยกว่า 2 เรื่องๆ ละ ไม่น้อยกว่า 10 ชุด

(7) ที่ปรึกษาจะจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ฉบับเพิ่มเติม กรณีที่ต้องมีการปรับปรุงตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แจ้งให้ดำเนินการ โดยจำนวนรายงานเพื่อพิจารณาจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงาน

2.4.4 การจัดประชุมและสัมมนา

การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสม มีกำหนดการดังนี้

(1) สัมมนาครั้งที่ 1 ภายใน 1 เดือน หลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบรายงานขั้นกลาง (Interim Report) โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 200 คน ในจังหวัดพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) ประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ในเขตพื้นที่ภาคใต้ โดยมีผู้เข้าร่วมครั้งละประมาณ 60 คน จำนวน 8 ครั้ง

(3) จัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาโดยมีผู้เข้าร่วมครั้งละประมาณ 30 คน จำนวน 3 ครั้ง

(4) สัมมนาครั้งที่ 2 ภายใน 1 เดือน ภายหลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 150 คน ในกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทที่ 3

การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทที่ 3
การศึกษา ทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

3.1 การศึกษาศักยภาพ สภาพปัญหา และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาเสนอแนะทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เพื่อเป็นแนวคิดในการพัฒนา โดยแบ่งออกเป็น 3 ทางเลือก ได้แก่

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) คือการดำเนินการพัฒนาตามสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ในภาคใต้ โดยไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ทำให้การเติบโตสอดคล้องกับในอดีต

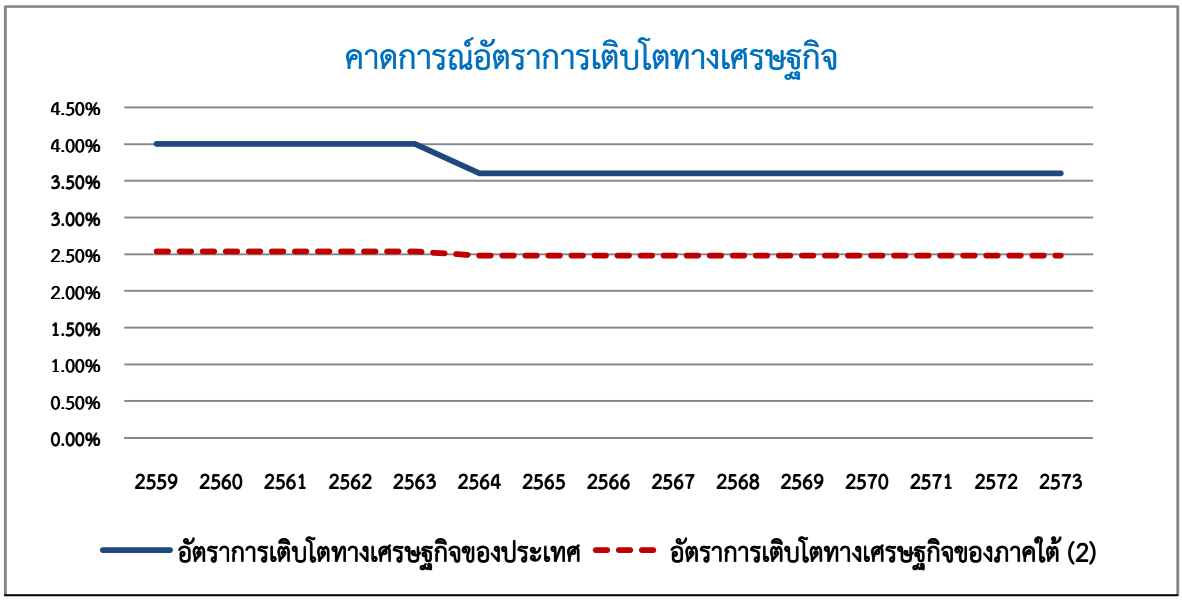
ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาจากทรัพยากรท้องถิ่นเป็นหลัก แต่มีการใช้ทรัพยากรดังกล่าวเต็มศักยภาพของภาคใต้ คือ การเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) คือ การพัฒนาภาคใต้ให้สอดคล้องกับเป้าประสงค์ของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ในทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้แก่ การเติบโตที่ระดับร้อยละ 5 ซึ่งในแนวทางนี้จำต้องพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจระดับสูง เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์ทางเศรษฐกิจ

การเสนอแนะทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็น 3 ทางเลือกที่กล่าวมาข้างต้นนั้น เพื่อตอบสนองกับแนวคิดที่หลากหลายของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ซึ่งบางกลุ่มต้องการเห็นการพัฒนาเป็นไปตามธรรมชาติ ไม่ต้องการการกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจที่อาจมีผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อมและสภาพสังคมในท้องถิ่น ในขณะที่บางกลุ่มต้องการเห็นการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้เต็มศักยภาพพื้นที่ที่มีอยู่ โดยสามารถยอมรับผลกระทบด้านลบที่จะมีต่อปัจจัยอื่นได้ในระดับหนึ่ง และบางกลุ่มต้องการเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจเต็มที่ตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อประโยชน์ของการยกระดับความเป็นอยู่ของชุมชน ซึ่งในแต่ละทางเลือกของการพัฒนา ที่ปรึกษาได้นำเสนอผลที่มีต่อรายได้ของประชาชนในท้องถิ่น (Per Capita GRP) และผลกระทบด้านการกระจายรายได้เทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประเทศ (Per Capita GDP) โดยภาพรวมการพัฒนาของแต่ละทางเลือกมีรายละเอียดดังนี้

3.1.1 ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

เป็นทางเลือกที่ดำเนินการพัฒนาตามสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ของภาคใต้ โดยไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้การเติบโตสอดคล้องกับในอดีต ซึ่งจากสถานการณ์ที่เป็นอยู่ หากไม่มีการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของภาคใต้ จะส่งผลให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งที่ปรึกษาได้ประมาณการด้วยวิธีสถิติและเศรษฐมิติ พบว่า อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้มีความสัมพันธ์กับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถประมาณการได้ด้วยสมการถดถอย โดยใช้ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ.2538-2556 พบว่า มีการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างปี พ.ศ.2554-2563 (2011-2020) เฉลี่ยที่ร้อยละ 2.54 ต่อปี และลดลงเหลืออัตราเฉลี่ยที่ร้อยละ 2.48 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2564-2573 (2021-2030) ดัง**รูปที่ 3-1** การประมาณการอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยของภาคใต้และอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยของประเทศ



รูปที่ 3-1 คาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยของภาคใต้และของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2559-2573

ในขณะที่ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้ประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยในช่วงเวลาเดียวกัน คือ ระหว่างปี พ.ศ.2554-2563 (2011-2020) ไว้ที่ร้อยละ 4 ต่อปีและมีแนวโน้มที่จะลดลงในระหว่างปี พ.ศ.2564-2573 (2021-2030) เหลือเพียงร้อยละ 3.60 ต่อปี

การเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) นี้ เป็นการเติบโตที่ยังคงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาค คือ มีการเติบโตของภาคเกษตรกรรมที่จำกัด ภาคอุตสาหกรรมที่เน้นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรแบบค่อยเป็นค่อยไป มีการเติบโตด้านการท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และพลังงานในอัตราคงที่ ซึ่งการพัฒนาตามทางเลือกนี้จะพัฒนาตามยุทธศาสตร์ของภาคใต้ คือ การเป็นศูนย์กลางการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและจุดหมายหลักในการท่องเที่ยวของประเทศ อย่างไรก็ตามการคาดการณ์อัตราการเติบโตด้วยสมการถดถอย โดยวิธีเศรษฐมิติ มีข้อจำกัดด้วยกัน 2 ประการ คือ (1) ประการแรกราคาผลิตผลหลักของภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน มีราคาผันผวน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเติบโตในภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิต (2) ประการที่สอง การท่องเที่ยวในภาคใต้เริ่มมีข้อจำกัดในเรื่องของสถานที่ สาธารณูปโภคต่างๆ ในพื้นที่ ซึ่งทำให้อัตราการเติบโตด้านการท่องเที่ยวของภาคไม่สามารถเติบโตได้ในอัตราเดิมอีกต่อไป โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจตามทางเลือกที่ 1 ดังแสดงใน**ตารางที่ 3-1**

ตารางที่ 3-1 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวและสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

	ปีฐาน 2556	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่12 (2560-2564)	แผนพัฒนาฯฉบับที่13 (2565-2569)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่14 (2570-2574)
GRP Growth (%)	2.0	2.5	2.5	2.5
Per Capita GRP (บาท/หัว)	123,270	156,225	197,976	252,134
Per Capita GDP ของภาคใต้เทียบกับค่าเฉลี่ยของประเทศ (%)	63.6	49.3	42.7	37.1

ที่มา: การประมาณการของที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-1** อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP Growth) อยู่ที่ ร้อยละ 2.5 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2560-2574

3.1.2 ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 นี้ คือ การพัฒนาจากทรัพยากรในท้องถิ่นเป็นหลัก แต่มีการใช้ทรัพยากรดังกล่าวเต็มศักยภาพของภาคใต้ ได้แก่ การเกษตร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ซึ่งได้กำหนดแนวทางการพัฒนาไว้ ดังนี้

(1) พัฒนาความเข้มแข็งของฐานการผลิตหลักและขยายการสร้างรายได้ใหม่ ดังนี้
   1) ใช้ทรัพยากรด้านการเกษตรให้เต็มศักยภาพ
   2) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและศักยภาพของเกษตรกร
   3) พัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
   4) พัฒนาการท่องเที่ยว

(2) พัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจ ดังนี้
   1) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
   2) พัฒนาด่านชายแดน
   3) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน
   4) เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า

(3) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน

จากการพัฒนาทั้ง 3 แนวทางดังกล่าว ที่ปรึกษาได้ปรับเพิ่มอัตราการเติบโตของผลผลิตทางการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยว ไปสู่ระดับที่ใช้ศักยภาพเต็มที่ ซึ่งการเพิ่มเป้าหมายของภาคอุตสาหกรรมและภาคการท่องเที่ยวเพื่อใช้ศักยภาพของภาคการผลิตและภาคบริการดังกล่าวอย่างเต็มที่จะทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวม (Gross Regional Product: GRP) ของภาคใต้ เพิ่มจากร้อยละ 2.5 ต่อปี ในทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน เป็น ร้อยละ 3.37 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2560-2574 โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจตามทางเลือกที่ 2 ได้ดัง**ตารางที่ 3-2**

ตารางที่ 3-2 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวและสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

	ปีฐาน 2556	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (2560-2564)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565-2569)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 (2570-2574)
GRP Growth (%)	2.0	3.37	3.37	3.5
Per Capita GDP (บาท/หัว)	123,270	162,704	214,783	287,200
Per Capita GDP ของภาคใต้เทียบกับค่าเฉลี่ยของประเทศ (%)	63.6	51.3	46.3	42.3

ที่มา: การประมาณการของที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-2** อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP Growth) เพิ่มจากร้อยละ 2.5 ต่อปี ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน เป็นร้อยละ 3.37 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2560-2569 และร้อยละ 3.5 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2570-2574

3.1.3 ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต คือ การพัฒนาให้สอดคล้องกับเป้าประสงค์ของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ได้กำหนดไว้ใน “กรอบทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)” ซึ่งได้กำหนดอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจไว้ที่ ร้อยละ 5 ต่อปี ทำให้การพัฒนาตามทางเลือกนี้จำต้องพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจระดับสูง เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์ทางเศรษฐกิจ

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ 3-2 สาระสำคัญของทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ในทางเลือกที่ 3 นี้ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้จะปรับเพิ่มเป็นร้อยละ 4 ต่อปี ในช่วงระหว่าง พ.ศ.2560-2564 เนื่องมาจากเป็นระยะของการลงทุนเพื่อสร้างฐานเศรษฐกิจเพิ่มเติม ทำให้ยังไม่มีผลผลิตเต็มที่ก่อนจะปรับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 5 ต่อปี ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ระหว่างปี พ.ศ.2565-2574 โดยสรุปผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) แสดงดัง**ตารางที่ 3-3**

ตารางที่ 3-3 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวและสัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้ เทียบกับรายได้ต่อหัวเฉลี่ยของประเทศของ
ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

	ปีฐาน 2556	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (2560-2564)**	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565-2569)**	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 (2570-2574)**
GRP Growth (%)	2.0	4.0	5.0	5.0
Per Capita GDP (บาท/หัว)	123,270	167,366	238,669	342,046
Per Capita GDP ของภาคใต้เทียบกับค่าเฉลี่ยของประเทศ (%)	63.6	52.8	51.4	50.4

ที่มา: การประมาณการของที่ปรึกษา

3.1.4 ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ที่ปรึกษาได้เสนอแนะทั้ง 3 ทางเลือก ซึ่งให้ผลทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันตามแนวนโยบายและมีเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันนี้ สามารถแสดงเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของทั้ง 3 ทางเลือกได้ดัง**ตารางที่ 3-4 ถึง 3-6**

ตารางที่ 3-4 เปรียบเทียบอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละทางเลือก
การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

หน่วย: ร้อยละต่อปี

	ปีฐาน 2556	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (2560-2564)**	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565-2569)**	**แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 (2570-2574)**
ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	2.0	2.5	2.5	2.5
ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	2.0	3.3	3.3	3.5
ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	2.0	4.0	5.0	5.0

ตารางที่ 3-5 เปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวของแต่ละทางเลือก การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

หน่วย: บาทต่อคนต่อหัว

ทางเลือกการพัฒนา	ปีฐาน 2556	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (2560-2564)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565-2569)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 (2570-2574)
ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	123,270	156,225	197,976	252,134
ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	123,270	162,704	214,783	287,200
ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	123,270	167,366	238,669	342,046

ตารางที่ 3-6 เปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัวของแต่ละทางเลือก ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

หน่วย: ร้อยละ

ทางเลือกการพัฒนา	ปีฐาน 2556	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (2560-2564)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565-2569)	แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 (2570-2574)
ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	63.6	49.3	42.7	37.1
ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	63.6	51.3	46.3	42.3
ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต	63.6	52.8	51.4	50.4

การประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ของทั้ง 3 ทางเลือก สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) **ทางเลือกที่ 1 และ 2** ให้อัตราการเติบโตต่ำกว่าอัตราการเติบโตของทั้งประเทศที่กำหนดไว้เป็นเป้าหมาย สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 และฉบับที่ 13 ซึ่งจะเป็นส่งผลให้ภูมิภาคอื่นของประเทศต้องมีอัตราการเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ย

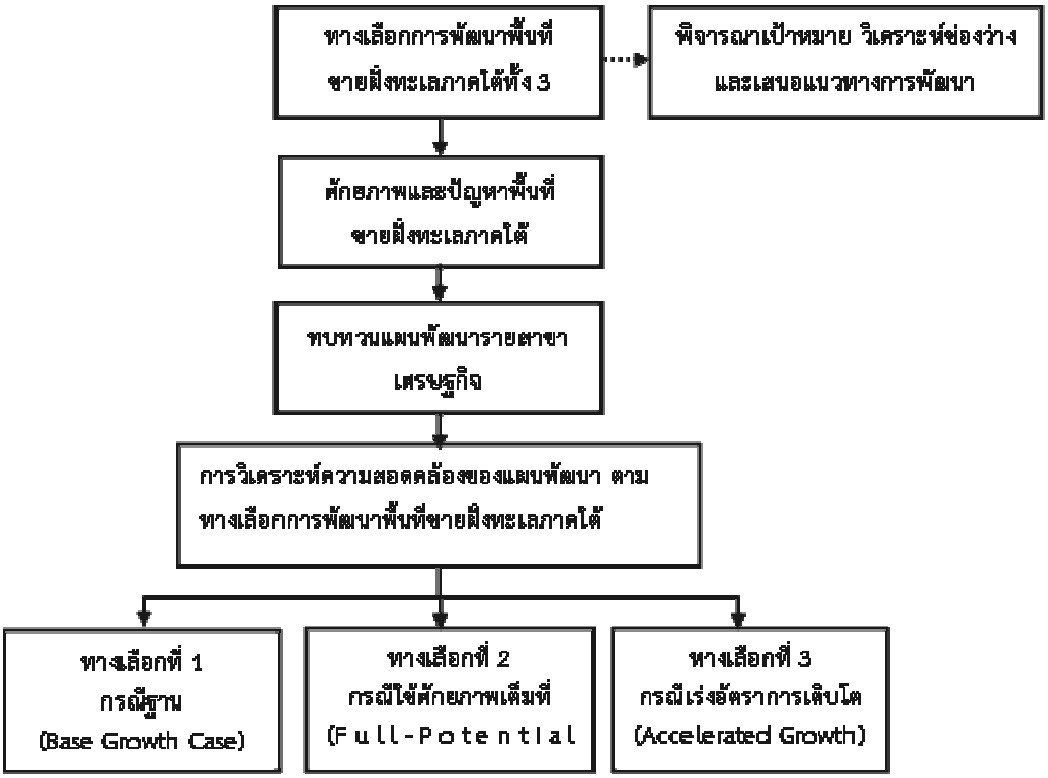
(2) **ทางเลือกที่ 1 และ 2** ขัดกับนโยบายการกระจายความเจริญเติบโตและโอกาสทางเศรษฐกิจไปยังภูมิภาคเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เนื่องจากมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าภูมิภาคอื่นและอัตราการเติบโตเฉลี่ยของประเทศ โดยเห็นได้จากการที่สัดส่วนรายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้เทียบกับรายได้เฉลี่ยของประชากรทั้งประเทศลดลงกว่าระดับปัจจุบันที่ระดับร้อยละ 63.6 เป็นร้อยละ 37.1 และร้อยละ 42.3 ในปลายแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่าการกระจายรายได้สู่ภาคใต้น้อยลง

(3) **ทางเลือกที่ 3** ให้ผลทางเศรษฐกิจดีที่สุด และมีอัตราการเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฯ ที่ 13 และในช่วงแผนพัฒนาฯ ที่ 14 ทัดเทียมกับค่าเฉลี่ยของประเทศ อีกทั้งยังยกระดับความเป็นอยู่จากระดับปัจจุบัน โดยสามารถมีรายได้ต่อหัวสูงกว่ากรณีทางเลือกที่ 1 ถึงร้อยละ 35.7 คิดเป็นเม็ดเงิน 89,912 บาทต่อหัว ในช่วงปลายแผนพัฒนาฯ ที่ 14

(4) **ทางเลือกที่ 3** ที่เป็นการเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Accelerated Growth Case) จำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคใต้ โดยการเพิ่มฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมใหม่จากที่เป็นเกษตรแปรรูปในปัจจุบัน โดยอุตสาหกรรมใหม่นี้จะต้องสร้างมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยปีละ 477,032 ล้านบาทต่อปี ในช่วงปี พ.ศ.2565-2574 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจของทางเลือกที่ 3

3.2 การกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง เสนอแนะแนวทางการพัฒนาและวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินการในแต่ละสาขาเศรษฐกิจที่มีความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก ได้แก่ **ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) และทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)** รวมถึงการวิเคราะห์ช่องว่าง และเสนอแนวทางการพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจนั้น โดยพิจารณาจากศักยภาพและสภาพปัญหาปัจจุบันของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และนำไปพิจารณาร่วมกับแผนหลักที่ได้จากการคัดเลือกแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจทั้ง 7 สาขา ซึ่งแสดงรายละเอียดการคัดเลือกแผนหลักรายสาขาเศรษฐกิจ ดัง**หัวข้อที่ 3.2.1** ถึง **3.2.7** เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก แต่เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนานั้นมีลักษณะเป็นนามธรรม ดังนั้นเพื่อให้แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาเป็นรูปธรรม และสามารถวิเคราะห์ความสอดคล้องได้ ที่ปรึกษาจึงกำหนดเกณฑ์ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีแนวทางการศึกษาแสดงดัง**รูปที่ 3-3**



รูปที่ 3-3 แนวทางการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ปรึกษาได้กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินความสอดคล้องเป็น 3 ระดับ คือ

คะแนนเท่ากับ 1 หมายถึง แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนารายสาขาเศรษฐกิจ ส่งเสริม/สนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

คะแนนเท่ากับ 0 หมายถึง แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนารายสาขาเศรษฐกิจ ไม่มีส่วนส่งเสริมสนับสนุน ให้บรรลุเป้าหมายตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

คะแนนเท่ากับ -1 หมายถึง แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนารายสาขาเศรษฐกิจ ขัดแย้งต่อการส่งเสริม/สนับสนุน ให้บรรลุเป้าหมายตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

โดยเกณฑ์ให้คะแนนนั้นไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงน้ำหนักแต่ละเกณฑ์ว่ามีน้ำหนักผลกระทบมากหรือน้อยเพียงใดต่อทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีรายละเอียดการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาตามทางเลือก ทั้ง 3 ทางเลือกในรายสาขาเศรษฐกิจ ดังแสดงใน**หัวข้อที่ 3.2.1 ถึง 3.2.7** ต่อไปนี้

3.2.1 สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ภาคใต้มีศักยภาพในด้านภูมิศาสตร์เนื่องจากมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ซึ่งมีจีนและอินเดียเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญ มีลักษณะทางกายภาพที่เปิดสู่ทะเลทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ทำให้มีศักยภาพเป็นประตูที่สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่างๆ นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมโยงการขนส่งในแนวเหนือ-ใต้ โดยทางเหนือสามารถเชื่อมโยงสู่จีนตอนใต้และประเทศในกลุ่มอินโดจีน ส่วนแนวใต้เชื่อมโยงสู่ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ทำให้ภาคใต้สามารถพัฒนาเพื่อนำไปสู่ประตูการค้าและการลงทุนกับประเทศต่างๆ

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคใต้ สามารถสรุปปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้ดังต่อไปนี้

(1) **โครงสร้างพื้นฐานหลักไม่เพียงพอ** ได้แก่ ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือชายฝั่ง สนามบิน เป็นต้น โครงสร้างพื้นฐานหลักที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับความต้องการใช้ประโยชน์ในปัจจุบันและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ท่าเรือขนส่งสินค้าของภาคใต้ ปัจจุบันมีเพียงท่าเรือน้ำลึกสงขลาเท่านั้นที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อการส่งออกได้ ทำให้มีการใช้ประโยชน์ของท่าเรือเต็มศักยภาพ จนเกิดความแออัด อีกทั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลาขาดเครนสำหรับขนยกตู้คอนเทนเนอร์หน้าท่า ทำให้ผู้ใช้บริการท่าเรือไม่ได้รับความสะดวกในการขนส่ง ส่งผลให้มีสินค้าบางส่วน โดยเฉพาะสินค้าสำคัญของภาค ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยางพารา มีการขนส่งผ่านด่านชายแดนไปยังท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ท่าเรือปีนัง ดัง**ตารางที่ 3-7**

ตารางที่ 3-7 ปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราผ่านด่านชายแดนภาคใต้

หน่วย: ตัน

ปี	ด่านปาดังเบซาร์	ด่านสะเดา
2550	1,141,981	384,305
2551	1,101,117	373,574
2552	1,065,990	385,916
2553	1,128,393	394,967
2554	1,140,848	385,016
2555	1,140,591	399,274

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ในขณะที่ท่าเรืออื่นๆ ในภาคใต้ นั้นกลับมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพของท่าเรือ เช่น ท่าเรือระนอง ที่มีเป้าหมายเป็นท่าเรือที่สามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC แต่มีปัญหาร่องน้ำที่ตื้นและพื้นน้ำที่เป็นหินดาน เป็นอุปสรรคต่อการขยายร่องน้ำทำให้ไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ ในทางกลับกันท่าเรือบางแห่งกลับไม่มีการใช้ประโยชน์เลย ได้แก่ ท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล เป็นต้น

(2) **ขาดการเชื่อมต่อของระบบขนส่ง** ระบบคมนาคมขนส่งของภาคใต้ในปัจจุบัน ไม่ว่าเป็น ถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ยังขาดการเชื่อมต่อระบบให้ต่อเนื่องกัน (Missing Link) และมีปัญหาคอขวด (Bottle neck) เช่น ด่านชายแดนสะเดา ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่น เส้นทางรถไฟไม่เชื่อมต่อกับท่าเรือ เป็นต้นนอกจากนี้ระบบขนส่งยังขาดการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างในระบบราง และขาดการปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง ส่งผลให้การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร สาเหตุของปัญหาเกิดจากทิศทางการพัฒนาของระบบขนส่งแต่ละรูปแบบขาดการวางแผนเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบต่างๆ ให้สอดรับช่วงการขนส่งระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ขาดการมองปัญหาหรือวางแผนเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อกำหนดเป้าหมายวิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่ระบุรายละเอียดไว้ดัง**ข้อที่ 3.1** ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) **แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)**

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายของการพัฒนาตามทางเลือกนี้ จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบันแสดงดัง**ตารางที่ 3-8**

ตารางที่ 3-8 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 1

ปัญหา	เป้าหมาย / ช่องว่าง / แนวทางการพัฒนา
1) โครงสร้างพื้นฐานหลักไม่เพียงพอ 2) ขาดการเชื่อมต่อในทุกระบบขนส่ง	**<u>เป้าหมาย</u>** ส่งเสริม/สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ GRP ภาคใต้มีอัตราขยายตัวไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 2.5 ต่อปี โดยเติบโตจากโครงสร้างการผลิตในปัจจุบัน ด้วยการยกระดับประสิทธิภาพในสาขาการผลิต **<u>ช่องว่างการพัฒนา</u>** เนื่องจากเป็นการเติบโตจากแรงผลักดันและโครงสร้างการผลิตในอดีต จึงไม่มีช่องว่างในการพัฒนา **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** - โครงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ต้องมีการทบทวนแผนการดำเนินงาน เพื่อให้เหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่และไม่มีข้อขัดแย้งกับพื้นที่ - เนื่องจากทางเลือกที่ 1 ไม่ต้องการการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างการผลิต จึงเป็นการดำเนินการตามความต้องการของท้องถิ่นเป็นหลัก

(2) แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้นเป้าหมายของการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้ดังแสดงใน**ตารางที่ 3-9**

ตารางที่ 3-9 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 2

ปัญหา	เป้าหมาย / ช่องว่าง / แนวทางการพัฒนา
1) โครงสร้างพื้นฐานหลักไม่เพียงพอ 2) ขาดการเชื่อมต่อในทุกระบบขนส่ง	**<u>เป้าหมาย</u>** ส่งเสริม/สนับสนุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ GRP ภาคใต้มีอัตราขยายตัวไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 3.3 ต่อปี โดยส่งเสริมในสาขาเป้าหมาย เช่น เกษตรแปรรูป ท่องเที่ยว การค้าส่ง ค้าปลีก และการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น **<u>ช่องว่างการพัฒนา</u>** ต้องมีการส่งเสริม/สนับสนุนและยกระดับประสิทธิภาพในสาขาการผลิตเป้าหมายในระดับสูงสุดและต่อเนื่อง **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) โครงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ต้องมีการทบทวนแผนการดำเนินงาน เพื่อให้เหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาฯ 2) ต้องการความเข้มข้นในการพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพในสาขาการผลิตเป้าหมาย เป็นการดำเนินการตามความต้องการของส่วนกลางร่วมกับท้องถิ่นเป็นหลัก

(3) แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ดังนั้น เป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ **ดังแสดงในตารางที่ 3-10**

ตารางที่ 3-10 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนา สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามทางเลือกที่ 3

ปัญหา	เป้าหมาย / ช่องว่าง / แนวทางการพัฒนา
1) โครงสร้างพื้นฐานหลักไม่เพียงพอ 2) ขาดการเชื่อมต่อในทุกระบบขนส่ง	**<u>เป้าหมาย</u>** ส่งเสริม/สนับสนุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ GRP ภาคใต้มีอัตราการขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปีโดยส่งเสริมและสนับสนุนในสาขาการผลิตที่มีนวัตกรรมและมูลค่าเพิ่ม (Value-added) สูง **<u>ช่องว่างการพัฒนา</u>** ต้องมีการปรับโครงสร้างการผลิตในปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมที่มีนวัตกรรมและมูลค่าเพิ่ม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) โครงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ต้องมีการทบทวนแผนการดำเนินงาน เพื่อให้เหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาฯ 2) ต้องการการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิต จึงจำเป็นต้องเป็นการดำเนินการโดยส่วนกลางเป็นหลัก (โดยพื้นที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการ)

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้นที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลัก สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาหลักเปรียบเทียบกับทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือกดังรายละเอียดแสดงใน**หัวข้อที่ 3.2.1.1**

3.2.1.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาได้พิจารณาแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนพัฒนาที่มีความสำคัญเชื่อมโยงต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งศึกษา ทบทวนและสังเคราะห์แผนยุทธศาสตร์ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

(2) แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

(3) แผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย

(4) แผนลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง พ.ศ.2556-2563 กรมทางหลวงชนบท

(5) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563

สามารถแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาได้ดัง**รูปที่ 3-4**

รูปที่ 3-4 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ทั้งนี้ที่ปรึกษา*กำหนดให้ "แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 "เป็นแผนหลักลำดับที่ 1 และ "แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)" ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นแผนหลักลำดับที่ 2* สำหรับแผนในลำดับที่ (3) ถึง (5) นั้นที่ปรึกษาได้พิจารณาให้เป็นแผนรอง และเพื่อให้การศึกษาครอบคลุมทุกส่วนงานในสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่ปรึกษายังได้คำนึงถึงนโยบายของรัฐบาลและแผนแม่บท/แผนวิสาหกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาประกอบด้วย ซึ่งได้แก่

(1) แผนพัฒนาเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคใต้
(2) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 เรื่องเห็นชอบในหลักการกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมหรือคลัสเตอร์ที่จะได้รับการส่งเสริมสิทธิประโยชน์ในด้านการลงทุน
(3) แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558-2562 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
(4) แผนวิสาหกิจ 2555-2559 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ดังนั้นที่ปรึกษาได้แสดงรายละเอียดของแผนใน**ลำดับที่ (3)** ถึง **(5)** และแผนของหน่วยงานที่สำคัญไว้ใน **ภาคผนวก ข1**

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 ที่กำหนดให้เป็นแผนหลักลำดับที่ 1 ของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์นั้น เนื่องจากเป็นแผนที่มีการปรับปรุงล่าสุดโดยกระทรวงคมนาคมซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนผังความเชื่อมโยงได้แสดงดัง**รูปที่ 3-5**

รูปที่ 3-5 แผนผังแสดงความเชื่อมโยงนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาในระดับต่างๆ เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

สามารถสรุปรายละเอียดได้ดัง**ตารางที่ 3-11**

ตารางที่ 3-11 รายละเอียดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

เป้าหมายการพัฒนา	แผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ
เป้าหมายที่ 1:เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างทั่วถึง	**แผนงานที่ 1** การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและพัฒนาระบบรถไฟทางคู่และทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เป้าหมายที่ 2:เสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทางและกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	**แผนงานที่ 2**การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงถนน เชื่อมโยงแหล่งเกษตรและท่องเที่ยว ปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน ได้แก่ จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) รองรับการค้าการลงทุนจากการเข้าเป็นประชาคมอาเซียน
เป้าหมายที่ 3:เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง เกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน	**แผนงานที่ 3** การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ พิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ เปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
เป้าหมายที่ 4: สร้างโอกาสในการแข่งขันและให้ประเทศได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน	**แผนงานที่ 4** การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้ตามมาตรฐานสากล ส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่อง

ที่ปรึกษาพิจารณา “แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)”ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นแผนหลักลำดับที่ 2 เนื่องจากแผนพัฒนานี้ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้ความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานอย่างบูรณาการร่วมกันเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เกิดผลการปฏิบัติที่ชัดเจนโดยมุ่งเน้น

(1) ภารกิจเชิงยุทธศาสตร์และเชิงกลยุทธ์ (Strategic Plan) เน้นประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ โดยให้ความสำคัญในเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการสร้างผลกระทบที่มากกว่า

(2) ภารกิจและแนวทางการพัฒนาที่บูรณาการเนื้องาน (Issue-based) มากกว่ากำหนดตามภารกิจหน่วยงานที่เป็นเอกเทศ (Function based) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคำนึงถึงความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาอย่างบูรณาการและเป็นเอกภาพภายใต้บทบาทและอำนาจหน้าที่ที่ต่างกัน

(3) สร้างสังคมที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Society)

(4) เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในกระบวนการพัฒนา เพื่อลดอุปสรรคปัญหาในการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคเอกชนที่มาจากกฎระเบียบต่างๆ ของภาครัฐ

ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดัง**ตารางที่ 3-12**

ตารางที่ 3-12 รายละเอียดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์
ภารกิจที่ 1: การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน	**ยุทธศาสตร์ที่ 1:** เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานประกอบด้วย 2 กลยุทธ์หลัก - **กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks) - **กลยุทธ์ที่ 2** เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง **ยุทธศาสตร์ที่ 2:** ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน - **กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร - **กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน - **กลยุทธ์ที่ 3** สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน - **กลยุทธ์ที่ 4** ของยุทธศาสตร์นี้ สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
ภารกิจที่ 2: การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 3:** พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ทีมีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น ปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle Neck) ในเส้นทางขนส่งหลักและเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ มี 4 กลยุทธ์หลัก - **กลยุทธ์ที่ 1** เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก - **กลยุทธ์ที่ 2** ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ พัฒนาระบบท่าเรือหลักและเรือชายฝั่งเพื่อประหยัดพลังงาน - **กลยุทธ์ที่ 3** ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ - **กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ **ยุทธศาสตร์ที่ 4:** พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า มีกลยุทธ์หลัก 3 ประการ คือ - **กลยุทธ์ที่ 1** เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าและส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน - **กลยุทธ์ที่ 2** ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ - **กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันการออกกฎหมาย **ยุทธศาสตร์ที่ 5:** ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีกลยุทธ์หลัก 3 ประการ คือ - **กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริม Best Practice และยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล - **กลยุทธ์ที่ 2** สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน - **กลยุทธ์ที่ 3** ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์
ภารกิจที่ 3: การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	**ยุทธศาสตร์ที่ 6:** ปรับปรุงการพัฒนาและจัดการกำลังคนมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการ คือ - **กลยุทธ์ที่ 1** สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม - **กลยุทธ์ที่ 2**การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน - **กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ **ยุทธศาสตร์ที่ 7:** พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ - **กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง - **กลยุทธ์ที่ 2** สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำแผนพัฒนาข้างต้นมาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก และเนื่องจากแผนพัฒนาหลักนั้นอยู่ในรูปนามธรรม ดังนั้นเพื่อให้เป็นรูปธรรม และสามารถวิเคราะห์ความสอดคล้องได้ ที่ปรึกษาจึงกำหนดเกณฑ์เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา กับทางเลือกการพัฒนาทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการเติบโตตามโครงสร้างการผลิตในปัจจุบันของภาคใต้ ดังนั้นจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างในการพัฒนาโดยการเติบโตเศรษฐกิจในภาคใต้จะเป็นไปอย่างช้าๆ ตามโครงสร้างการผลิตสาขาเกษตรกรรม ประมง และท่องเที่ยว เป็นหลัก ดังนั้น จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิต

ในกรณีของทางเลือกนี้ จึงเปรียบเสมือนไม่จำเป็นต้องมีแผนหรือยุทธศาสตร์ในการพัฒนาภาคใต้แต่อย่างใด เพราะหากเป็นการเติบโตตามธรรมชาติและโครงสร้างการผลิตเดิม เศรษฐกิจของภาคใต้ก็สามารถเติบโตได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.50 ต่อปี ตามที่กำหนดเป้าหมายไว้ตามทางเลือกอยู่แล้ว

ที่ปรึกษาจึงประยุกต์ใช้แนวทางตามแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) เป็นหลักเกณฑ์การวิเคราะห์ โดยวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2556 คือ “การเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน” ซึ่งมีกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง ระยะยาว (8 ปี) ดังนี้

1) ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว
2) กระตุ้นเศรษฐกิจ
3) การสร้างงาน
4) กระจายรายได้
5) สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ในขณะที่แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) ประกอบด้วย 3 ภารกิจ และ 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ปรึกษาจึงได้กำหนดเกณฑ์และที่มาของเกณฑ์สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) ดัง**ตารางที่ 3-13**

ตารางที่ 3-13 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้อง สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	เกณฑ์
ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุทาน **ยุทธศาสตร์ที่ 2** ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	**เกณฑ์ที่ 1** สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมได้ในระยะยาว/เพิ่มขีดความสามารถในห่วงโซ่อุปทาน
ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอานวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า **ยุทธศาสตร์ที่ 5** ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	**เกณฑ์ที่ 2** การกระตุ้นเศรษฐกิจ/การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและบริการ
ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	**ยุทธศาสตร์ที่ 6** ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System) **ยุทธศาสตร์ที่ 7** พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อ เพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	**เกณฑ์ที่ 3** เกิดการสร้างงาน **เกณฑ์ที่ 4** มีการกระจายรายได้/ปรับปรุงและพัฒนาศักยภาพของคนและองค์กร **เกณฑ์ที่ 5** เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ดังนั้น ที่ปรึกษานำเกณฑ์ดัง**ตารางที่ 3-13** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา กับทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-14**

ตารางที่ 3-14 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

แผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมได้ในระยะยาว/เพิ่มขีดความสามารถในห่วงโซ่อุปทาน	การกระตุ้นเศรษฐกิจ/การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและบริการ	เกิดการสร้างงาน	การกระจายรายได้/ปรับปรุงและพัฒนาศักยภาพของคนและองค์กร	เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	
แผนหลักที่ 1: แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565	1	1	1	1	1	**5**
แผนหลักที่ 2: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)	1	1	1	0	0	**3**

จาก**ตารางที่ 3-14** พบว่า แผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์สอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) ที่ปรึกษาจึงนำแผนหลักที่ 1 และ แผนหลักที่ 2 ที่สอดคล้อง กับทางเลือกที่ 1 กรณีฐานไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**ต่อไป

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการเติบโตเต็มที่ตามศักยภาพของภาคใต้ ดังนั้น จึงต้องการความเข้มข้นในการพัฒนา รวมทั้งสนับสนุนเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตในบางสาขาที่สามารถดำเนินการได้ เช่น เกษตรแปรรูป ท่องเที่ยว การค้าส่ง-ค้าปลีก การขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้นในกรณีนี้ ที่ปรึกษาจึงประยุกต์ใช้แนวทางตาม “ร่าง” ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ซึ่งมีกรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมาย ดังแสดงใน**รูปที่ 3-6**

รูปที่ 3-6 กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายภายใต้ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)

โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

1) การยกระดับศักยภาพการแข่งขันและการหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางสู่รายได้สูง
2) การพัฒนาศักยภาพคนตามช่วงวัยและการปฏิรูประบบเพื่อสร้างสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ
3) การลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
4) การรองรับการเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง
5) การสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
6) การบริหารราชการแผ่นดินที่มีประสิทธิภาพ

ภายใต้กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) มีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ ดังนี้

1) เป็นประเทศที่มีรายได้สูงและมีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม
2) เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
3) เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)
4) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย
5) เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาโดยใช้ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและบริบทของภาคใต้มาประกอบการวิเคราะห์ จึงได้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์สำหรับแนวทางเลือกที่ 2 ดัง**ตารางที่ 3-15**

ตารางที่ 3-15 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้อง สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์	เกณฑ์
1) เป็นประเทศที่มีรายได้สูงและมีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม	**เกณฑ์ที่ 1** เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
2) เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	**เกณฑ์ที่ 2** การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (New Gateway Port)
3)ชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)	**เกณฑ์ที่ 3** เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)
4) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย	**เกณฑ์ที่ 4** การรองรับความเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)
5) เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	**เกณฑ์ที่ 5** การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องดัง**ตารางที่ 3-15** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-16**

ตารางที่ 3-16 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	
	เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	**เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (New Gateway Port)**	**เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)**	**การรองรับความเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)**	**การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมทเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**	
แผนหลักที่ 1: แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565	1	1	1	1	1	**5**
แผนหลักที่ 2: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)	1	1	1	0	0	**3**

จาก**ตารางที่ 3-16** พบว่า แผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์สอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ดังนั้นที่ปรึกษาจึงนำแผนหลักที่สอดคล้อง กับทางเลือกไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**ต่อไป

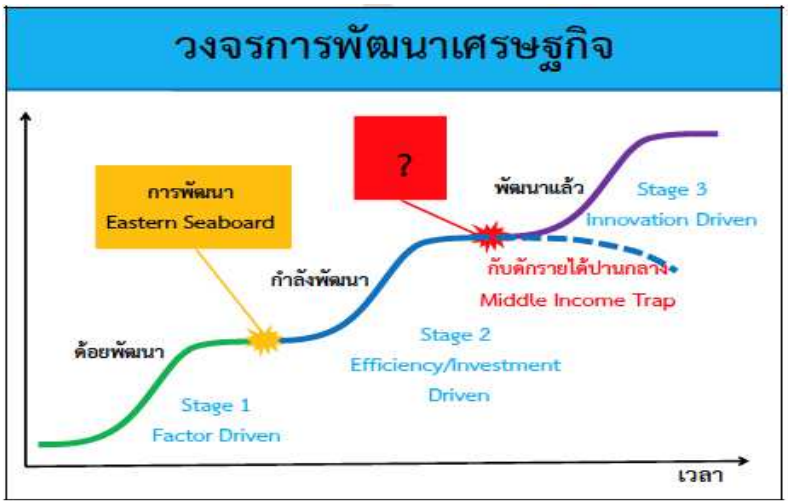
(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

พัฒนาตามแนวทางเลือกที่ 3 เป็นการเร่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ที่สูงกว่าศักยภาพของพื้นที่ ดังนั้น จึงต้องการความเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างการผลิตอย่างมีนัยสำคัญ โดยสิ่งที่ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 คาดหวัง คือ ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้ว (Developed Country) และมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ

จากการทบทวนแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ทั่วโลก สามารถแบ่งระดับของการพัฒนาเศรษฐกิจออกได้เป็น 3 ระยะ (Stages) ดังนี้[1]

- **การพัฒนาในระยะที่ 1** เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจโดยพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ภายในประเทศเป็นหลัก (Resource-Driven) ประเทศที่มีการพัฒนาในระยะนี้ มักถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศด้อยพัฒนา การพัฒนาเศรษฐกิจในระยะนี้ จะพึ่งพาสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐาน เช่น ที่ดินและแรงงานไร้ฝีมือ โดยสินค้าส่งออกจะมีรากฐานมาจากทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ เช่น แร่ และป่าไม้ เป็นต้น ดังนั้น จึงเป็นระบบเศรษฐกิจที่มีความอ่อนไหวต่อภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศมาก
- **การพัฒนาในระยะที่ 2** เป็นการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากการยกระดับ (Efficiency/Investment Driven) โดยส่วนใหญ่เป็นระดับการพัฒนาของประเทศในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries) เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการยกระดับประสิทธิภาพ (Efficiency) ในการผลิตสินค้าและบริการพื้นฐาน ยกตัวอย่างเช่น การผลิตแบบ OEM (Original Equipment Manufacturer) หรือผู้รับจ้างผลิตโดยอาศัยการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และการลงทุนโดยภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ดังนั้น การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในระยะนี้ ต้องพึ่งพาการไหลเข้าของเงินลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นผู้นำเข้าสินค้า เป็นหลัก
- **การพัฒนาในระยะที่ 3** เป็นการพัฒนาในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นปัจจัยขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Innovation Driven) โดยการปรับฐานจากการพึ่งพาเทคโนโลยีจากภายนอกมาเป็นเศรษฐกิจที่สามารถสร้างเทคโนโลยี องค์ความรู้ และนวัตกรรมด้วยตนเอง จนเกิดความสามารถในการผลิตและนำเสนอสินค้าและบริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มอย่างแตกต่างจากคู่แข่งขัน การเข้าสู่การพัฒนาในระยะนี้ จำเป็นต้องอาศัยการลงทุนในการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) การพัฒนาตลาดทุน การเข้าถึงเทคโนโลยี การพัฒนาบุคลากร และความสามารถในการดูดซับเทคโนโลยีใหม่ๆ และ**รูปที่ 3-8** แสดงวงจรการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ดังที่ได้อธิบายมาข้างต้น

[1] พินิจ AEC และการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย ภายใต้การค้าไร้พรมแดน ตอนที่ 1.รศ.ดร.สมพงษ์ศิริโสภณศิลป์พ.ศ. 2557



ที่มา: พินิจ AEC และการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย ภายใต้การค้าไร้พรมแดน ตอนที่ 1. รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, พ.ศ.2557

รูปที่ 3-7 วงจรการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย

จาก**รูปที่ 3-7** การพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละระยะจะมีอัตราการเติบโตในรูปของ“S Curve”โดยมีอัตราการเติบโตค่อนข้างช้าในช่วงแรกและขยายตัวในอัตราที่สูงในช่วงถัดมา ก่อนที่การเจริญเติบโตจะเริ่มถึงจุดอิ่มตัวและชะลอตัวในช่วงสุดท้าย หากต้องการรักษาอัตราการเติบโตที่สูงต่อไป การพัฒนาประเทศจำเป็นต้องขยับไปสู่การพัฒนาในระยะที่สูงกว่า ดังนั้นการก้าวข้ามการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะที่ต่ำกว่าไปยังเศรษฐกิจในระยะที่สูงกว่า จึงจำเป็นต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนหรือการปฏิรูปโครงสร้างการผลิตและโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นจังหวะเวลาสำคัญในการที่จะผลักดันให้ประเทศสามารถรักษาการเติบโตในอัตราสูงได้อย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ การเปลี่ยนถ่ายจากระดับการพัฒนาเศรษฐกิจจากระยะที่ 2 เป็นระยะที่ 3 นั้น จะต้องเผชิญกับความท้าทาย มากกว่าการก้าวข้ามจากระยะที่ 1 เป็นระยะที่ 2 เนื่องจากเป็นการปรับเปลี่ยนทิศทางของการพัฒนาเศรษฐกิจจากการพัฒนาระยะที่ 2 ซึ่งเน้นการพึ่งพาเทคโนโลยีจากภายนอกและการลงทุนจากต่างประเทศไปสู่การพัฒนาระยะที่ 3 ซึ่งต้องอาศัยฐานของการพึ่งพาตนเองด้านเทคโนโลยีและการพัฒนานวัตกรรมได้ด้วยตนเอง โดยเป็นการยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจที่ต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนจนถึงการปฏิรูป (Transformation) โครงสร้างของธุรกิจและการผลิตที่ให้ความสำคัญกับความก้าวหน้าในการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีเพื่อให้เกิดนวัตกรรม มากกว่าการมุ่งเน้นเฉพาะไปที่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตอย่างที่เราคุ้นเคยกันมา

การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจไทยในระยะเริ่มแรก เกิดจากความสามารถในการแทรกตัวเข้าไปแข่งขันในตลาดโลกที่ส่วนใหญ่อาศัยความพร้อมของปัจจัยด้านการผลิตและแรงงานมีฝีมือที่มีค่าจ้างต่ำ แต่เมื่อประเทศได้พัฒนามาถึงจุดหนึ่ง ค่าแรงย่อมสูงขึ้นและต้นทุนปัจจัยการผลิตต่างๆ ก็สูงขึ้นตามไปด้วย ทำให้ประเทศไม่มีขีดความสามารถในการแข่งขันภายใต้รูปแบบหรือโครงสร้างการผลิตแบบเดิมๆ อีกต่อไป เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่มีค่าแรงที่ถูกกว่า

ดังนั้น การที่จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงแนวคิดในการพัฒนาและโครงสร้างการผลิตอย่างจริงจัง ที่ปรึกษาเสนอแนะว่าสาขาที่มีความจำเป็นต่อการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาวและมีมูลค่าเพิ่ม (Value-added) สูง อาทิเช่น ปิโตรเคมี ธุรกิจบริการ และท่องเที่ยว เป็นต้น

สำหรับทางเลือกนี้ ที่ปรึกษาประยุกต์ใช้แนวทางตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) เหมือนกับแนวทางเลือกที่ 2 ที่ผ่านมา โดยประกอบกับแนวคิดการยกระดับการพัฒนา นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมซุปเปอร์คลัสเตอร์ของรัฐบาล จึงได้เป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์สำหรับทางเลือกที่ 3 ดัง**ตารางที่ 3-17**

ตารางที่ 3-17 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้อง สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ตำแหน่งยุทธศาสตร์	เกณฑ์
1) เป็นประเทศที่มีรายได้สูงและมีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม	**เกณฑ์ที่ 1** เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
2) เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	**เกณฑ์ที่ 2** การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (New Gateway Port)
3) เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)	**เกณฑ์ที่ 3** เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)
4) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย	**เกณฑ์ที่ 4** การรองรับความเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)
5) เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	**เกณฑ์ที่ 5** การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **เกณฑ์ที่ 6** ส่งเสริมและสนับสนุนสาขาการผลิตที่มีนวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มสูง

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงนำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องใน**ตารางที่ 3-17** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-18**

ตารางที่ 3-18 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้						คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	**เกณฑ์ที่ 6**	
	เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	**เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (New Gateway Port)**	**เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)**	**การรองรับความเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)**	**การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**	**ส่งเสริมและสนับสนุนสาขาการผลิตที่มีนวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มสูง**	
แผนหลักที่ 1: แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565	1	1	1	1	1	1	**6**
แผนหลักที่ 2: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)	1	1	1	0	0	0	**3**

จาก**ตารางที่ 3-18** พบว่า แผนหลักที่ 1 และแผนหลักที่ 2 ของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์สอดคล้องกับทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ดังนั้นที่ปรึกษาจึงนำทั้งสองไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.2 สาขาพลังงาน

ที่ปรึกษาศึกษาศักยภาพและสภาพปัญหาทางด้านพลังงานของพื้นที่ภาคใต้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ศักยภาพด้านพลังงานในภาคใต้ แบ่งเป็น 3 ส่วนใหญ่ คือ

<u>ส่วนที่หนึ่ง</u> คือ ด้านพลังงานไฟฟ้าของภาคใต้ ในปี 2557 มีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าจำนวน 2,563 เมกะวัตต์ โดยมีกำลังการผลิตไฟฟ้า 2,898 เมกะวัตต์ และในปี 2558 ภาคใต้มีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าจำนวน 2,709 เมกะวัตต์ โดยมีกำลังการผลิตไฟฟ้า 2,910 เมกะวัตต์ เมื่อเฉลี่ยแล้ว จะมีความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นปีละ 185 เมกะวัตต์ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

จากสถานการณ์การเกิดไฟฟ้าดับในภาคใต้ครั้งใหญ่ ส่งผลให้ต้องมีการหารือถึงการจัดหาพลังงานไฟฟ้าเพิ่มเพื่อเสริมความมั่นคง และสำรองพลังงานไฟฟ้าไว้ใช้ จึงมีความจำเป็นต้องสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่มตามแผน PDP2015 ดังแสดงไว้ในรายละเอียดใน**ภาคผนวก ข1**

<u>ส่วนที่สอง</u> คือ การปิโตรเลียมในภาคใต้ ซึ่งมีการสัมปทานแล้ว และคาดการณ์ว่าแหล่งจัดหาก๊าซธรรมชาติของไทยจะหมดภายใน 15 ปี โดยปริมาณสำรองปิโตรเลียมของประเทศไทยรวมทั้งพื้นที่พัฒนาร่วมไทย – มาเลเซีย ทั้งสามแหล่ง (คือ แหล่งนงเยาว์ แหล่งมโนราห์ และแหล่งสงขลา) สามารถผลิตได้ ประมาณ 30,000 บาร์เรลต่อวัน และมีโรงแยกก๊าซธรรมชาติไทยมาเลเซีย-อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ผลิตได้ 850 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ส่วนโรงกลั่นน้ำมันในภาคใต้ที่จำเป็นสำหรับทางเลือกที่ 3 นั้น ยังไม่มีการจัดตั้งขึ้น

<u>ส่วนที่สาม</u> คือ ศักยภาพในการเป็นแหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจ (พืชน้ำมัน) ที่สำคัญ ซึ่งพืชบางชนิดสามารถนำมาใช้เป็นพลังงานได้ ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน ที่สามารถนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตพลังงานทดแทน เช่น ไบโอดีเซล เนื่องจากน้ำมันปาล์มมีคุณสมบัติทนความร้อนได้สูง เป็นเชื้อเพลิงเสริมที่เป็นประโยชน์กับทุกฝ่ายโดยเฉพาะเกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมัน อีกทั้งเป็นพลังงานที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยมาก เนื่องจากการปลูกปาล์มน้ำมันสามารถช่วยดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ และการผลิตโดยใช้เป็นวัตถุดิบยังทำให้เกิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ประมาณร้อยละ 0.01 เท่านั้น ซึ่งไม่ส่งผลกระทบใดๆ ต่อสิ่งแวดล้อม แสดงดัง**ตารางที่ 3-19**

ตารางที่ 3-19 ปริมาณการปลูกปาล์มน้ำมัน เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผล ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ปี 2556-2558

รายภาค	เนื้อที่ยืนต้น (พันไร่)	เนื้อที่ให้ผล (พันไร่)			ผลผลิต (พันต้น)			ผลผลิตต่อเนื้อที่ให้ผล (กก.)		
	2556	2556	2557	2558	2556	2557	2558	2556	2557	2558
รวมทั้งประเทศ	**4,484**	**3,767**	**4,148**	**4,401**	**12,374**	**12,503**	**11,842**	**3,285**	**3,014**	**2,691**
ภาคเหนือ	52	12	36	48	14	25	27	1,114	696	559
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	118	45	78	108	66	87	90	1,474	1,113	831
ภาคกลาง	443	330	379	439	871	960	1,005	2,636	2,535	2,288
ภาคใต้	3,871	3,380	3,656	3,806	11,424	11,432	10,721	3,380	3,127	2,817

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

หมายเหตุ: ปี 2557-2558 พยากรณ์ ไตรมาสที่ 3 เดือนกันยายน 2558

และภาคใต้มีปริมาณชีวมวล (Biomass) ซึ่งเป็นเศษวัสดุที่เหลือใช้จากการเกษตรและการเกษตรแปรรูป (อุตสาหกรรมเบา) เป็นจำนวนมาก โดยมีโรงไฟฟ้าที่สามารถนำมาผลิตเป็นพลังงานไฟฟ้าทดแทนได้ประมาณ 2,500 เมกะวัตต์ และคาดว่าจะเพิ่มอีก 1,500 เมกะวัตต์ จากพื้นที่เพิ่มเติมตามนโยบายการบริหารการจัดการพื้นที่ (Zoning) ของกระทรวงการเกษตรฯ

ปัญหา

(1) มีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เนื่องจากขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า

(2) การผลิตพลังงานไฟฟ้ายังไม่สามารถขยายได้ตามแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (PDP2015)

(3) เรื่องจำนวนปาล์มที่ผลิตได้ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในการทำไบโอดีเซล อีกทั้งยังต้องแบ่งสัดส่วนกับการเป็นน้ำมันเพื่อบริโภค โดยตามแผนกระทรวงพลังงานจะนำ ไบโอดีเซลไปใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อยานพาหนะซึ่งไม่สามารถผลิตได้ในจำนวนที่เพียงพอ

(4) ขาดแคลนแรงงานและบุคลากร ในกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน (กรณีการเพิ่มอัตราการเติบโตร้อยละ 5)

(5) ไม่มีช่องทางที่ทำให้เกิดการขนส่งน้ำมันดิบเข้ามาในประเทศ เพื่อทำการกลั่นให้เกิดมูลค่าเพิ่ม และไม่เกิดผลพลอยได้ที่ทำให้มีวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี** (กรณีการเพิ่มอัตราการเติบโตร้อยละ 5)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาพลังงาน เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่ระบุรายละเอียดไว้ดัง**หัวข้อที่ 3.1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบัน แสดงดัง**ตารางที่ 3-20**

ตารางที่ 3-20 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 1

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เนื่องจากขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า	<u>**เป้าหมาย**</u> 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน <u>**ช่องว่าง**</u> 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ <u>**แนวทางการพัฒนา**</u> 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 1 จะปรับลดขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานเพียงเท่านั้น คือ ประมาณ 500 เมกะวัตต์ต่อโรงไฟฟ้า 1 โรง

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
จำนวนปาล์มที่ผลิตได้ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในการทำไบโอดีเซล อีกทั้งยังต้องแบ่งสัดส่วนกับการเป็นน้ำมันเพื่อบริโภค	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันให้มีจำนวนเพียงพอต่อการนำไปใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน เช่น ไบโอดีเซล 2) เพิ่มสัดส่วนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนให้มากขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมัน เนื่องจากในบางพื้นที่มีการปลูกพืชเศรษฐกิจชนิดอื่นแล้ว 2) ขาดแคลนเทคโนโลยีที่จำเป็นในการเพิ่มอัตราส่วนในการให้น้ำมันจากปาล์ม 3) ขาดแรงงานที่มีทักษะที่จำเป็นในการเก็บเกี่ยวผลปาล์มให้ได้คุณภาพ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) มีนโยบายในการเพิ่มพื้นที่ในการเพาะปลูกปาล์มให้มากขึ้น 2) พัฒนาเกษตรกร และแรงงานให้มีทักษะที่มีคุณภาพ พร้อมแนะแนวทางวางแผนการปลูกปาล์มทดแทนต้นเก่าซึ่งมีอายุมากและให้ผลผลิตน้อยลง 3) เพิ่มประสิทธิภาพในการกลั่นปาล์มน้ำมัน ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย
การผลิตพลังงานไฟฟ้ายังไม่สามารถขยายได้ตามแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (PDP2015)	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน 3) การผลิตพลังงาน การแปรรูปและการขนส่ง มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ 3) ขาดการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าทำให้ไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อเกิดมลภาวะจากการผลิต **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 1 จะปรับลดขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานเพียงเท่านั้น คือ ประมาณ 500 เมกะวัตต์ต่อโรงไฟฟ้า 1 โรง

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้ แสดงดัง **ตารางที่ 3-21**

ตารางที่ 3-21 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 2

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เนื่องจากขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 2 จะปรับลดขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานของพื้นที่ รวมถึงการเกษตรแปรรูป และรองรับนักท่องเที่ยวให้เพียงพอเท่านั้น คือ ประมาณ 500-800 เมกะวัตต์ต่อโรงไฟฟ้า 1 โรง
จำนวนปาล์มที่ผลิตได้ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในการทำไบโอดีเซล อีกทั้งยังต้องแบ่งสัดส่วนกับการเป็นน้ำมันเพื่อบริโภค	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันให้มีจำนวนเพียงพอต่อการนำไปใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน เช่น ไบโอดีเซล 2) เพิ่มสัดส่วนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนให้มากขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมัน เนื่องจากในบางพื้นที่มีการปลูกพืชเศรษฐกิจชนิดอื่นแล้ว 2) ขาดแคลนเทคโนโลยีที่จำเป็นในการเพิ่มอัตราส่วนในการให้น้ำมันจากปาล์ม 3) ขาดแรงงานที่มีทักษะที่จำเป็นในการเก็บเกี่ยวผลปาล์มให้ได้คุณภาพ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) มีนโยบายในการเพิ่มพื้นที่ในการเพาะปลูกปาล์มให้มากขึ้น 2) พัฒนาเกษตรกร และแรงงานให้มีทักษะที่มีคุณภาพ พร้อมแนะแนวทางวางแผนการปลูกปาล์มทดแทนต้นเก่าซึ่งมีอายุมากและให้ผลผลิตน้อยลง 3) เพิ่มประสิทธิภาพในการกลั่นปาล์มน้ำมัน ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
การผลิตพลังงานไฟฟ้ายังไม่สามารถขยายได้ตามแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (PDP 2015)	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน 3) การผลิตพลังงาน การแปรรูปและการขนส่ง มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ 3) ขาดการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าทำให้ไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อเกิดมลภาวะจากการผลิต **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 2 จะปรับลดขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานของพื้นที่ รวมถึงการเกษตรแปรรูป และรองรับนักท่องเที่ยวให้เพียงพอเท่านั้น คือ ประมาณ 500-800 เมกะวัตต์ต่อโรงไฟฟ้า 1 โรง

(3) แนวทางการพัฒนาสาขาพลังงานตามแนวทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้น เป้าหมายของทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-22**

ตารางที่ 3-22 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 3

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เนื่องจากขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จ

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
	ในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 3 จะคงขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าไว้ตามแผน PDP2015 ที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานของพื้นที่รวมถึงพร้อมรองรับต่ออุตสาหกรรมใหม่ และให้เพียงพอ คือ ประมาณ 870 และ 1,000 เมกะวัตต์ ตามลำดับ 3) เพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน โดยเพิ่มโรงไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน เช่น โรงไฟฟ้าจากพลังงานชีวมวล เป็นต้น
การผลิตพลังงานไฟฟ้ายังไม่สามารถขยายได้ตามแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (PDP2015)	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน 2) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการที่ดีในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน 3) การผลิตพลังงาน การแปรรูปและการขนส่ง มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ 3) ขาดการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าทำให้ไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อเกิดมลภาวะจากการผลิต **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความมั่นคงของระบบพลังงาน เช่น ปิโตรเลียม และ ไฟฟ้า 2) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 3 จะคงขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าไว้ตามแผน PDP2015 ที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานของพื้นที่รวมถึงพร้อมรองรับต่ออุตสาหกรรมใหม่ และให้เพียงพอ คือ ประมาณ 870 และ 1,000 เมกะวัตต์ ตามลำดับ 3) เพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน โดยเพิ่มโรงไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน เช่น โรงไฟฟ้าจากพลังงานชีวมวล เป็นต้น
ขาดแคลนแรงงานและบุคลากรในกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน (กรณีการเพิ่มอัตราการเติบโต 5%)	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีแรงงานที่มีทักษะและประสิทธิภาพในการผลิต แปรรูป และขนส่ง ให้เพียงพอต่อความต้องการ ในกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน 2) มีเทคโนโลยีในการผลิตที่มีคุณภาพ และลดสัดส่วนการผลิตก๊าซเรือนกระจกและได้คาร์บอนเครดิตเพิ่มขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพ ในกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน 2) ขาดการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีที่มีคุณภาพ ทำให้ไม่สามารถผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก่อเกิดมลภาวะจากการผลิต **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาศักยภาพและความรู้ให้แก่แรงงาน ให้มีทักษะที่จำเป็นในกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน 2) พัฒนาและส่งเสริมให้มีเทคโนโลยีที่มีมาตรฐานในระดับสากลในการผลิต และทำให้มีการเกิดก๊าซเรือนกระจกลดลง

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ไม่มีช่องทางที่ทำให้เกิดการขนส่งน้ำมันดิบเข้ามาในประเทศ เพื่อทำการกลั่นให้เกิดมูลค่าเพิ่ม และไม่เกิดผลพลอยได้ที่ทำให้มีวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี** (กรณีการเพิ่มอัตราการเติบโต 5%)	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีท่อส่งน้ำมันเพื่อพร้อมรองรับในการขนส่งน้ำมันดิบ 2) มีพลังงานให้เพียงพอรองรับในการเกิดอุตสาหกรรมใหม่ๆ และกรณีมีโรงกลั่นน้ำมัน 3) เกิดมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมใหม่ๆ ในการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามแผน 12 จำนวนร้อยละ5 **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดแคลนพลังงานในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ (กำลังจะหมดไป) ถ่านหินและน้ำมัน ต้องเร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม เช่น การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 2) ขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ อาจต้องพึ่งพิงพลังงานจากภายนอกประเทศ 3) ขาดช่องทางที่ทำให้เกิดการขนส่งน้ำมันดิบ 4) ขาดโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มมูลค่าของน้ำมันดิบ และเกิดผลพลอยได้จากการกลั่นซึ่งเป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างโรงไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ โดยในทางเลือกกรณีที่ 3 จะคงขนาดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าไว้ตามแผน PDP2015 ที่สร้างขึ้นให้มีเพียงพอต่อการใช้งานของพื้นที่ รวมถึงพร้อมรองรับต่ออุตสาหกรรมใหม่ และให้เพียงพอ คือ ประมาณ 870 และ 1,000 เมกะวัตต์ ตามลำดับ 2) เพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน โดยเพิ่มโรงไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน เช่น โรงไฟฟ้าจากพลังงานชีวมวล เป็นต้น 3) ต้องสร้างช่องทางให้เกิดการขนส่งน้ำมันดิบ และการกลั่นน้ำมัน ในประเทศ 4) ต้องเตรียมพลังงานให้พร้อมรองรับ และเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการกลั่นน้ำมัน

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลัก สาขาพลังงาน เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาหลัก โดยเปรียบเทียบกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดแสดงดัง**หัวข้อที่ 3.2.2.1**

3.2.2.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาพลังงาน ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาได้ทำการ*คัดเลือก "แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561" เป็นยุทธศาสตร์หลักของสาขาพลังงาน* เนื่องจาก

(1) มาจากการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นที่เกี่ยวข้องในทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาล ตลอดจนการรับฟังความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงกว้างระดับประเทศ

(2) เป็นแผนที่ครอบคลุมถึงแผนอื่นๆ ของสาขาพลังงาน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างชัดเจน

(3) ได้รับความเห็นชอบจากปลัดกระทรวงพลังงาน

(4) เป็นการพัฒนาและบริหารจัดการพลังงานเพื่อสร้างเสถียรภาพด้านพลังงานของประเทศให้มีพอเพียงต่อความต้องการและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

ซึ่ง "แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน" มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อให้มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่จะเสริมสร้างให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงาน มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าด้านพลังงานในภูมิภาค และเพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าถึงพลังงานในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม ซึ่งอาจมีการพึ่งพาตนเองในการพัฒนาพลังงานตามศักยภาพของพื้นที่

และพิจารณาแผนรอง คือ "แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 (PDP2015)" ที่สอดรับกับยุทธศาสตร์พลังงานระดับประเทศ สอดคล้องกับกับการบูรณาการกับแผนยุทธศาสตร์หลัก โดยเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยมีนโยบายต่างๆ 11 ด้านซึ่งนโยบายด้านพลังงานไฟฟ้าได้ระบุไว้ใน ข้อ 6 และ 8 อีกทั้ง กพช. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2557 เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามเป้าหมาย แสดงดัง**รูปที่ 3-8** และศึกษารายละเอียดของ แผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2558-2579 (EEP2015) และแผนพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ.2558-2579 (AEDP2015) แสดงรายละเอียดใน**ภาคผนวก ข1**

รูปที่ 3-8 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา สาขาพลังงาน

สรุปรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงานที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ได้ดัง**ตารางที่ 3-23**

ตารางที่ 3-23 สรุปรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	1) มีพลังงานเพียงพอต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน	1.1 เร่งรัดจัดหาปิโตรเลียม อาทิ การเปิดสัมปทานรอบที่ 21 การศึกษาแนวทางดำเนินการสัมปทานที่จะหมดอายุ 1.2 กระชับความร่วมมือเพื่อรับซื้อ พัฒนา และร่วมทุนโครงการพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้านและต่างประเทศเพิ่ม 1.3 ผลักดันโครงการด้านพลังงาน โดยเฉพาะด้านเชื้อเพลิง และโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นไปตามแผนการจัดหาที่กำหนดและพัฒนาแผนการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ 1.4 การสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชนเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและสร้างความรู้และเข้าใจด้านการพัฒนาโครงการพลังงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความมั่นคงและสร้างมูลค่าเพิ่มด้านพลังงานของประเทศ	1) มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหารจัดการที่เสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน 2) มีอุตสาหกรรมใหม่ด้านพลังงาน (New Growth) ของประเทศและมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าด้านพลังงานในภูมิภาค	2.1 ส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ครอบคลุม LNGReceiving Terminal, ระบบท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ คลัง LPG ระบบสายส่งไฟฟ้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศและ Smart Grid 2.2 กระจายแหล่งและชนิดเชื้อเพลิงที่หลากหลายโดยผลักดันการพัฒนาโรงไฟฟ้าตามแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า (PDP) และกระจายแหล่งจัดหาปิโตรเลียม 2.3 พัฒนาระบบรองรับสภาวะฉุกเฉิน ป้องกันแก้ไขการขาดแคลนพนักงาน อาทิ การเพิ่มน้ำมันสำรองเชิงยุทธศาสตร์เป็น 90 วัน พัฒนา Energy Bridge 2.4 การปรับปรุงระเบียบส่งเสริมการค้า การลงทุนพัฒนามาตรฐานเชื้อเพลิงและมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน ให้มีความสอดคล้องกันและสร้างภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศ 2.5 ผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางซื้อขายไฟฟ้าในภูมิภาค อาทิ การตั้ง Regional Power Coordination Center ในไทย เป็นต้น 2.6 สร้างบทบาทนำด้านพลังงานทดแทนในอาเซียนเพื่อเป็นต้นแบบในการให้ประเทศสมาชิกนำไปขยายผล อาทิ การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ เป็นต้น 2.7 สนับสนุนอุตสาหกรรม New Growth ของประเทศ เพื่อผลักดันให้ประเทศเป็น Bio Hub ของโลก อาทิ Biochemical/Biofuels, Biofuels เป็นต้น
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การกำกับดูแลกิจการพลังงานและราคาพลังงาน	1) การผลิต การแปรรูป และการขนส่งมีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนได้ใช้พลังงานที่มีคุณภาพและปลอดภัย 2) ประชาชนเข้าถึงพลังงานในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมต่อทุกภาคส่วนและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง	3.1 วางมาตรการในการกำกับดูแลคุณภาพและความปลอดภัยของสถานประกอบการพลังงาน รวมทั้งวางมาตรการป้องกันการลักลอบและการใช้ผิดประเภท 3.2 ผลักดันและสนับสนุนการดำเนินงานด้วยอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม (SHE) ของผู้ประกอบการด้วยการตรวจติดตามอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง 3.3 สร้างระบบการบริหารจัดการอุบัติภัยด้านพลังงาน 3.4 ปรับโครงสร้างราคาพลังงานให้สะท้อนต้นทุนก่อนเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและกำหนดหลักเกณฑ์การอุดหนุนเฉพาะกลุ่มที่ชัดเจนเท่าที่จำเป็นและเหมาะสม ในการแยกกลุ่มคนที่สมควรได้รับการชดเชยและกำหนดกลไกการชดเชยที่ชัดเจน 3.5 บริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นกลไกเพื่อลดความผันผวนด้านราคาและเป็นกลไกสนับสนุนพลังงานทดแทนอย่างเป็นธรรมเหมาะสม 3.6 สร้างความตระหนักและความเข้าใจให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับโครงสร้างต้นทุนและโครงสร้างราคาพลังงาน

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<u>ยุทธศาสตร์ที่ 4</u> การพัฒนาพลังงานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	1) ประเทศใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ 2) สัดส่วนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนมากขึ้น 3) ชุมชนมีการพึ่งพาตนเองในการพัฒนาพลังงานเพื่อสนองความต้องการตามศักยภาพของพื้นที่	4.1 พัฒนากลไก กฎระเบียบ มาตรฐาน มาตรการกฎหมาย และมาตรการทางการเงิน อาทิ Building Energy Code, Labeling, HEPS, MEPS สินเชื่อพลังงาน Direct Subsidy, ESCO Fund ส่งเสริมธุรกิจบริษัทจัดการพลังงาน เป็นต้น 4.2 สร้างความตระหนักและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยให้รู้การประหยัดพลังงานกับประชาชนผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม อาทิ แผนพลังงานชุมชน การใช้อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าประสิทธิภาพสูง เป็นต้น 4.3 สนับสนุนการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม และพัฒนาบุคลากรด้านการอนุรักษ์พลังงาน 4.4 ปรับปรุงประสิทธิภาพโรงไฟฟ้าให้สามารถลดค่าความสิ้นเปลืองในการใช้เชื้อเพลิงเฉลี่ยเพื่อการผลิตพลังงานไฟฟ้า (Heat Rate) 4.5 จัดทำแผนปฏิบัติการ การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เช่น โรงน้ำตาล โรงสกัดน้ำมันปาล์ม โรงงานแป้งมันและจัดทำแผนปฏิบัติการ การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตโรงไฟฟ้าในพื้นที่อุตสาหกรรมหลัก เป็นต้น 4.6 สนับสนุนการดำเนินการเพื่อลดก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานตามแผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 4.7 กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานต่างๆ เพื่อส่งเสริมการลงทุน 4.8 ปรับปรุงระบบสายส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง 4.9 ผลักดันการแก้ข้อกฎหมาย กฎระเบียบเดิมที่เกี่ยวข้องและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพลังงานทดแทน และผลักดันให้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อการส่งเสริมและกำกับดูแลพลังงานทดแทน 4.10 ส่งเสริมและสนับสนุนงานวิจัย พัฒนา และสาธิตเทคโนโลยีพัฒนาพลังงานทดแทนโดยร่วมมือกับแหล่งทุนต่างๆ ทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจและเอกชน พร้อมผลักดันให้มีผลงานวิจัยได้รับการต่อยอดเชิงพาณิชย์ รวมถึงการสร้างบุคลากรด้านพลังงานเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต 4.11 สร้างการมีส่วนร่วมและสร้างความรู้ ความเข้าใจ ในการพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด 4.12 ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์และผลิตพลังงานทดแทนในชุมชนเพิ่มมากขึ้นผ่านโครงการส่งเสริมชุมชนลงทุนพลังงานทดแทน ได้แก่ ต้นแบบการเรียนรู้ Biogas/Compressed Bio-Methane Gas/พลังงานทดแทนประเภทอื่นๆ ใช้กลไกของกองทุนพัฒนารอบโรงไฟฟ้าในการพัฒนาพลังงานทดแทนระดับชุมชน 4.13 พัฒนาชุมชนต้นแบบ อาทิ วิสาหกิจพลังงานทดแทนชุมชน (Distributed-Green-Generation: DGG) ชุมชนต้นแบบการจัดการพลังงาน Low Carbon Model Town เป็นต้น

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้กำหนดเกณฑ์ให้เป็นรูปธรรมเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 คือการให้พัฒนาไปตามกรณีฐานซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลัก (แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561) และแผนรอง (แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579) ซึ่งมีเป้าหมายของแผนที่ชัดเจน และนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-24**

ตารางที่ 3-24 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557 – 2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ
2	สร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557 - 2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่องการผลักดันโครงการทางด้านพลังงาน และยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มสัดส่วนการผลิตจากพลังงานทางเลือก - แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
3	สร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)	- แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
4	ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาพลังงานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า ซึ่งมาจากการระบุแผนอนุรักษ์พลังงาน (EEPD) เช่น มาตรการการใช้ไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ

นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 และแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 ใน**ตารางที่ 3-24** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-25**

ตารางที่ 3-25 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงาน กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาพลังงาน	การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้				คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	
	เป็นการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	เพื่อสร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ	เพื่อสร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)	ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	
1) ยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน	1	1	0	1	**3**
2) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579	0	0	1	1	**2**

จาก**ตารางที่ 3-25** พบว่า แผนพัฒนาสาขาพลังงานสอดคล้องกับทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 คือการพัฒนาเต็มศักยภาพ โดยเน้นไปที่การท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป ซึ่งที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลักได้แก่ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 และแผนรองได้แก่ แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า พ.ศ.2558-2579 ซึ่งมีเป้าหมายของแผนที่ชัดเจนนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์แสดงดัง**ตารางที่ 3-26**

ตารางที่ 3-26 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ
2	สร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การผลักดันโครงการทางด้านพลังงาน และยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มสัดส่วนการผลิตจากพลังงานทางเลือก - แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
3	สร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)	- แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
4	ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาพลังงานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า ซึ่งมาจากการระบุแผนอนุรักษ์พลังงาน (EEPD) เช่น มาตรการการใช้ไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ

จากนั้นนำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องใน**ตารางที่ 3-26** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 2 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-27**

ตารางที่ 3-27 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงาน กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาพลังงาน	การเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้				คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	
	เป็นการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	เพื่อสร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ	เพื่อสร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)	ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	
1) ยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน	1	1	0	1	**3**
2) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579	0	0	1	1	**2**

จาก**ตารางที่ 3-27** พบว่า แผนพัฒนาสาขาพลังงานสอดคล้องกับทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 คือการพัฒนาให้มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5 ซึ่งที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์แนวทางของแผนหลัก คือ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 และแผนรองคือ แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (PDP2015) พ.ศ.2558-2579 มาเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์ แสดง**ดังตารางที่ 3-28**

ตารางที่ 3-28 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาความสอดคล้องของสาขาพลังงาน

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ
2	สร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การผลักดันโครงการทางด้านพลังงาน และยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มสัดส่วนการผลิตจากพลังงานทางเลือก - แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
3	สร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)	- แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน การเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก
4	ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน พ.ศ.2557-2561 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาพลังงานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า ซึ่งมาจากการระบุแผนอนุรักษ์พลังงาน (EEPD) เช่น มาตรการการใช้ไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ
5	ส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมให้ได้อัตราการเติบโตร้อยละ 5 ต่อปี (พลังงาน+โรงกลั่นน้ำมัน)	- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน ในยุทะศาสตร์ที่ 2 เรื่อง การสร้างอุตสาหกรรมใหม่ด้านพลังงาน (โรงกลั่นน้ำมัน) - แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า ในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (ปิโตรเคมี)

โดยนำเกณฑ์การพัฒนาสาขาพลังงาน ตามทางเลือกที่ 3 ใน**ตารางที่ 3-28** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน และแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 ซึ่งแสดงผลดัง**ตารางที่ 3-29**

ตารางที่ 3-29 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาพลังงาน กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาพลังงาน	**การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**					**คะแนนรวม**
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	
	เป็นการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ	**เพื่อสร้างความมั่นคงและยั่งยืนด้านพลังงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ**	**เพื่อสร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของประเทศ (ภาคใต้)**	**ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม**	**ส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรม (ภาคใต้) ให้ได้อัตราการเติบโตร้อยละ 5 ต่อปี**	
1) ยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงาน	1	1	0	1	1	**4**
2) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 (PDP2015)	0	0	1	1	1	**3**

จาก**ตารางที่ 3-29** พบว่า แผนพัฒนาสาขาพลังงานสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.3 สาขาอุตสาหกรรม

ศักยภาพทางด้านอุตสาหกรรมของภาคใต้คือศักยภาพทางด้านวัตถุดิบซึ่งภาคใต้มีการผลิตหรือมีแหล่งวัตถุดิบที่สามารถแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรมได้หลากหลายชนิดโดยเฉพาะวัตถุดิบที่เป็นผลผลิตทางการเกษตร เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน รวมถึงวัตถุดิบที่เป็นผลผลิตทางทะเล

จากการศึกษาข้อมูลที่ปรึกษาพบว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเนื่องจากประสบกับสภาพปัญหาต่างๆ ดังนี้

(1) ภาคอุตสาหกรรมมีขนาดเล็กและมีการขยายตัวต่ำจากข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคสาขาอุตสาหกรรมในปี พ.ศ.2556 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคสาขาอุตสาหกรรม 139,086 ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมของภาคอื่นๆ ทั้งหมด ยกเว้น ภาคตะวันตกและเมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปีของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมในปี พ.ศ.2549-2556 พบว่าอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปีของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมของภาคใต้อยู่ที่ร้อยละ 4.21 ต่อปีซึ่งต่ำกว่าอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปีของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมรวมของทั้งประเทศซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 4.97 ต่อปี แสดงดัง**ตารางที่ 3-30**

ตารางที่ 3-30 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและอัตราการขยายตัวของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ในปี พ.ศ.2551– 2556

หน่วย: ล้านบาท

ปี (พ.ศ.)	2551	2552	2553	2554	2555	2556	ขยายตัวเฉลี่ยต่อปี
ประเทศ	**2,980,979**	**2,860,189**	**3,358,274**	**3,294,332**	**3,478,562**	**3,578,425**	**4.97%**
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	164,120	180,578	216,238	227,728	227,056	241,739	9.23%
ภาคเหนือ	114,532	123,095	143,208	152,853	142,401	148,654	6.55%
ภาคใต้	117,654	104,412	130,111	150,746	140,125	139,086	4.21%
ภาคตะวันออก	926,860	857,589	1,014,236	948,357	1,067,469	1,092,699	5.35%
ภาคตะวันตก	86,369	92,274	103,085	124,521	113,357	111,168	4.17%
ภาคกลาง	383,993	360,005	411,278	370,376	379,182	410,068	5.96%
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	1,187,451	1,142,242	1,340,112	1,319,765	1,408,976	1,435,015	3.83%

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

(2) โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็กโดยพิจารณาจากจำนวนเงินลงทุนเฉลี่ยและจำนวนคนงานเฉลี่ยต่อโรงงานพบว่า โรงงานในภาคใต้มีเงินลงทุนเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 21 ล้านบาทต่อโรงงาน ขณะที่เงินลงทุนเฉลี่ยต่อโรงงานของทั้งประเทศอยู่ที่ประมาณ 39 ล้านบาทต่อโรงงานและจำนวนคนงานเฉลี่ยต่อโรงงานของโรงงานในภาคใต้อยู่ที่ประมาณ 22 คนต่อโรงงานในขณะที่จำนวนคนงานเฉลี่ยต่อโรงงานของทั้งประเทศอยู่ที่ประมาณ 29 คนต่อโรงงาน แสดง**ดังตารางที่ 3-31**

ตารางที่ 3-31 จำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน จำแนกรายจังหวัดของพื้นที่ภาคใต้ ณ สิ้นปี พ.ศ.2557

พื้นที่	จำนวนโรงงาน (โรง)	มูลค่าเงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	เงินลงทุนเฉลี่ยต่อโรงงาน (ล้านบาท)	คนงานเฉลี่ยต่อโรงงาน (คน)
กระบี่	578	22,703.45	23,281	39	40
ชุมพร	806	11,229.79	12,036	14	15
ตรัง	661	12,078.40	12,739	18	19
นครศรีธรรมราช	2,145	54,257.89	56,403	25	26
นราธิวาส	491	3,019.08	3,510	6	7
ปัตตานี	888	5,220.35	6,108	6	7
พังงา	481	4,563.93	5,045	9	10
พัทลุง	843	4,699.06	5,542	6	7
ภูเก็ต	440	8,721.27	9,161	20	21
ยะลา	345	4,730.06	5,075	14	15
ระนอง	305	3,127.30	3,432	10	11
สงขลา	2,423	77,591.76	80,015	32	33
สตูล	311	3,236.45	3,547	10	11
สุราษฎร์ธานี	1,334	43,253.10	44,587	32	33
รวมทั้งภาคใต้	**12,051**	**258,431.88**	**270,483**	**21**	**22**
รวมทั้งประเทศ	**153,298**	**6,037,883.10**	**4,391,299**	**39**	**29**

ที่มา: กรมโรงงานอุตสาหกรรม

(3) โรงงานอุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นต้นมีอุตสาหกรรมหลักคืออุตสาหกรรมยางพารา รองลงมาคืออุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพาราผลิตภัณฑ์จากไม้และเฟอร์นิเจอร์ รวมถึงอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน โดยอุตสาหกรรมยางมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 41.7 ของมูลค่าการผลิต ภาคอุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่กระจายอยู่ในกลุ่มภาคใต้ชายแดนและภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย อุตสาหกรรมอาหารและการแปรรูปอาหารทะเลมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตร้อยละ 32.7 ผลิตมากที่สุดในกลุ่มภาคใต้ชายแดนโดยเฉพาะจังหวัดสงขลา และปัตตานี อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพาราและเฟอร์นิเจอร์กระจายตัวอยู่ในกลุ่มภาคใต้ชายแดนและภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยส่วนอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมีแหล่งผลิตอยู่ที่สุราษฎร์ธานี และกระบี่ โดยโรงงานอุตสาหกรรมกว่าร้อยละ 80 เป็นการสกัดน้ำมันปาล์มดิบ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหาสาขาอุตสาหกรรม เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบัน แสดงดัง**ตารางที่ 3-32**

ตารางที่ 3-32 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 1

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ภาคอุตสาหกรรมมีขนาดเล็กและมีการขยายตัวต่ำ	**<u>เป้าหมาย</u>** ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวจนมีขนาดที่เหมาะสม **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดปัจจัยสนับสนุนทางด้านเงินทุน แรงงานสาธารณูปโภค และโลจิสติกส์ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1. สร้างมาตรการส่งเสริมการลงทุน โดยมาตรการทางด้านภาษี เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ 2. สร้างนิคมอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มทางอุตสาหกรรม เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพและต้นทุนการผลิต 3. พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุน และแรงงาน
โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก	**<u>เป้าหมาย</u>** เพิ่มขนาดของโรงงานอุตสาหกรรมให้มีขนาดเหมาะสมและประหยัดต่อขนาด **<u>ช่องว่าง</u>** ผู้ประกอบการขาดทักษะ เงินทุน และแรงจูงใจ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1. จัดหาเงินทุนและเงินกู้ให้แก่ผู้ประกอบการในการขยายขนาดของโรงงาน 2. จัดตั้งหน่วยงานวิจัยเพื่อพัฒนาเทคนิคอุตสาหกรรม และพัฒนาผลิตภัณฑ์ในพื้นที่
โรงงานอุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นต้น	**<u>เป้าหมาย</u>** ยกระดับอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นกลางเพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มของผลผลิต **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม และการสนับสนุนจากภาครัฐที่ชัดเจน **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1. จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะคลัสเตอร์เพื่อยกระดับอุตสาหกรรม 2. สนับสนุนทางด้านเงินทุน และสนับสนุนการลงทุนจากผู้ผลิตที่มีความชำนาญการ

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้แสดงดัง **ตารางที่ 3-33**

ตารางที่ 3-33 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 2

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ภาคอุตสาหกรรมมีขนาดเล็กและมีการขยายตัวต่ำ	**<u>เป้าหมาย</u>** ภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัว โดยเน้นการแปรรูปสินค้าเกษตรแบบครบวงจร **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดปัจจัยสนับสนุนทางด้านเงินทุน แรงงานสาธารณูปโภค เทคโนโลยี และโลจิสติกส์ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างมาตรการส่งเสริมการลงทุน โดยมาตรการทางด้านภาษี เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำโดยเน้นการยกระดับอุตสาหกรรม 2) สร้างนิคมอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มทางอุตสาหกรรม เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพและต้นทุนการผลิต 3) พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุน และแรงงาน
โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก	**<u>เป้าหมาย</u>** เพิ่มขนาดของโรงงานอุตสาหกรรมให้มีขนาดเหมาะสมและประหยัดต่อขนาด ส่งเสริมให้มีการลงทุนจากผู้ประกอบการที่มีเงินทุนและทักษะทั้งจากในและต่างประเทศ **<u>ช่องว่าง</u>** ผู้ประกอบการขาดทักษะ เงินทุน แรงจูงใจ และขาดแรงดึงดูดการลงทุนจากภายนอก **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดหาเงินทุนและเงินกู้ให้แก่ผู้ประกอบการในการขยายขนาดของโรงงาน 2) จัดตั้งหน่วยงานวิจัยเพื่อพัฒนาเทคนิคอุตสาหกรรม และพัฒนาผลิตภัณฑ์ในพื้นที่ 3) กำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากภายนอก โดยเน้นผู้ที่มีความชำนาญการในอุตสาหกรรมการเกษตรขั้นกลางถึงขั้นสูง
โรงงานอุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นต้น	**<u>เป้าหมาย</u>** ยกระดับอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นกลางและขั้นสูง เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มของผลผลิต **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม และการสนับสนุนจากภาครัฐที่ชัดเจน ขาดองค์ความรู้ เทคนิค และทักษะในการอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นกลางและขั้นสูง **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะคลัสเตอร์เพื่อยกระดับอุตสาหกรรม 2) สนับสนุนทางด้านเงินทุน และสนับสนุนการลงทุนจากผู้ผลิตที่มีความชำนาญการ

(3) แนวทางการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้น เป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้แสดงดัง**ตารางที่ 3-34**

ตารางที่ 3-34 สรุปเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกที่ 3

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ภาคอุตสาหกรรมมีขนาดเล็กและมีการขยายตัวต่ำ	**<u>เป้าหมาย</u>** ภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัวจนมีขนาดใหญ่ โดยเน้นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมไปสู่อุตสาหกรรมหนักที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดปัจจัยสนับสนุนทางด้านเงินทุน โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค เทคโนโลยี และโลจิสติกส์ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และเฉพาะด้านเพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มทางอุตสาหกรรม โดยเน้นการอุตสาหกรรมหนัก 2) ลงทุนในสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อดึงดูดการลงทุน 3) กำหนดมาตรการทั้งทางด้านภาษี การลงทุน และกฎหมาย เพื่อดึงดูดการลงทุน
โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก	**<u>เป้าหมาย</u>** เพิ่มขนาดของโรงงานอุตสาหกรรมให้มีขนาดใหญ่และมีเทคโนโลยีระดับสูง ส่งเสริมให้มีการลงทุนจากผู้ประกอบการที่มีเงินทุนและทักษะทั้งจากในและต่างประเทศ **<u>ช่องว่าง</u>** ขาดเงินลงทุน และขาดแรงดึงดูดการลงทุนจากภายนอก **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** กำหนดมาตรการต่างๆเพื่อดึงดูดการลงทุนจากภายนอก โดยเน้นผู้ที่มีความชำนาญการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย
โรงงานอุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นต้น	**<u>เป้าหมาย</u>** ยกระดับอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นอุตสาหกรรมหนักที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมของภาค **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม และการสนับสนุนจากภาครัฐที่ชัดเจน 2) ขาดโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ 3) ขาดองค์ความรู้ เทคนิค และทักษะในการอุตสาหกรรมเป้าหมาย **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ 2) จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางสาธารณูปโภคเพื่อดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) กำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากภายนอก

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลัก สาขาอุตสาหกรรม เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาหลัก โดยเปรียบเทียบกับทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดแสดงดัง**หัวข้อที่ 3.2.3.1**

3.2.3.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

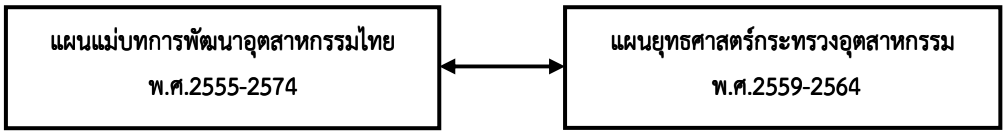
แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯ สาขาอุตสาหกรรม ที่มีความเชื่อมโยงต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีดังนี้

(1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559-2564

(2) แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574

คัดเลือก "แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559–2564" เป็นแผนหลักของสาขาอุตสาหกรรมเป็นแผนหลักที่ 1 เนื่องจากเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญต่อความสอดคล้องกับแผนและนโยบายในระดับต่างๆ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ.2555-2559 ประเด็นสำคัญตามมติและข้อสั่งการของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) นโยบายรัฐบาล, นโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม, แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574 รวมทั้งยังตระหนักถึงความสอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ทั้งในด้านภาวะเศรษฐกิจและสังคมไทยในช่วงที่ผ่านมา รวมถึงจุดยืนทางยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด (Positioning) ซึ่งแสดงถึงศักยภาพของพื้นที่ที่มีความต้องการในการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อก่อให้เกิดการเชื่อมโยงในทิศทางเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรมและมุ่งไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างแท้จริง

นอกจากนี้ยังได้*คัดเลือก "แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574" เป็นแผนหลักของสาขาอุตสาหกรรมเป็นแผนหลักที่ 2* เนื่องจากแผนงานดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยเน้นเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยในอนาคต ทั้งในภาพรวมและรายสาขาที่สำคัญ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพทางการแข่งขันในระดับนานาชาติ สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และสร้างงานให้แก่ประชาชน ตลอดจนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้มีความสมดุล เป็นฐานรากในการพัฒนาประเทศไปสู่ความยั่งยืนต่อไปโดยแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์สาขาอุตสาหกรรมดัง**รูปที่ 3-9**



รูปที่ 3-9 ความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์ สาขาอุตสาหกรรม

จากการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559–2564 และแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574 โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-35** และ**ตารางที่ 3-36**

ตารางที่ 3-35 สรุปแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559-2564

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม	เพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นฐานของประเทศ โดยเน้นการใช้วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มผลิตภาพและมาตรฐานให้ภาคอุตสาหกรรมมีความสามารถในการแข่งขันในระดับที่สูงขึ้น	1) ประยุกต์ใช้ดิจิทัลวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน 3) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 4) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 5) พัฒนามาตรฐานการตรวจสอบรับรองและการควบคุมกำกับดูแลเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัยของประชาชนและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน 6) พัฒนาวัตถุดิบต้นน้ำและอุตสาหกรรมพื้นฐาน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม	เพื่อสร้างโอกาสและลดอุปสรรคในการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม	1) ปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม 2) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเพื่อบูรณาการการทำงานและประกอบการตัดสินใจในการลงทุน 3) พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม 4) แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม	เพื่อลดปัญหาการก่อมลภาวะและสร้างความยั่งยืนให้กับภาคอุตสาหกรรม	1) ส่งเสริมสถานประกอบการให้มีการพัฒนากระบวนการผลิตและยกระดับการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว 2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมเพื่อผลักดันและจูงใจให้สถานประกอบการมีการปรับปรุงระบบเพื่อเป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม 3) บริหารจัดการกากอุตสาหกรรมครบวงจร 4) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 5) พัฒนาเครือข่ายเฝ้าระวังและจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและชุมชน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาสมรรถนะองค์กรเพื่อพัฒนาระบบและความสามารถของบุคลากร	เพื่อพัฒนาระบบและความสามารถของบุคลากรในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการและประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและมีธรรมาภิบาล	1) ปรับโครงสร้างองค์กรพัฒนาระบบบริหารจัดการจัดหาเครื่องมือจัดการองค์ความรู้เพื่อยกระดับศักยภาพการปฏิบัติงาน 2) พัฒนาศักยภาพของบุคลากรในองค์กรให้สามารถผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืน 3) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อการบริหารและการบริการที่มีประสิทธิภาพ 4) ส่งเสริมธรรมาภิบาลและสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการเพื่อต่อต้านการทุจริตคอรัปชั่น

ผลทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574 โดยแสดง**ตารางที่ 3-36**

ตารางที่ 3-36 สรุปแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555–2574

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ	1) การสร้างความเข้มแข็งให้กับคลัสเตอร์ 2) การสร้างความยั่งยืนให้กับคลัสเตอร์ 3) การยกระดับคลัสเตอร์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน	1) การเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการ SMEs 2) การสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการ SMEs 3) การยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการ 4) การสร้างความยั่งยืนของผู้ประกอบการการไทย 5) การเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรี 6) การสร้างโอกาสจากการขยายตลาดใหม่ๆ 7) การสร้างโอกาสความร่วมมือจากการเปิด AEC
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับโครงสร้างสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างบูรณาการ	1) การบังคับใช้มาตรฐานการผลิตในด้านต่างๆ 2) การสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุน 3) การยกระดับศักยภาพบุคลากร 4) การพัฒนาทักษะแรงงานอุตสาหกรรม 5) การพิจารณากฎระเบียบและข้อบังคับที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม 6) การส่งเสริมนวัตกรรม และปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา 7) การส่งเสริมการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษานำแผนพัฒนาหลักทั้ง 2 มาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก โดยกำหนดเกณฑ์ให้เป็นรูปธรรมเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องได้โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 ไม่มีการลงทุนทางด้านสาธารณูปโภคขนาดใหญ่เพื่อทำการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ โครงสร้างเศรษฐกิจของภาคใต้จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ และภาคอุตสาหกรรมในภาคใต้ยังคงเป็นการแปรรูปและเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องจึงมุ่งเน้นไปที่การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรในพื้นที่ การพัฒนามาตรฐานเพื่อการส่งออก การรวมกลุ่มกันเพื่อให้เกิดห่วงโซ่อุปทานในการผลิตสินค้าดังกล่าว และการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา ซึ่งกำหนดเกณฑ์มาจากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม และแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย แสดงดัง**ตารางที่ 3-37**

ตารางที่ 3-37 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าการเกษตรในพื้นที่	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) ประยุกต์ใช้ดิจิทัลวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) พัฒนาวัตถุดิบต้นน้ำและอุตสาหกรรมพื้นฐาน
2	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) พัฒนามาตรฐานการตรวจสอบรับรองและการควบคุมกำกับดูแลเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัยของประชาชนและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ โดยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งให้กับคลัสเตอร์ 2) การสร้างความยั่งยืนให้กับคลัสเตอร์ และการยกระดับคลัสเตอร์
3	การสร้างมาตรฐานการผลิตสินค้า	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) ประยุกต์ใช้ดิจิทัลวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน 3) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 4) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 5) พัฒนามาตรฐานการตรวจสอบรับรองและการควบคุมกำกับดูแลเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัยของประชาชนและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน 6) พัฒนาวัตถุดิบต้นน้ำและอุตสาหกรรมพื้นฐาน **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืนโดยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการ SMEs 2) การยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการ 3) การสร้างความยั่งยืนของผู้ประกอบการไทย 4) การเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรี 5) การสร้างโอกาสความร่วมมือจากการเปิด AEC

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
4	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมาย	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยการ 1) ปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม 2) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเพื่อบูรณาการการทำงานและประกอบการตัดสินใจในการลงทุน 3) พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม 4) แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้
5	พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน 2) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 3) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืนโดยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการ SMEs 2) การยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการ 3) การสร้างความยั่งยืนของผู้ประกอบการไทย 4) การเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรี 5) การสร้างโอกาสความร่วมมือจากการเปิด AEC **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับโครงสร้างสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างบูรณาการโดยการ 1) การสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการยกระดับศักยภาพบุคลากรรวมทั้งการพัฒนาทักษะแรงงานอุตสาหกรรม 2) การส่งเสริมการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ

นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555–2574 ใน**ตารางที่ 3-37** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 1 ซึ่งแสดงผลดัง**ตารางที่ 3-38**

ตารางที่ 3-38 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนา สาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าการเกษตรในพื้นที่	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	การสร้างมาตรฐานการผลิตสินค้า	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมาย	พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม	
1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559 - 2564	1	1	1	1	1	**5**
2) แผนแม่บทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 - 2574	0	1	1	0	1	**3**

จาก**ตารางที่ 3-38** พบว่า แผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรมสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 อัตราการเติบโตของผลผลิตของภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยว (โรงแรมและภัตตาคาร) จะถูกผลักดันไปสู่ระดับที่ใช้ศักยภาพเต็มที่ โดยการใช้ทรัพยากรด้านการเกษตรให้เต็มศักยภาพพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตการเกษตรและศักยภาพของเกษตรกรพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้จะพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจ โดยร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาด่านชายแดนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า อีกทั้งมุ่งเน้นบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน

จากทางเลือกการพัฒนาดังกล่าว คาดการณ์ว่าสามารถเพิ่มอัตราการเติบโตของผลผลิตของภาคอุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยวได้ จากร้อยละ 2.83 เป็นร้อยละ 4.0 และจากร้อยละ 2.83 เป็นร้อยละ 7.0 ในระหว่าง พ.ศ.2560-2574 ตามลำดับเหตุที่ภาคการเกษตรไม่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาคการผลิตถูกจำกัดด้วยปริมาณพื้นที่เพาะปลูกที่ภาคใต้ได้มีการใช้เต็มที่แล้ว จากการใช้ศักยภาพของภาคการผลิตและการบริการเต็มที่จะทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวม (Gross Regional Product) ของภาคใต้เพิ่มเป็นร้อยละ 3.37 จากระดับร้อยละ 2.5 ของทางเลือกที่ 1 ในระหว่าง พ.ศ.2560-2574 โดยโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคใต้จะเปลี่ยนแปลงจากภาคการท่องเที่ยวมีสัดส่วนที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น ส่วนภาคอุตสาหกรรมจะเพิ่มขึ้นพอสมควร จึงจำเป็นต้องเน้นมาตรการส่งเสริมการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่โดยยังคงเป็นการแปรรูปและเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องจึงมุ่งเน้นไปที่มาตรการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่ การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรในพื้นที่ การพัฒนามาตรฐานเพื่อการส่งออก การรวมกลุ่มกันเพื่อให้เกิดห่วงโซ่อุปทานในการผลิตสินค้าดังกล่าว และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน ซึ่งกำหนดเกณฑ์มาจากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม และแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทยแสดงดัง**ตารางที่ 3-39**

ตารางที่ 3-39 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมในยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยการ 1) ปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม 2) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเพื่อบูรณาการการทำงานและประกอบการตัดสินใจในการลงทุน 3) พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม 4) แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้
2	การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรในพื้นที่	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมในยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) ประยุกต์ใช้ดิจิทัลวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) พัฒนาวัตถุดิบต้นน้ำและอุตสาหกรรมพื้นฐาน

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
3	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) พัฒนามาตรฐานการตรวจสอบรับรองและการควบคุมกำกับดูแลเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัยของประชาชนและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ โดยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งให้กับคลัสเตอร์ 2) การสร้างความยั่งยืนให้กับคลัสเตอร์ และการยกระดับคลัสเตอร์
4	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมาย	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมในยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยการ 1) ปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม 2) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเพื่อบูรณาการการทำงานและประกอบการตัดสินใจในการลงทุน 3) พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม 4) แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้
5	การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมในยุทธศาสตร์ที่ 3** การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการ 1) ส่งเสริมให้มีการพัฒนากระบวนการผลิตและยกระดับการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว 2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมเพื่อผลักดันและจูงใจให้สถานประกอบการมีการปรับปรุงระบบเพื่อเป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม 3) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 4) พัฒนาเครือข่ายเฝ้าระวังและจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและชุมชน

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555–2574 ใน**ตารางที่ 3-39** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งแสดงผลดัง**ตารางที่ 3-40**

ตารางที่ 3-40 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

ยุทธศาสตร์การพัฒนา สาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่	การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าการเกษตรในพื้นที่	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมาย	การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	
1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559-2564	1	1	1	1	1	**5**
2) แผนแม่บทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม พ.ศ.2555-2574	0	1	1	0	1	**3**

จาก**ตารางที่ 3-40** พบว่า แผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรมสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการเร่งรัดการเติบโตเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของอัตราการเติบโตที่ระดับร้อยละ 5 ตามที่กำหนดไว้ในทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่ให้ผลทางเศรษฐกิจที่ดีสุด และมีอัตราการเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14 ทัดเทียมกับค่าเฉลี่ยของประเทศ ประชาชนในภาคใต้จะได้รับการยกระดับความเป็นอยู่จากระดับปัจจุบัน โดยสามารถมีรายได้ต่อหัวสูงกว่ากรณีทางเลือกที่ 1 ถึงร้อยละ 35.7 เมื่อเทียบตามระยะเวลาในช่วงปลายแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 14

ทางเลือกนี้เป็นการเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคใต้ให้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก โดยไม่สามารถอาศัยการเพิ่มฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่เป็นเกษตรแปรรูปในปัจจุบันได้ ดังนั้นจึงควรสร้างการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ ที่เป็นอุตสาหกรรมหนัก โดยอุตสาหกรรมใหม่นี้จะต้องสร้างมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยปีละ 477,032 ล้านบาทต่อปี ในช่วง พ.ศ.2565-2574 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจของทางเลือกที่ 3

ที่ปรึกษาได้กำหนดเกณฑ์จากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม และแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย แสดงดัง**ตารางที่ 3-41**

ตารางที่ 3-41 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องสาขาอุตสาหกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ และการพัฒนาในนิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยการ 1) ปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม 2) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเพื่อบูรณาการการทำงานและประกอบการตัดสินใจในการลงทุน 3) พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม 4) แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้
2	การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงในพื้นที่	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) ประยุกต์ใช้ดิจิทัลวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน
3	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 2) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3) พัฒนามาตรฐานการตรวจสอบรับรองและการควบคุมกำกับดูแลเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัยของประชาชนและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ ด้วยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งให้กับคลัสเตอร์ 2) การสร้างความยั่งยืนให้กับคลัสเตอร์ และการยกระดับคลัสเตอร์

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
4	พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยการ 1) เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน 2) พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม 3) เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมเป้าหมาย **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืนโดยการ 1) การสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการ SMEs 2) การยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการ 3) การสร้างความยั่งยืนของผู้ประกอบการไทย 4) การเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรี 5) การสร้างโอกาสความร่วมมือจากการเปิด AEC **แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับโครงสร้างสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างบูรณาการโดยการ 1) การสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการยกระดับศักยภาพบุคลากรรวมทั้งการพัฒนาทักษะแรงงานอุตสาหกรรม 2) การส่งเสริมการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ
5	การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	**แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมในยุทธศาสตร์ที่ 3** การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการ 1) ส่งเสริมสถานประกอบการให้มีการพัฒนากระบวนการผลิตและยกระดับการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว 2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมเพื่อผลักดันและจูงใจให้สถานประกอบการมีการปรับปรุงระบบเพื่อเป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม 3) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 4) พัฒนาเครือข่ายเฝ้าระวังและจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและชุมชน

ดังนั้นนำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องใน**ตารางที่ 3-41** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 3 โดยแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-42**

ตารางที่ 3-42 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

ยุทธศาสตร์การพัฒนา สาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ และการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ	การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงในพื้นที่	การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม	การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	
1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2559 - 2564	1	1	1	1	1	**5**
2) แผนแม่บทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 - 2574	0	0	1	1	0	**2**

จาก**ตารางที่ 3-42** พบว่า แผนพัฒนา สาขาอุตสาหกรรมสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.4 สาขาเกษตรกรรม

ศักยภาพและสภาพปัญหาทางด้านเกษตรกรรมของพื้นที่ภาคใต้ มีรายละเอียดดังนี้

ศักยภาพของภาคใต้เป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศโดยเฉพาะปาล์มน้ำมัน ยางพารา ผลิตผลการประมง ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาถึงอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรกรรมได้แก่ ไม้ยางแปรรูป ผลไม้แปรรูป อาหารทะเลแปรรูป เป็นต้น

และจากการศึกษาปัญหาเกษตรกรรมของภาคใต้พบว่ายังคงมีปัญหาของเรื่องฐานการผลิตที่แคบ เนื่องจากมีผลผลิตไม่กี่ชนิด เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และการประมง ที่มีสัดส่วนการผลิตเป็นจำนวนมากและยังพบปัญหาในเรื่องของราคาของผลผลิตทางการเกษตร ปัญหาการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร ปัญหาการใช้แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการเกษตรและประสิทธิภาพการแปรรูปสินค้าเกษตรโดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **ราคาของผลผลิตทางการเกษตร** เนื่องจากพื้นที่การเกษตรในภาคใต้ส่วนใหญ่ เป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งเป็นพืชที่มีราคาผูกพันกับราคาของตลาดโลก เมื่อราคาผลผลิตลดลง จึงได้รับผลกระทบโดยตรง ดัง**ตารางที่ 3-43** นอกจากนี้ราคาสินค้าเกษตรกรรมในประเทศส่วนใหญ่ถูกกำหนดโดยตลาดขายส่งในกรุงเทพมหานคร และแปลงลงมาสู่แหล่งผลิตโดยผ่านระบบพ่อค้าคนกลาง ซึ่งรู้ความเคลื่อนไหวของตลาดและราคารวดเร็วและถูกต้องกว่ากลุ่มเกษตรกรผู้ผลิต จึงทำให้เกษตรกรมีอำนาจต่อรองน้อยมาก ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของเกษตรกรตามมา

ตารางที่ 3-43 ราคาผลผลิตทางการเกษตร

หน่วย: บาท/กก.

สินค้าเกษตร	ราคาผลผลิต			
	2555	2556	2557	2558
แผ่นยางดิบ	91.07	75.55	55.53	46.72
น้ำยางสด	89.98	73.78	55.25	45.94
แผ่นยางรมควันชั้น 3	92.79	80.25	60.8	52.39
ปาล์มน้ำมัน	5.09	3.82	4.69	4.22
กุ้งขาว (70 ตัว/กก.)	211.25	208.65	210.64	189.5

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคใต้

(2) **การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร** พื้นที่การเกษตรในภาคใต้ส่วนใหญ่มีผลผลิตหลักๆ คือ ยางพารา ซึ่งเป็นไม้ยืนต้น ทำให้ดินเสื่อมสภาพ รวมถึงไม่ได้ใช้ที่ดินทางการเกษตรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ และยังพบว่าที่ดินสำหรับทำการเกษตรถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่อยู่อาศัย รีสอร์ท จึงส่งผลให้จำนวนครัวเรือนเกษตรกรมีพื้นที่ทำการเกษตรลดน้อยลง แสดงดัง**ตารางที่ 3-44**

ตารางที่ 3-44 สถิติการใช้ที่ดินภาคใต้

หน่วย: พันไร่

ประเภทเนื้อที่	2552	2553	2554	2555	2556
เนื้อที่ทั้งหมด	**44,197**	**44,197**	**44,197**	**44,197**	**44,197**
เนื้อที่ถือครองทางการเกษตร	**22,214**	**22,025**	**21,772**	**21,770**	**21,768**
ที่นา	1,784	1,502	1,228	1,225	1,224
ที่พืชไร่	17	12	10	10	10
ที่ไม้ผลและไม้ยืนต้น	18,976	19,127	19,160	19,160	19,160
ที่สวนผักและไม้ดอก	123	125	127	128	127
เนื้อที่การใช้ประโยชน์ทาง การเกษตรอื่นๆ	1,313	1,260	1,247	1,248	1,247
เนื้อที่นอกการเกษตร	**10,299**	**10,488**	**10,741**	**10,743**	**11,378**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

จาก**ตารางที่ 3-44** พบว่า พื้นที่ถือครองเพื่อทำการเกษตรมีปริมาณที่ลดลง แต่ปริมาณที่ดินที่นอกเหนือจากการเกษตรมีปริมาณที่เพิ่มขึ้นทุกปี

(3) การใช้แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการเกษตร เนื่องจากภาคใต้มีพื้นที่ศักยภาพการพัฒนาระบบชลประทานมีอยู่ประมาณ 436,137 ไร่ ซึ่งได้รับการพัฒนาชลประทานไปแล้ว 55,074 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.47 และยังมีแหล่งน้ำที่สำคัญของภาคใต้ ได้แก่ แม่น้ำตาปี แม่น้ำหลังสวน แม่น้ำปากพนัง เป็นต้น ซึ่งไม่เพียงพอต่อการใช้ประโยชน์ทางการเกษตรได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากต้องแบ่งจัดสรรน้ำไปยังส่วนต่างๆ แสดงดัง**ตารางที่ 3-45** ถึงแม้ว่าความต้องการใช้น้ำเพื่อการเกษตรมีปริมาณการมากกว่าความต้องการใช้น้ำในส่วนอื่นๆ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อการเพาะปลูกครั้งที่สอง และครั้งต่อๆ ไป จึงส่งผลต่อการขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตรและทำให้มีปริมาณผลผลิตลดลงกว่าการคาดการณ์

ตารางที่ 3-45 ปริมาณความต้องการน้ำในภาคใต้

หน่วย: ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี

ลุ่มน้ำ	ความต้องการใช้น้ำ				รวม
	การเกษตร	อุปโภคบริโภคและการท่องเที่ยว	อุตสาหกรรม	รักษาระบบนิเวศ	
ภาคใต้ฝั่งตะวันออก	2,573.00	120	66.2	12.01	**2,771.21**
ภาคใต้ฝั่งตะวันตก	64.65	134.89	36.79	22.73	**259.06**
รวม	**2,637.65**	**254.89**	**102.99**	**34.74**	**3,030.27**

ที่มา: สำนักอุทกวิทยาและการบริหารน้ำ กรมชลประทาน

(4) ประสิทธิภาพการแปรรูปสินค้าการเกษตร เกษตรกร สถาบันเกษตร ผู้ประกอบการและภาคเอกชน ยังขาดความรู้และทักษะความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าเกษตร ทั้งด้านการผลิต การบรรจุภัณฑ์ กระบวนการผลิต เครื่องมือเครื่องใช้ และส่วนใหญ่ผลผลิตการเกษตรเป็นสินค้าซ้ำๆ ขาดความแตกต่างและหลากหลาย และจากข้อมูลธนาคารแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2557 พบว่า การผลิตและการส่งออกในภาคอุตสาหกรรมลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ.2556 ทั้งอุตสาหกรรมยางพาราแปรรูป อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบ เนื่องจากขาดแคลนวัตถุดิบ ส่วนอุตสาหกรรมถุงยางมือ ไม้ยางพารา คงมีการส่งออกเพิ่มขึ้น

ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาเกษตรกรรม เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ระบุรายละเอียดไว้ใน **หัวข้อที่ 3.1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายจึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบันแสดงดัง**ตารางที่ 3-46**

ตารางที่ 3-46 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 1

ปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ราคาของผลผลิตทางการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ราคาสินค้าเกษตรมีความมั่นคงและทำให้เกษตรกรมีรายได้ในระดับเพียงพอแก่การยังชีพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ระดับราคาของสินค้าเกษตรขึ้นอยู่กับอุปสงค์จากภาคนอกประเทศที่ไม่อยู่ในความควบคุม ขาดกลไกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการรักษาระดับราคา **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สนับสนุนการนำสินค้าเกษตรไปแปรรูป 2) ส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อให้ผลผลิตทางการเกษตรเก็บได้นานขึ้น 3) สร้างกลไลที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการรักษาระดับราคาสินค้าเกษตร
การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ขยายพื้นที่การเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น และพัฒนาพื้นที่ให้มีผลิตผลเพิ่มขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พื้นที่มีจำกัด และขาดการพัฒนาที่ดินที่เหมาะสม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาและปรับปรุงที่ดิน และพัฒนาระบบชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น
การใช้แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีระบบชลประทานที่ครอบคลุมพื้นที่เกษตรกรรม และมีระบบจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการพัฒนาระบบชลประทานที่ครอบคลุม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ลงทุนในโครงการพัฒนาระบบชลประทานเพื่อการเกษตรกรรมที่ยั่งยืน
ประสิทธิภาพการแปรรูปสินค้าการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การแปรรูปสินค้าเกษตรกรรมมีประสิทธิภาพระดับสูง **<u>ช่องว่าง</u>** 1) เกษตรกรขาดองค์ความรู้ ทักษะ และเงินทุน **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ให้การสนับสนุนทางด้านเงินทุนเพื่อการพัฒนาเทคนิคการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรม 2) จัดตั้งหน่วยงานวิจัยเพื่อการวิจัยและพัฒนาการแปรรูปสินค้า และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมตามแนวทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 พัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้นเป้าหมายจึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-47**

ตารางที่ 3-47 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 2

ปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ราคาของผลผลิตทางการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ราคาสินค้าเกษตรมีความมั่นคงและทำให้เกษตรกรมีรายได้ในระดับเพียงพอแก่การยังชีพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ระดับราคาของสินค้าเกษตรขึ้นอยู่กับอุปสงค์จากภาคนอกประเทศที่ไม่อยู่ในความควบคุม ขาดกลไกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการรักษาระดับราคา **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สนับสนุนการนำสินค้าเกษตรไปแปรรูป โดยสนับสนุนอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรจะได้รับการส่งเสริมอย่างเต็มที่ 2) ส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อให้ผลผลิตการเกษตรสามารถเก็บได้นาน 3) สร้างกลไกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการการรักษาระดับราคาสินค้าเกษตร
การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ขยายพื้นที่การเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น และพัฒนาพื้นที่ให้มีผลิตผลเพิ่มขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พื้นที่มีจำกัด และขาดการพัฒนาที่ดินที่เหมาะสม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาและปรับปรุงที่ดิน 2) พัฒนาระบบชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น
การใช้แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีระบบชลประทานที่ครอบคลุมพื้นที่เกษตรกรรม และมีระบบจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการพัฒนาระบบชลประทานที่ครอบคลุม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ลงทุนในโครงการพัฒนาระบบชลประทานเพื่อการเกษตรกรรมที่ยั่งยืน
ประสิทธิภาพการแปรรูปสินค้าการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การแปรรูปสินค้าเกษตรกรรมมีประสิทธิภาพระดับสูง 2) มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรม **<u>ช่องว่าง</u>** 1) เกษตรกรขาดองค์ความรู้ ทักษะ และเงินทุน 2) ขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรมในระดับสูง **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ให้การสนับสนุนทางด้านเงินทุนเพื่อการพัฒนาเทคนิคการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรม การกำหนดมาตรฐานเพื่อใช้สินค้าการเกษตรในการผลิตอุตสาหกรรม 2) จัดตั้งหน่วยงานวิจัยเพื่อการวิจัยและพัฒนาการแปรรูปสินค้า และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว

(3) แนวทางการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมตามแนวทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ดังนั้น เป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-48**

ตารางที่ 3-48 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาเกษตรกรรม ตามทางเลือกที่ 3

ปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
ราคาของผลผลิตทางการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ราคาสินค้าเกษตรมั่นคงและทำให้เกษตรกรมีรายได้เพียงพอแก่การยังชีพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ระดับราคาของสินค้าเกษตรขึ้นอยู่กับอุปสงค์จากภาคนอกประเทศที่ไม่อยู่ในความควบคุม ขาดกลไกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการรักษาระดับราคา **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สนับสนุนการนำสินค้าเกษตรไปแปรรูป โดยสนับสนุนอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรจะได้รับการส่งเสริมอย่างเต็มที่ 2) ส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อให้ผลผลิตการเกษตรสามารถเก็บได้นานขึ้น 3) สร้างกลไกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการรักษาระดับราคาสินค้าเกษตร
การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ขยายพื้นที่การเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น และพัฒนาพื้นที่ให้มีผลิตผลเพิ่มขึ้น **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พื้นที่มีจำกัด และขาดการพัฒนาที่ดินที่เหมาะสม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาและปรับปรุงที่ดิน 2) พัฒนาระบบชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น
การใช้แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีระบบชลประทานที่ครอบคลุมพื้นที่เกษตรกรรม และมีระบบจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการพัฒนาระบบชลประทานที่ครอบคลุม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ลงทุนในโครงการพัฒนาระบบชลประทานเพื่อการเกษตรกรรมที่ยั่งยืน
ประสิทธิภาพการแปรรูปสินค้าการเกษตร	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การแปรรูปสินค้าเกษตรกรรมมีประสิทธิภาพระดับสูง **<u>ช่องว่าง</u>** 1) เกษตรกรขาดองค์ความรู้ ทักษะ และเงินทุน **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ให้การสนับสนุนทางด้านเงินทุนเพื่อการพัฒนาเทคนิคการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรม การกำหนดมาตรฐานเพื่อใช้สินค้าการเกษตรในการผลิตอุตสาหกรรม 2) จัดตั้งหน่วยงานวิจัยเพื่อการวิจัยและพัฒนาการแปรรูปสินค้า และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลัก สาขาเกษตรกรรม เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาหลักเปรียบเทียบกับทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดแสดงดัง**หัวข้อที่ 3.2.4.1**

3.2.4.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาเกษตรกรรมตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาพิจารณาแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯ สาขาเกษตรกรรม ที่มีความเชื่อมโยงต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และจากการพิจารณาที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาเกษตรกรรม มีดังนี้

(1) แผนพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ปี พ.ศ.2555-2559

(2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร ปี พ.ศ.2556-2559

(3) แผนยุทธศาสตร์กรมพัฒนาที่ดิน ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 พ.ศ.2555-2559

(4) แผนยุทธศาสตร์กรมชลประทาน ปี พ.ศ.2556-2559

(5) แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการเกษตร ปี พ.ศ.2556-2559

(6) แผนยุทธศาสตร์ กรมประมง พ.ศ.2556-2559

(7) แผนยุทธศาสตร์ กรมปศุสัตว์ พ.ศ.2556-2560

(8) แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ปี พ.ศ.2555-2558

โดย*กำหนดให้ "แผนการพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ปี พ.ศ.2556-2559" เป็นแผนพัฒนาฯ หลักสาขาเกษตรกรรม* เนื่องจากแผนการพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และกำหนดให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และยังเป็นแผนที่สร้างภูมิคุ้มกันในมิติต่างๆ ที่ครอบคลุมด้านการเกษตรภาพรวมทั้งหมดได้แก่ 1) การพัฒนาคุณภาพชีวิตเกษตรกร 2) การพัฒนาขีดความสามารถในการผลิต การจัดการสินค้าเกษตรและความมั่นคงด้านอาหารและ 3) การพัฒนาทรัพยากรการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุลและยั่งยืนทั้งนี้ประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาการเกษตร ใช้ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ยังครอบคลุมกับแผนพัฒนาด้านอื่นๆ ดังแผนที่กล่าวมาในข้างต้น ที่ปรึกษาจึงกำหนดแผนพัฒนาด้านอื่นๆ ใน**ลำดับที่ (2) ถึง (8)** เป็นแผนรอง เนื่องจากเป็นแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯ ในลักษณะที่สอดรับและบูรณาการร่วมกับแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯแสดงดัง**รูปที่ 3-10**

รูปที่ 3-10 แผนแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม

ดังนั้นที่ปรึกษาได้สรุปรายละเอียดการทบทวนดัง**ตารางที่ 3-49** ส่วนแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรมลำดับที่ (2) ถึง (8) ที่ปรึกษาได้แสดงรายละเอียดไว้ใน**ภาคผนวก ข1**

ตารางที่ 3-49 สรุปแผนพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ.2555-2559

ยุทธศาสตร์	แนวทางการดำเนินงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาคุณภาพชีวิตเกษตรกร	1) สร้างความมั่นคงในการประกอบอาชีพและรายได้ให้แก่เกษตรกร ด้วยการส่งเสริมและพัฒนาระบบการประกันความเสี่ยงการเกษตรสนับสนุนการแก้ไขปัญหาหนี้สินของเกษตรกร ผลักดันให้มีการพัฒนาระบบสวัสดิการให้ครอบคลุมแรงงานด้านการเกษตร 2) สร้างองค์ความรู้ให้กับเกษตรกรด้วยการสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตร 3) สร้างขีดความสามารถให้กับเกษตรกรและชุมชนในการรับมือกับความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาขีดความสามารถในการผลิต การจัดการเกษตร และความมั่งคงอาหาร	1) การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต , ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น , บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธุ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน ตามที่กฎหมายกำหนด , ส่งเสริมและสนับสนุนการทำประมงทะเลลึก , พัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจ , ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าปศุสัตว์ รวมถึงสัตว์เลี้ยง , กำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยและการตรวจรับรองคุณภาพสินค้าและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร โดยสร้างตราสินค้า ตราสัญลักษณ์ และบรรจุภัณฑ์ที่แสดงคุณประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับ รวมทั้งส่งเสริมแหล่งผลิตสินค้าเกษตรให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรแบบครบวงจร 2) เสริมสร้างการผลิตสินค้าเกษตรที่เป็นพืชอาหารและพลังงานให้เกิดความมั่นคงด้วยการ ส่งเสริมการผลิตพืชอาหารและพืชพลังงานทดแทน 3) สนับสนุนให้ดำเนินมาตรการเพื่อจัดสรรผลผลิตให้เพียงพอต่อการบริโภคและทดแทนพลังงาน 4) สนับสนุนการพัฒนาระบบตลาดสินค้าเกษตร ด้วยการส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร (Hub) ที่กระจายสินค้าเกษตรให้มีความหลากหลายในด้านชนิดและมาตรฐานสินค้าส่งเสริมให้มีการขยายตลาดเฉพาะ (Niche Market) สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และการบริโภคที่เกื้อกูลกัน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาทรัพยากรการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพสมดุลและยั่งยืน	1) ส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนด้วยการ 1) ปรับปรุงการบริหารจัดการที่ดินและการกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรม 2) คุ้มครองความมั่นคงและฐานการดำรงชีวิตของเกษตรกรยากจน โดย เร่งรัดการฟื้นฟูและปรับปรุงคุณภาพดินที่เสื่อมโทรมวางระบบการใช้ที่ดินตามศักยภาพของดินจัดหาที่ดินเอกชนมาพัฒนาและจัดสรรให้กับเกษตรกรไร้ที่ดินทำกิน 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร 2) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้ทรัพยากรการผลิตอย่างเหมาะสมและยั่งยืนด้วยการ 1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้สารเคมีอย่างถูกต้องและเหมาะสม 3) สนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรด้วยการ 1) สนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรมีโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรการเกษตรเพื่อลดปัญหาความขัดแย้งที่เกิดจากการแย่งสิทธิการใช้ทรัพยากร 2) สร้างแรงจูงใจให้กับเกษตรกรหรือชุมชนท้องถิ่นผู้มีบทบาทในการปกป้องดูแลทรัพยากรทางการเกษตร

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำแผนพัฒนาหลัก มาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก โดยกำหนดเกณฑ์ให้เป็นรูปธรรมเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามแนวทางเลือกที่ 1 นี้ โครงสร้างเศรษฐกิจของภาคใต้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของภาคใต้ยังคงเป็นการเกษตรกรรม การอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปสินค้าเกษตร และการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยสินค้าทางการเกษตรหลักได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน การเลี้ยงสัตว์น้ำ และการประมง และผลไม้ โดยการพัฒนาจะเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยอาศัยการลงทุนเพิ่มของผู้ประกอบการและเกษตรกรในพื้นที่เป็นหลัก ภาครัฐจะสนับสนุนในเรื่องการพัฒนาที่ดิน การพัฒนาแหล่งน้ำ การให้บริการทางวิชาการเกษตร และส่งเสริมทางด้านการตลาดและการขนส่งเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ภาคใต้เป็นพื้นที่ที่เกือบจะไม่สามารถเพิ่มพื้นที่ทำการเกษตรกรรมได้แล้ว ดังนั้นแนวทางพัฒนาจึงเน้นไปที่พัฒนาคุณภาพของที่ดินมากกว่าการเพิ่มปริมาณที่ดิน ดังนั้นเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องจึงมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาที่ดิน การพัฒนาแหล่งน้ำ การให้บริการทางวิชาการเกษตร การส่งเสริมทางด้านการตลาดและการขนส่ง ซึ่งกำหนดเกณฑ์มาจากแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 แสดงดัง**ตารางที่ 3-50**

ตารางที่ 3-50 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาเกษตรกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่และพัฒนาที่ดินเพื่อเกษตรกรรม	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** ส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ด้วยการ 1) ปรับปรุงการบริหารจัดการที่ดินและการกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรมและคุ้มครองความมั่นคงและฐานการดำรงชีวิตของเกษตรกรยากจน โดย - เร่งรัดการฟื้นฟูและปรับปรุงคุณภาพดินที่เสื่อมโทรม - วางระบบการใช้ที่ดินตามศักยภาพของดิน - จัดหาที่ดินเอกชนมาพัฒนาและจัดสรรให้กับเกษตรกรไร้ที่ดินทำกิน
2	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการจัดการน้ำเพื่อเกษตรกรรม	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** ส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ด้วยการ 1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตร โดยการ - พัฒนาแหล่งน้ำ เพิ่มปริมาณน้ำกักเก็บขยายพื้นที่ชลประทาน - สนับสนุนให้มีการพัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็กในไร่นา ชุมชน ฟื้นฟูการขุดลอกคูคลอง 2) เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมในการจัดสรรน้ำ จากแหล่งน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ไปสู่แหล่งน้ำภายในประเทศที่มีปัญหาขาดแคลนน้ำซ้ำซาก
3	ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมโดยอาศัยหลักวิชาการเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ 1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานสินค้าเกษตร เน้นการส่งเสริมการและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพทุกขั้นตอน ด้วยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น - บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธุ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน - พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร 2) จัดตั้งสถาบันการจัดการผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยว 3) กำหนดเขตเกษตรเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมการทำเกษตรแบบกลุ่มการผลิตหรือเครือข่าย

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
		หัวข้อที่ 5.6 ส่งเสริมการพัฒนางานวิจัยด้านการเกษตร ด้วยการ 1) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ สัตว์น้ำ และจุลินทรีย์ ที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 2) การวิจัยเครื่องจักรกลการเกษตร เทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าและลดการสูญเสียผลผลิต 3) สนับสนุนให้มีการพัฒนางานวิจัยพืชรวมถึงพืชพลังงานทดแทน
4	ส่งเสริมระบบตลาดสินค้าเกษตรกรรม	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ การพัฒนาโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร โดยการ 1) ศึกษาต้นทุนระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตร ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) สนับสนุนการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคเกษตร **หัวข้อที่ 5.3** เสริมสร้างการผลิตสินค้าเกษตรที่เป็นพืชอาหารและพลังงานให้เกิดความมั่นคง ด้วยการ 1) ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งระบบสำรองอาหารระดับประเทศ พร้อมกลไกการกระจายอาหารที่มีประสิทธิภาพ **หัวข้อที่ 5.4** สนับสนุนการพัฒนาระบบสินค้าเกษตร ด้วยการ 1) สนับสนุนการพัฒนาระบบตลาดสินค้าเกษตรด้วยการ ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร (Hub) 2) การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร 3) ส่งเสริมให้มีการขยายตลาดเฉพาะ (Niche Market) 4) สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และการบริโภค ที่เกื้อกูลกัน 5) ผลักดันการพัฒนาตลาดสินค้าเกษตร โดยร่วมกับธุรกิจร้านอาหารไทยในต่างประเทศที่มีอยู่ทั่วโลก **<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1</u> หัวข้อที่ 5.1** แนวทางการพัฒนาเกษตรรายย่อย ด้วยการ สร้างองค์ความรู้ให้กับเกษตรกร โดยการ 1) สร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตร แก่บุคลากรภาครัฐ เอกชน เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
5	ส่งเสริมมาตรฐานและคุณภาพของสินค้าเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ 1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานสินค้าเกษตร เน้นการส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพทุกขั้นตอน โดยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น - บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธุ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน - พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร 2) ส่งเสริมและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจและการพัฒนาสินค้าประมงให้มีคุณภาพปลอดภัยรวมทั้งพัฒนากระบวนการตรวจสอบคุณภาพสัตว์น้ำให้ได้ตามมาตรฐานสากล 3) ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าปศุสัตว์ รวมถึงสัตว์เลี้ยง 4) จัดตั้งสถาบันการจัดการผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อป้องกันและรักษาคุณภาพและมาตรฐานผลผลิตออกสู่ตลาด 5) กำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยและการตรวจรับรองคุณภาพสินค้า 6) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร โดยสร้างตราสินค้า ตราสัญลักษณ์ และบรรจุภัณฑ์ที่แสดงคุณประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับ

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ใน**ตารางที่ 3-50** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 1 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-51**

ตารางที่ 3-51 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนา สาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่และพัฒนาที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการจัดการน้ำเพื่อการเกษตรกรรม	ส่งเสริมและพัฒนาการเกษตรกรรมโดยอาศัยหลักวิชาการเกษตร	ส่งเสริมระบบตลาดสินค้าเกษตรกรรม	ส่งเสริมมาตรฐานและคุณภาพของสินค้าเกษตร	
1) แผนการพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ปี พ.ศ.2555-2559	1	1	1	1	1	**5**

จาก**ตารางที่ 3-51** พบว่า แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรมสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) จึงนำแผนที่มีความสอดคล้องไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

ทางเลือกที่ 2 จะนำไปสู่การใช้ทรัพยากรด้านการเกษตรให้เต็มศักยภาพ พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตการเกษตรและศักยภาพของเกษตรกร พัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้จะพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจ โดย ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาด่านชายแดน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า อีกทั้งมุ่งเน้น บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน เน้นมาตรการส่งเสริมการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ แต่ยังคงเป็นการแปรรูปและเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นภาคเกษตรกรรมจึงต้องทำการผลิตสินค้าการเกษตรเพื่อส่งต่อให้ภาคอุตสาหกรรมไปแปรรูป ซึ่งจะส่งผลให้ราคาผลผลิตของสินค้าเกษตรกรรมสูงขึ้น และมีความมั่นคงมากขึ้น

ดังนั้น เกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องจึงมุ่งเน้นไปที่การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรในพื้นที่ การพัฒนามาตรฐานเพื่อการส่งออก และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน ให้บริการทางวิชาการเกษตร และส่งเสริมทางด้านการตลาดและการขนส่ง ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์มาจากแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 แสดงดัง**ตารางที่** 3-52

ตารางที่ 3-52 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของสาขาเกษตรกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	ส่งเสริมระบบตลาดสินค้าเกษตรกรรม	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ 1) ศึกษาต้นทุนระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตร ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) สนับสนุนการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคเกษตร **หัวข้อที่ 5.3** เสริมสร้างการผลิตสินค้าเกษตรที่เป็นพืชอาหารและพลังงานให้เกิดความมั่นคง โดย 1) ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งระบบสำรองอาหารระดับประเทศ พร้อมกลไกการกระจายอาหารที่มีประสิทธิภาพ **หัวข้อที่ 5.4** สนับสนุนการพัฒนาระบบสินค้าเกษตร ด้วยการ 1) สนับสนุนการพัฒนาระบบตลาดสินค้าเกษตรด้วยการ ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร และ การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร 2) ส่งเสริมให้มีการขยายตลาดเฉพาะ (Niche Market) 3) สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และการบริโภค ที่เกื้อกูลกัน 4) ผลักดันการพัฒนาตลาดสินค้าเกษตร โดยร่วมกับธุรกิจร้านอาหารไทยในต่างประเทศ **<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1</u> หัวข้อที่ 5.1** แนวทางการพัฒนาเกษตรรายย่อย ด้วยการ สร้างองค์ความรู้ให้กับเกษตรกร โดยการ สร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรแก่บุคลากรภาครัฐ เอกชน เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
2	ส่งเสริมมาตรฐานและคุณภาพของสินค้าเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ 1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานสินค้าเกษตร เน้นการส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ทุกขั้นตอน โดยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น - บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธุ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน - พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร 2) ส่งเสริมและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจและการพัฒนาสินค้าประมงให้มีคุณภาพปลอดภัยรวมทั้งพัฒนากระบวนการตรวจสอบคุณภาพสัตว์น้ำให้ได้ตามมาตรฐานสากล 3) ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าปศุสัตว์ รวมถึงสัตว์เลี้ยง 4) จัดตั้งสถาบันการจัดการผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อป้องกันและรักษาคุณภาพและมาตรฐานผลผลิต รวมทั้งกำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยและการตรวจรับรองคุณภาพสินค้า 5) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร โดยสร้างตราสินค้า ตราสัญลักษณ์ และบรรจุภัณฑ์ที่แสดงคุณประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับ

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
3	ส่งเสริมระบบเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยวและการจัดเก็บ	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้วยการ 1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานสินค้าเกษตร เน้นการส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ทุกขั้นตอน โดยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น - บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธุ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน - พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร 2) ส่งเสริมสนับสนุนการทำประมงทะเลน้ำลึกและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจร่วมกับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีศักยภาพ 3) ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าปศุสัตว์ รวมถึงสัตว์เลี้ยง 4) จัดตั้งสถาบันการจัดการผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยว 5) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการตรวจรับรองคุณภาพสินค้า 6) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร โดยการ - สร้างตราสินค้า ตราสัญลักษณ์ และบรรจุภัณฑ์ที่แสดงคุณประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับ - ส่งเสริมแหล่งผลิตสินค้าเกษตรให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรแบบครบวงจร
4	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการประกันความเสี่ยงการเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1</u> หัวข้อที่ 5.1** แนวทางพัฒนาเกษตรกรรายย่อย ด้วยการ 1) ส่งเสริมและพัฒนาระบบการประกันความเสี่ยงการเกษตรให้เหมาะสม - สร้างเสถียรภาพรายได้โดยการประกันความเสี่ยงด้านราคาและผลผลิตสินค้าเกษตรเป็นธรรมและทั่วถึง - ประกันพืชผลทางการเกษตรให้สามารถคุ้มครองความเสี่ยงด้านการผลิตทางการเกษตรที่มีผลกระทบจากภัยธรรมชาติ และสนับสนุนการแก้ไขปัญหาหนี้สินของเกษตรกร 2) จัดทำทะเบียนครัวเรือนเกษตรกรที่มีข้อมูลการเกษตรที่ครบถ้วนและทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อความสะดวกในการสนับสนุน ช่วยเหลือ และพัฒนาเกษตรกร 3) ผลักดันให้มีการพัฒนาระบบสวัสดิการให้ครอบคลุมแรงงานด้านการเกษตร 4) พัฒนาระบบการคุ้มครองที่ดินให้เกษตรกรรายย่อยมีที่ดินเป็นของตนเอง หรือมีสิทธิทำกินในที่ดิน
5	ส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** การส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ด้วยการ 1) ปรับปรุงบริหารจัดการที่ดินและการกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรมและคุ้มครองความมั่นคงและฐานการดำรงชีวิตของเกษตรกรยากจน โดยการ - เร่งรัดการฟื้นฟูและปรับปรุงคุณภาพดินที่เสื่อมโทรม , วางระบบการใช้ที่ดินตามศักยภาพ 2) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรประมง เพื่อรองรับการผลิตที่ยั่งยืนและเพิ่มขีดสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ 4) เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมในการจัดสรรน้ำ **หัวข้อที่ 5.2** ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้ทรัพยากรการผลิตอย่างเหมาะสมและยั่งยืน โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้สารเคมีอย่างถูกต้องและเหมาะสม **หัวข้อที่ 5.3** สนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร โดยสนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร และสร้างแรงจูงใจให้กับเกษตรกรหรือชุมชนปกป้องดูแลทรัพยากรทางการเกษตร **หัวข้อที่ 5.4** พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ โดยการ 1) พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร ด้วยการพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย ให้มีความเป็นธรรมและทั่วถึง

นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ใน **ตารางที่ 3-52** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-53**

ตารางที่ 3-53 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

ยุทธศาสตร์การพัฒนา สาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	ส่งเสริมระบบตลาดสินค้าเกษตรกรรม	ส่งเสริมมาตรฐานและคุณภาพของสินค้าเกษตร	ส่งเสริมระบบเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยวและการจัดเก็บ	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการประกันความเสี่ยงการเกษตร	ส่งเสริมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	
1) แผนการพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ปี พ.ศ.2555-2559	1	1	1	1	1	**5**

จาก**ตารางที่ 3-53** พบว่า แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรมสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ดังนั้นจึงนำแผนพัฒนาที่สอดคล้อง ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการเร่งรัดการเติบโตเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของอัตราการเติบโตที่ระดับร้อยละ 5 ต่อปี ตามที่กำหนดไว้ในทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งจะทำให้ภาคใต้มีอัตราการเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฯ ที่ 13 และ 14 ทัดเทียมกับค่าเฉลี่ยของประเทศ ประชาชนในภาคใต้จะได้รับการยกระดับความเป็นอยู่จากระดับปัจจุบัน โดยสามารถมีรายได้ต่อหัวสูงกว่ากรณีทางเลือกที่ 1 ถึงร้อยละ 35.7 โดยจะมีรายได้ต่อหัวต่อคนเท่ากับ 89,912 บาทในช่วงปลายแผนพัฒนาฯ ที่ 14 อย่างไรก็ตามทางเลือกนี้เป็นการเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคใต้ให้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก โดยไม่สามารถอาศัยการเพิ่มฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่เป็นเกษตรแปรรูปในปัจจุบัน โดยจะต้องสร้างการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ ที่เป็นอุตสาหกรรมหนัก โดยภาคอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรมยังคงอยู่ แต่จะไม่มีความสำคัญมากนัก การพัฒนาการเกษตรในกรณีนี้ จึงมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร การเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต เนื่องจากเมื่อแนวทางตามทางเลือกที่ 3 บรรลุผลรายได้ต่อหัวต่อคน จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เกษตรกรจึงต้องการรายได้เฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งต้องเกิดจากการที่ผลผลิตต่อหัวต่อคนต่อพื้นที่เพิ่มขึ้น หรืออัตราเฉลี่ยของขนาดพื้นที่เกษตรกรรมต่อเกษตรกรเพิ่มขึ้นในกรณีหลังเกิดจากการที่มีการเคลื่อนย้ายแรงงานภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับสิ่งที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ซึ่งกำหนดมาจากแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 แสดงดัง**ตารางที่ 3-54**

ตารางที่ 3-54 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของสาขาเกษตรกรรม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	ส่งเสริมการจัดสรรที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาทรัพยากรการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพสมดุลและยั่งยืน โดยการ 1) ปรับปรุงการบริหารจัดการที่ดินและการกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรมและคุ้มครองความมั่นคงและฐานการดำรงชีวิตของเกษตรกรยากจน โดยการ - เร่งรัดการฟื้นฟูและปรับปรุงคุณภาพดินที่เสื่อมโทรม , วางระบบการใช้ที่ดินตามศักยภาพของดิน , จัดหาที่ดินเอกชนมาพัฒนาและจัดสรรให้กับเกษตรกรไร้ที่ดินทำกิน หรือมีที่ดินน้อย มีรายได้ไม่เพียงพอต่อการยังชีพ
2	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาทรัพยากรการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพสมดุลและยั่งยืน โดยการ 1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร ด้วยการพัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ และเพิ่มปริมาณน้ำกักเก็บและสนับให้มีการพัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็กในไร่นาและชุมชน 2) เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมในการจัดสรรน้ำ จากแหล่งน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ไปสู่แหล่งน้ำภายในประเทศที่มีปัญหาขาดแคลนน้ำซ้ำซาก
3	ส่งเสริมและพัฒนาเพื่อเพิ่มผลิตภาพทางการเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดย 1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิต และพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานสินค้าเกษตร เน้นการส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ทุกขั้นตอน โดยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น , บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธ์และการผลิตพันธ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน , พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร 2) ส่งเสริมและสนับสนุนการทำประมงทะเลลึกและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจ 3) ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าปศุสัตว์ รวมถึงสัตว์เลี้ยง 4) ส่งเสริมแหล่งผลิตสินค้าเกษตรให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรแบบครบวงจร

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
4	ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและเครื่องจักรเพื่อนำมาใช้ในการเกษตร	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2</u> หัวข้อที่ 5.1** การพัฒนาการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยการ 1) พัฒนาขีดความสามารถในการผลิต การจัดการเกษตร และความมั่งคงอาหาร ซึ่งเป็นการส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิต ปรับระบบการผลิตให้มีประสิทธิภาพทุกขั้นตอน โดยการ - ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น - บริหารจัดการระบบการพัฒนาพันธ์และการผลิตพันธุ์ที่มีคุณภาพมาตรฐาน - พัฒนาระบบสารสนเทศเตือนภัยด้านการเกษตร **หัวข้อที่** 5.6 ส่งเสริมและพัฒนางานวิจัยด้านการเกษตร ด้วยการ สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ สัตว์น้ำ และจุลินทรีย์ และการวิจัยเครื่องจักรกลการเกษตร เทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าและลดการสูญเสียผลผลิต
5	ส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	**<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3</u> หัวข้อที่ 5.1** การส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ด้วยการ 1) ปรับปรุงบริหารจัดการที่ดินและการกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรมและคุ้มครองความมั่นคงและฐานการดำรงชีวิตของเกษตรกรยากจน โดยการ - เร่งรัดการฟื้นฟูและปรับปรุงคุณภาพดินที่เสื่อมโทรม , วางระบบการใช้ที่ดินตามศักยภาพของดิน ,จัดหาที่ดินเอกชนมาพัฒนาและจัดสรรให้กับเกษตรกรไร้ที่ดินทำกิน 2) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรประมง เพื่อรองรับการผลิตที่ยั่งยืนและเพิ่มขีดสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ 4) เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมในการจัดสรรน้ำ **หัวข้อที่ 5.2** ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้ทรัพยากรการผลิตอย่างเหมาะสมและยั่งยืน โดยการ 1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกรใช้สารเคมีอย่างถูกต้องและเหมาะสม **หัวข้อที่ 5.3** สนับสนุนและผลักดันให้เกาตรกรมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร โดยการ 1) สนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร และสร้างแรงจูงใจให้กับเกษตรกรหรือชุมชนปกป้องดูแลทรัพยากรทางการเกษตร **หัวข้อที่** 5.4 พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ โดยการ 1) พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตร ด้วยการพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย ให้มีความเป็นธรรมและทั่วถึง

ดังนั้น นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ใน**ตารางที่ 3-54** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 3 ซึ่งแสดงผลดัง**ตารางที่ 3-55**

ตารางที่ 3-55 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้					คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	
	ส่งเสริมการจัดสรรที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม	ส่งเสริมและพัฒนาระบบการจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ	ส่งเสริมและพัฒนาเพื่อเพิ่มผลิตภาพทางการเกษตร	ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและเครื่องจักรเพื่อนำมาใช้ในการเกษตร	ส่งเสริมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน	
1) แผนการพัฒนาการเกษตรในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ปี พ.ศ.2555-2559	1	1	1	1	1	**5**

จาก**ตารางที่ 3-55** พบว่า แผนพัฒนา สาขาเกษตรกรรมสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ดังนั้นจึงนำแผนพัฒนาไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.5 สาขาการท่องเที่ยว

ศักยภาพและสภาพปัญหาทางด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ภาคใต้ ดังมีรายละเอียดดังนี้

ศักยภาพ

(1) การท่องเที่ยวไทยมีการขยายตัวมาอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จาก 5 ปี ที่ผ่านมาว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 14.0 ล้านคน ในปี 2552 เป็น 24.8 ล้านคนในปี 2557 โดยจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงสุดในปี 2556 ถึง 26.5 ล้านคน และสูงสุดเป็นลำดับที่ 7 ของโลก

(2) นักท่องเที่ยวจากตลาดระยะใกล้ มีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้น พบว่าปี 2556 นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60.40 เนื่องมาจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและมาเลเซีย และประเทศอื่นๆ จากกลุ่มอาเซียน ในขณะที่ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคยุโรปลดลงเหลือร้อยละ 23.19 ของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่เกิดจากการหดตัวของเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป

(3) ประเทศไทยจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 67 ล้านคน ใน 15 ปีข้างหน้า ปี 2557 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 24.7 ล้านคน จากการคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็น 45 ล้านคน ในปี 2563 และเพิ่มเป็น 67 ล้านคน ในปี 2573

ปัญหา

(1) ด้านขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ซึ่งพบว่า ยังอยู่ในระดับต่ำกว่าประเทศคู่แข่ง เช่นในปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยมีอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในลำดับที่ 35 ของโลก และเป็นอันดับที่ 10 ในภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก

(2) ปัญหาการกระจายรายได้และการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว โดยในช่วงปี 2554-2557 พบว่ารายได้จากการท่องเที่ยวขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 18.9 ต่อปี แต่นักท่องเที่ยวยังคงกระจุกตัวอยู่เฉพาะในเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ชลบุรี ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่

(3) การท่องเที่ยวไทยยังคงมีภาพลักษณ์ด้านลบที่ต้องเร่งปรับปรุงแก้ไข

(4) ทรัพยากรการท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ

(5) โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวค่อนข้างดีในระดับหนึ่ง แต่ยังมีปัญหาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว

(6) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับทักษะและองค์ความรู้ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

(7) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องท่องเที่ยวยังไม่สอดรับกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

(8) ขาดข้อมูลเชิงลึกเพื่อการวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว

(9) กลไกการบริหารจัดการขาดการบูรณาการ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาการท่องเที่ยว เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ระบุรายละเอียดไว้ใน**หัวข้อที่ 3.1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว ตามแนวทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งคาดว่าในกรณีนี้จะมีอัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวที่โตตามอัตราปัจจุบัน คือร้อยละ 2.83 ต่อปี ตามที่แสดงในรายละเอียดใน**หัวข้อ 3.1.**2 ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบันแสดง**ดังตารางที่ 3-56**

ตารางที่ 3-56 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 1

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
- ปัญหาการกระจายรายได้และการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว - ทรัพยากรการท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) แหล่งท่องเที่ยวได้รับการฟื้นฟู และมีแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืน 2) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เกิดขึ้น เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวให้เกิดการกระจายรายได้ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ 2) ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ทำให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จำกัดนักท่องเที่ยวให้เพียงพอต่อขนาดการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว 2) ส่งเสริม ให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวเกิดความยั่งยืน
- การท่องเที่ยวไทยยังคงมีภาพลักษณ์ด้านลบ - กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องท่องเที่ยวยังไม่สอดรับกับสถานการณ์ในปัจจุบัน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศ 2) สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) มาตรการด้านการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวยังขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้แก่ชาวต่างชาติ ในรูปแบบต่างๆ 2) ควรริเริ่มแนวคิดหรือนวัตกรรมในการ present แหล่งท่องเที่ยวเช่นพิพิธภัณฑ์ให้มีชีวิตชีวา แทรกความบันเทิง มีสีสัน สนุกสนานและได้ประสบการณ์และความรู้ใหม่ๆ 3) ปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ทันสมัย เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้รักษากฎหมายให้สามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจัง
- บุคลากรด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับทักษะและองค์ความรู้ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก - ขาดข้อมูลเชิงลึกเพื่อการวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านภาษาต่างประเทศ 2) เพื่อเพิ่มเติมความรู้ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พนักงานยังปฏิบัติต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติแตกต่างกัน 2) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่สื่อสารได้เพียงภาษาอังกฤษ 3) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังขาดองค์ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
	<u>แนวทางการพัฒนา</u> 1) จัดหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวทุกระดับด้านจิตวิทยาการให้บริการ 2) จัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านภาษาจีน เกาหลี รัสเซีย อินโดนีเซีย และพม่าให้พนักงานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3) จัดอบรม (Refresher course) ให้ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแก่บุคลากรด้านการท่องเที่ยว

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้โดยเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ซึ่งคาดว่าในกรณีนี้จะมีอัตราการเติบโตทางด้านการท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 7 ตามที่แสดงในรายละเอียดใน**หัวข้อ 3.1.2** ดังนั้นเป้าหมายของทางเลือกการพัฒนาฯ ตามทางเลือกที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของการท่องเที่ยวในภาคใต้แสดงดัง**ตารางที่ 3-57**

ตารางที่ 3-57 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 2

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
- ปัญหาการกระจายรายได้และการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว - ทรัพยากรการท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) แหล่งท่องเที่ยวได้รับการฟื้นฟู และมีแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืน 2) เพื่อเพิ่มการกระจายนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ 3) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เกิดขึ้น เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวให้เกิดการกระจายรายได้ 4) เพื่อสร้างโอกาสและเพิ่มทักษะในการประกอบอาชีพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งขาดการดูแลเอาใจใส่ และแหล่งท่องเที่ยวทั้งธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้นขาดรูปแบบการนำเสนอที่น่าสนใจ 2) ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ทำให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จำกัดนักท่องเที่ยวให้เพียงพอต่อขนาดการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว 2) ส่งเสริม ให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวเกิดความยั่งยืน 3) ควรบูรณะปฏิสังขรณ์แหล่งท่องเที่ยวที่เสื่อมโทรมให้กลับมาอยู่ในสภาพดั้งเดิม
- การท่องเที่ยวไทยยังคงมีภาพลักษณ์ด้านลบ - กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องท่องเที่ยวยังไม่สอดรับกับสถานการณ์ในปัจจุบัน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศ 2) เพื่อสร้างความเข้าใจและเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ 3) เพื่อให้ประสบการณ์และการเรียนรู้แก่นักท่องเที่ยวทุกประเภท **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) มาตรการด้านการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวยังขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มวิธีการประชาสัมพันธ์ให้แก่ชาวต่างชาติ ในรูปแบบต่างๆ 2) เพิ่มความถี่และช่องทางการประชาสัมพันธ์เพื่อสื่อสารไปยังกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายทั้งในและต่างประเทศ 3) ปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ทันสมัย เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้รักษากฎหมายให้สามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจัง

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
- บุคลากรด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับทักษะและองค์ความรู้ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก - ขาดข้อมูลเชิงลึกเพื่อการวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว - กลไกการบริหารจัดการขาดการบูรณาการ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านภาษาต่างประเทศ 2) เพื่อเพิ่มเติมความรู้ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 3) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงาน **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พนักงานยังปฏิบัติต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติแตกต่างกันบุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่สื่อสารได้เพียงภาษาอังกฤษบุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังขาดองค์ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 2) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการประสานงานและความร่วมมือซึ่งกันและกัน 3) ขาดการมีส่วนร่วมทุกระดับของการจัดการการท่องเที่ยวของชุมชนท้องถิ่น 4) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ภาคีเครือข่าย หน่วยงาน องค์กรภาครัฐและเอกชนฯ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวทุกระดับด้านจิตวิทยาการให้บริการ เช่น หลักสูตรฝึกอบรมด้านต่างๆ 2) จัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะชาวบ้านและชุมชนท้องถิ่นให้เข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในทุกระดับของกระบวนการจัดการด้านการท่องเที่ยว 3) จัดอบรม (Refresher course) ให้ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแก่บุคลากรด้านการท่องเที่ยว 4) ปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ทันสมัย เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้รักษากฎหมายให้สามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจัง
- ปัญหาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย 2) มีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อความสะดวกของนักท่องเที่ยว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดเส้นทางที่เชื่อมต่อถึงกันได้ระหว่างแหล่งท่องเที่ยว 2) ขาดแคลนเส้นทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ขาดแคลนที่พักแรม ห้องสุขา ที่จอดรถ ร้านอาหาร ป้ายสื่อความหมาย (ป้ายบอกทาง แผนที่ข้างทาง) ทั้งภาษาไทย/อังกฤษ ระหว่างเดินทางท่องเที่ยว 3) ผู้ประกอบการขาดทักษะการบริหารแบบมืออาชีพ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว 4) จำนวนไม่น้อยยังไม่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ปรับปรุงเส้นทางการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้เชื่อมโยงถึงกันได้ และเพิ่มเส้นทาง เพิ่มที่พักแรม ห้องสุขา ที่จอดรถ ร้านอาหาร แผนที่ข้างทาง ป้ายบอกทางหลายภาษา ระหว่างเดินทางอย่างพอเพียง 2) ควรริเริ่มแนวคิดหรือนวัตกรรมในการ present แหล่งท่องเที่ยวเช่นพิพิธภัณฑ์ให้มีชีวิตชีวา แทรกความบันเทิง มีสีสัน สนุกสนานและได้ประสบการณ์และความรู้ใหม่ๆ 3) ควรมีองค์กรที่เป็นศูนย์กลางที่ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(3) แนวทางการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมมากกว่าการท่องเที่ยว ดังนั้น เป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ แสดงดัง **ตารางที่ 3-58**

ตารางที่ 3-58 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว ตามทางเลือกที่ 3

สภาพปัญหา	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
- ปัญหาการกระจายรายได้และการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว - ทรัพยากรการท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) แหล่งท่องเที่ยวได้รับการฟื้นฟู และมีแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืน 2) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เกิดขึ้น เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวให้เกิดการกระจายรายได้ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ 2) ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ทำให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จำกัดนักท่องเที่ยวให้เพียงพอต่อขนาดการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว 2) ส่งเสริม ให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวเกิดความยั่งยืน
- การท่องเที่ยวไทยยังคงมีภาพลักษณ์ด้านลบ - กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวยังไม่สอดรับกับสถานการณ์ในปัจจุบัน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศ 2) สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) มาตรการด้านการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวยังขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้แก่ชาวต่างชาติ ในรูปแบบต่างๆ 2) ปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ทันสมัย เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้รักษากฎหมายให้สามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจัง
- บุคลากรด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับทักษะและองค์ความรู้ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก - ขาดข้อมูลเชิงลึกเพื่อการวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านภาษาต่างประเทศ 2) เพื่อเพิ่มเติมความรู้ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) พนักงานยังปฏิบัติต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติแตกต่างกัน 2) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่สื่อสารได้เพียงภาษาอังกฤษ 3) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังขาดองค์ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวทุกระดับด้านจิตวิทยาการให้บริการ 2) จัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านภาษาจีน เกาหลี รัสเซีย อินโดนีเซีย และพม่า ให้พนักงานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3) จัดอบรม (Refresher course) ให้ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแก่บุคลากรด้านการท่องเที่ยว

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลักสาขาการท่องเที่ยว เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้อง ดังแสดงใน**หัวข้อที่ 3.2.5.1**

3.2.5.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาการท่องเที่ยวตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

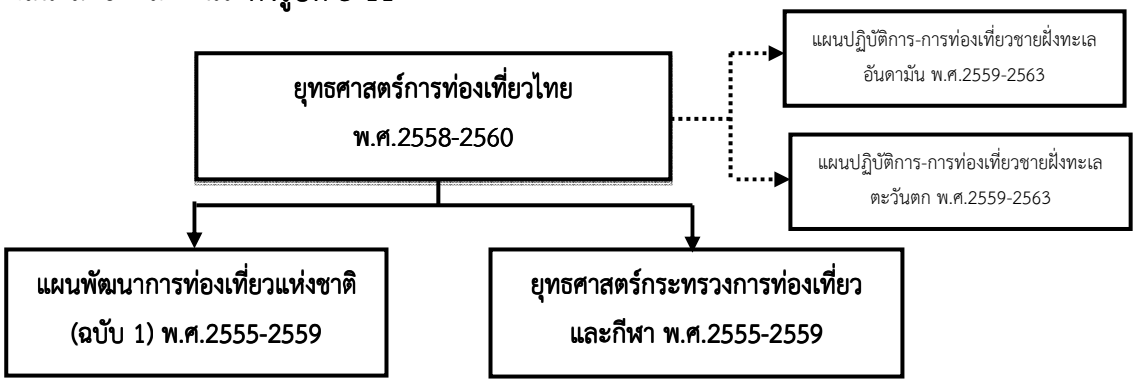
ที่ปรึกษา*คัดเลือก "ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560" เป็นแผนหลักของสาขาการท่องเที่ยว* ซึ่งได้วิเคราะห์ เปรียบเทียบ ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทยแล้ว เห็นว่ามีความสอดคล้องและเหมาะสม เนื่องจาก

(1) แผนดังกล่าว เป็นการจัดทำขึ้นโดยได้ปรับปรุงจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติของปี พ.ศ.2555-2559 แล้ว ซึ่งครอบคลุมแนวนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ และสอดคล้องกับสถานการณ์การท่องเที่ยวในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนต่อไป

(2) กระทรวงการท่องเที่ยวฯ ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560 ซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) "แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558-2560" ที่ถูกกำหนดให้เป็นแผนหลักนี้ นอกจากเป็นการปรับปรุงแผนตามการประเมินของกระทรวงการท่องเที่ยวฯ ที่ยังไม่ได้บรรลุตามเป้าแล้ว ตัวแผนยังเป็นการปูพื้นฐานไปสู่ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2559-2564 (ฉบับที่ 2)

ในส่วนของแผนอื่นๆ เช่น "ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ.2555-2559" "แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2555-2559""แผนปฏิบัติการการท่องเที่ยวตามกลุ่มต่างๆ" เป็นต้น ได้มีการศึกษาเพิ่มเติมโดยมีรายละเอียดแสดงดัง**ภาคผนวก ข1** และสามารถแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาพลังงานได้**ดังรูปที่ 3-11**



รูปที่ 3-11 แผนแสดงความสัมพันธ์ของแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว

สามารถสรุปรายละเอียดได้ดัง**ตารางที่ 3-59**

ตารางที่ 3-59 ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยว	1) ปรับภาพลักษณ์ของประเทศไทย ภายใต้แบรนด์ Amazing Thailand ซึ่งจะยกระดับตำแหน่งทางการตลาดจากการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายและคุ้มค่า สู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพ 2) ปรับโครงสร้างตลาด โดยขยายฐานนักท่องเที่ยวกลุ่ม High Value ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้จ่ายสูง มีพฤติกรรมเหมาะสมกับวัฒนธรรมไทย สนใจเรียนรู้และสร้างผลกระทบต่ำให้แก่ประเทศ ส่งผลให้เกิดการเติบโตของรายได้ ผ่านการใช้จ่ายที่มากขึ้นมากกว่าจำนวน นักท่องเที่ยว 3) ปรับสมดุล ระหว่าง อุปสงค์และอุปทาน ให้เกิดความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความยั่งยืน โดยการกระจายจังหวัดท่องเที่ยวและกระจายรายได้สู่จังหวัดที่มีศักยภาพในการท่องเที่ยวรอง 4) สร้างรากฐานอันเข้มแข็งของสังคมและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	**1.1 กลยุทธ์การยกระดับภาพลักษณ์การท่องเที่ยวสู่การเป็น Quality Leisure Destination** เน้นการสื่อสารข้อมูลเชิงบวกในด้านสินค้าและบริการที่มีคุณภาพมาตรฐานและใช้ “วิถีไทย” เป็นตัวนำ สร้างเอกลักษณ์และส่งมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว **1.2 กลยุทธ์การปรับโครงสร้างตลาดสู่ High Value** เน้นการขยายฐานตลาดนักท่องเที่ยวกลุ่ม High Value ทั้งกลุ่มระดับกลาง-บน กลุ่มความสนใจพิเศษ โดยนำเสนอสินค้าและบริการที่มีคุณภาพควบคู่กับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าวิถีไทยและสร้างการเดินทางเชื่อมโยงให้ไทยเป็นประตูสู่อาเซียน **1.3 กลยุทธ์สร้างโอกาสทางการท่องเที่ยวสู่คนไทยทุกกลุ่ม** เน้นให้คนไทยทุกคนสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้โดยไม่ต้องคำนึงถึง เศรษฐานะและข้อจำกัดด้านกายภาพและส่งเสริมการท่องเที่ยว ในลักษณะเรียนรู้เพื่อให้ได้รับประสบการณ์เปิดโลกทัศน์และเกิดความเข้าใจและภาคภูมิใจในความเป็นไทย ประกอบด้วยส่งเสริมไทยเที่ยวไทยมีแนวทางการดำเนินงานได้แก่ขยายผลปรับแก้ไขข้อจำกัดของมาตรการคืนภาษีสำหรับนักท่องเที่ยวไทยส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยกลุ่มต่างๆ เช่น แรงงาน ข้าราชการ กลุ่มครอบครัว เป็นต้น **1.4 กลยุทธ์สร้างสมดุลเชิงเวลาและพื้นที่** เน้นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางสู่พื้นที่ท่องเที่ยวรองและเดินทางท่องเที่ยวในช่วงนอกฤดูกาลโดยดำเนินการผ่าน 2 มาตรการ ได้แก่ มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ใหม่ เช่น กลุ่มจังหวัด 8 คลัสเตอร์ 12 เมืองต้องห้ามพลาด และมาตรการส่งเสริมการกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว เช่น ปรับทัศนคติให้เกิดการท่องเที่ยวช่วงนอกฤดูกาล

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยว	1) เกิดการขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ 2) เกิดการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบของการท่องเที่ยว ให้เกิดการท่องเที่ยวแบบใหม่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว 3) ทรัพยากรเพื่อการท่องเที่ยว รวมทั้งสินค้าและบริการ มีคุณภาพ มาตรฐานในระดับสากล และพร้อมรองรับนักท่องเที่ยว ที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น 4) เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น 5) เกิดการบูรณาการของหน่วยงานในการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 6) แก้ปัญหาเรื่อง ความปลอดภัย การเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยว ให้เกิดการเที่ยวซ้ำ	**2.1 กลยุทธ์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นการพัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว** ที่มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น และเน้นการพัฒนาสินค้าและบริการ ให้สอดคล้องกับศักยภาพและขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว **2.2 กลยุทธ์การพัฒนารายสาขา** จะมุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพได้มาตรฐานส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และบริการมากขึ้นรวมทั้งส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพในการไปลงทุนในต่างประเทศด้วย และสร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ๆ **2.3 กลยุทธ์ในการอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว** เป้าหมายหลักของกลยุทธ์นี้ คือเร่งพัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวผ่านมาตรการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกใน แหล่งท่องเที่ยวที่สามารถช่วยเพิ่มรูปแบบการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ **2.4 กลยุทธ์การพัฒนาด้านความปลอดภัย** ซึ่งกลยุทธ์นี้ จะสะท้อนถึงภาพลักษณ์ของประเทศโดยตรง โดยจะมีการผลักดันแนวทางการแก้ไขปัญหาในเรื่องการหลอกลวงนักท่องเที่ยว เช่น มัคคุเทศก์เถื่อน การทำร้ายต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว **2.5 กลยุทธ์พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว** เน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกรวดเร็วมีความปลอดภัยในการเดินทางและการบริการการขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลักกับแหล่งท่องเที่ยวรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การบริหารจัดการ การท่องเที่ยว	1) พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวในทุกระดับ ให้มีทักษะและความรู้ด้านการจัดการ และภาษา 2) พัฒนาระบบข้อมูลและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย 3) เกิดการบูรณาการในทุกภาคส่วน โดยผ่านกลไกระบบการขับเคลื่อน	**3.1 กลยุทธ์บูรณาการการทำงานผ่านกลไกการขับเคลื่อนทั้งระบบ** มุ่งเน้นให้มีการบูรณาการการทำงานผ่านกลไกการขับเคลื่อนตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับพื้นที่ระดับท้องถิ่น รวมถึงกลไกการขับเคลื่อนงานในแต่ละเรื่องที่สำคัญ (Issue Based) มีการบูรณาการของหน่วยงานต่างๆ อย่างเป็นระบบ **3.2 กลยุทธ์พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและยกระดับผู้ประกอบการ**มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและยกระดับผู้ประกอบการเพื่อให้บุคลากรด้านการท่องเที่ยวภาครัฐ ให้มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนพัฒนาผู้ประกอบการและผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพมาตรฐานและจรรยาบรรณส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา เตรียมความพร้อมการบริหารจัดการบุคลากรเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน **3.3กลยุทธ์การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว (Tourism Intelligence Center)** การพัฒนาการท่องเที่ยวต้องอาศัยข้อมูลและสารสนเทศจำนวนมากโดยการนำเทคโนโลยีการจัดเก็บออกแบบและกลั่นกรองข้อมูลสร้างระบบการบริหารจัดการและใช้ประโยชน์ข้อมูลเพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวของไทย เพื่อการวางแผนและตัดสินใจเชิงนโยบายของผู้บริหารและเพื่อบริการข้อมูลและสารสนเทศซึ่ง TIC มีบทบาทหน้าที่ในการเชื่อมโยงและนำเข้าข้อมูลพัฒนาเป็นคลังข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยววิเคราะห์และประยุกต์ใช้ข้อมูลด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศทันสมัยและพัฒนาเป็นศูนย์ปฏิบัติการด้านการท่องเที่ยวของประเทศ **3.4 กลยุทธ์ปรับปรุงกฎหมายและกลไกการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง** เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวหลายฉบับยังล้าสมัยเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาทำให้เสียเปรียบคู่แข่ง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษานำแผนพัฒนาหลัก มาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกโดยกำหนดเกณฑ์ให้เป็นรูปธรรมสำหรับการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกการพัฒนาทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 คือการให้พัฒนาไปตามกรณีฐานซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลัก (ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560) ซึ่งมีเป้าหมายของแผนที่ชัดเจน และนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการแสดงดัง**ตารางที่ 3-60**

ตารางที่ 3-60 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาการท่องเที่ยว

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยว **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย
2	การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	**กลยุทธ์ของยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยใช้รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
3	การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.4 ของยุทธศาสตร์ที่ 1** การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยวให้เกิดการท่องเที่ยวในช่วง Low Season และเกิดการท่องเที่ยวในที่ใหม่ๆ
4	การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 2** ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างภาพลักษณ์และพัฒนาอัตลักษณ์ของท้องถิ่นของสินค้า OTOP ให้เกิดความเชื่อมั่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและก่อให้เกิดการกระจายรายได้
5	การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.2 และ 1.4 ในยุทธศาสตร์ที่ 1** ปรับโครงสร้างของแหล่งท่องเที่ยวโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งยังสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวในพื้นที่ใหม่ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** เรื่องการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้แหล่งท่องเที่ยวมีความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวได้ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ในเรื่อง การจัดการระบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ
6	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อีกทั้งต้องพัฒนาภาพลักษณ์เพื่อยกระดับมาตรฐานให้เกิดห่วงโซ่คุณค่า **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การยกระดับให้เป็นเมืองแห่งการพักผ่อน

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560 ใน**ตารางที่ 3-60** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 1 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-61**

ตารางที่ 3-61 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว	**วิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**						**คะแนนรวม**
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	**เกณฑ์ที่ 6**	
	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	**การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม**	**การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว**	**การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น**	**กำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว**	**อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทยดีขึ้น**	
1) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560	1	1	1	1	1	1	**6**

จาก**ตารางที่ 3-61** พบว่า แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยวสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case) จึงนำแผนพัฒนา ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามเลือกที่ 2 คือการพัฒนาเต็มศักยภาพ โดยเน้นไปที่การท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป ซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลัก (ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560) ซึ่งมีเป้าหมายของแผนที่ชัดเจน และนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์ ดังนั้น เกณฑ์ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องทางด้านการท่องเที่ยวจึงเป็นเกณฑ์ที่สอดคล้องกับภาพรวมการพัฒนาในกรณีที่ 2 ซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดเกณฑ์ที่นำมาใช้วิเคราะห์ความสอดคล้อง แสดงดัง**ตารางที่ 3-62**

ตารางที่ 3-62 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้อง สาขาการท่องเที่ยว

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยว **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย
2	การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	**กลยุทธ์ของยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยใช้รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
3	การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.4 ของยุทธศาสตร์ที่ 1** การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยวให้เกิดการท่องเที่ยวในช่วง Low Season และเกิดการท่องเที่ยวในที่ใหม่ๆ
4	การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 2** ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างภาพลักษณ์และพัฒนาอัตลักษณ์ของท้องถิ่นของสินค้า OTOP ให้เกิดความเชื่อมั่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและก่อให้เกิดการกระจายรายได้
5	การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.2 และ 1.4 ในยุทธศาสตร์ที่ 1** ปรับโครงสร้างของแหล่งท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งยังสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวในพื้นที่ใหม่ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** เรื่องการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้แหล่งท่องเที่ยวมีความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวได้ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ในเรื่อง การจัดการระบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ
6	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อีกทั้งต้องพัฒนาภาพลักษณ์เพื่อยกระดับมาตรฐานให้เกิดห่วงโซ่คุณค่า **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การยกระดับให้เป็นเมืองแห่งการพักผ่อน

นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560 ใน**ตารางที่ 3-62** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 2 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-63**

ตารางที่ 3-63 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว	วิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้						คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	เกณฑ์ที่ 6	
	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว	การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น	กำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทยดีขึ้น	
1) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560	1	1	1	1	1	1	6

จาก**ตารางที่ 3-63** พบว่า แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยวสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential GrowthCase) จึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 คือการพัฒนาให้มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5 ซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลักยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560 ซึ่งมีเป้าหมายของแผนที่ชัดเจน และนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์ แสดงดัง**ตารางที่ 3-64**

ตารางที่ 3-64 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของสาขาการท่องเที่ยว

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยว **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย
2	การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	**กลยุทธ์ของยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยใช้รูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
3	การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.4 ของยุทธศาสตร์ที่ 1** การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยวให้เกิดการท่องเที่ยวในช่วง Low Season และเกิดการท่องเที่ยวในที่ใหม่ๆ
4	การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 2** ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างภาพลักษณ์และพัฒนาอัตลักษณ์ของท้องถิ่นของสินค้า OTOP ให้เกิดความเชื่อมั่นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและก่อให้เกิดการกระจายรายได้
5	การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว	**กลยุทธ์ 1.2 และ 1.4 ในยุทธศาสตร์ที่ 1** ปรับโครงสร้างของแหล่งท่องเที่ยวโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งยังสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวในพื้นที่ใหม่ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** เรื่องการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้แหล่งท่องเที่ยวมีความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวได้ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ในเรื่อง การจัดการระบบการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ
6	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อีกทั้งต้องพัฒนาภาพลักษณ์เพื่อยกระดับมาตรฐานให้เกิดห่วงโซ่คุณค่า **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การยกระดับให้เป็นเมืองแห่งการพักผ่อน

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560 ใน**ตารางที่ 3-64** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกที่ 3 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-65**

ตารางที่ 3-65 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยว	**วิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**						**คะแนนรวม**
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	**เกณฑ์ที่ 6**	
	เพิ่มความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	**การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม**	**การกระจายช่วงเวลาการท่องเที่ยว**	**การกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น**	**กำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว**	**อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทยดีขึ้น**	
1) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560	1	1	1	1	1	1	**6**

จาก**ตารางที่ 3-65** พบว่า แผนพัฒนา สาขาการท่องเที่ยวสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ดังนั้นจึงนำไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.6 สาขาการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาศึกษาศักยภาพและสภาพปัญหาทางด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ภาคใต้มีรายละเอียดดังนี้

ศักยภาพในด้านทรัพยากรธรรมชาติของภาคใต้ พบว่า มีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติจากการที่ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ภาคใต้มีลักษณะเป็นแหลมยื่นออกไปในทะเลและอยู่ติดกับทะเลทั้ง 2 ฝั่ง คือทางด้านตะวันออกติดกับอ่าวไทยและทางด้านตะวันตกติดกับทะเลอันดามัน จึงทำให้ภาคใต้มีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายทั้งทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล เช่น ป่าสงวน อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง เป็นต้น จากการศึกษาข้อมูลพบว่าพื้นที่ภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีจำนวนป่าสงวนมากที่สุดของประเทศ นอกจากป่าสงวนแล้วภาคใต้ยังมีอุทยานแห่งชาติจำนวนหลายสิบแห่งซึ่งกระจายอยู่ตามจังหวัดต่างๆ ทุกจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้

แต่อย่างไรก็ดีจากการศึกษาพบว่าภาคใต้ประสบกับปัญหาต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติ โดยสามารถจำแนกเป็น 3 ประเด็นหลักๆ คือด้านทรัพยากรที่ดินด้านทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งด้านแหล่งน้ำ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) **ด้านทรัพยากรที่ดิน** พบปัญหาคือ ที่ดินไม่ถูกใช้ประโยชน์ยังมีอยู่เป็นจำนวนมาก บางส่วนมีข้อจำกัดด้านคุณภาพดิน และบางส่วนเป็นที่นาร้างและนากุ้งร้าง โดยภาคใต้มีพื้นที่ดินที่มีปัญหาด้านคุณภาพ เช่น ดินเค็ม ดินเปรี้ยว ดินทราย และดินพรุ รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 4.3 ล้านไร่ ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มภาคใต้ชายแดน ในส่วนของพื้นที่การเกษตรที่ถูกทิ้งร้างได้แก่ ที่นาทิ้งร้าง นากุ้งทิ้งร้าง รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 0.60 ล้านไร่ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยที่มีพื้นที่การเกษตรที่ถูกทิ้งร้างประมาณ 0.34 ล้านไร่โดยที่ดินที่ถูกทิ้งร้างส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสุราษฎร์ธานี

(2) **ด้านทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง** พบปัญหาคือ ปัญหาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งถูกใช้ประโยชน์จนเกิดความเสื่อมโทรมที่มีหลักๆ มาจาก การทำประมงที่เกินกว่าศักยภาพการผลิต การทำประมงผิดกฎหมาย การทำนากุ้งและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง รวมถึงการก่อสร้างสาธารณูปโภค และกิจกรรมการผลิตที่มีการปล่อยของเสียลงสู่ทะเล และปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งโดยในปัจจุบัน ภาคใต้มีชายฝั่งที่ถูกกัดเซาะรวมแล้วประมาณ 457 กิโลเมตร แบ่งเป็นระดับการกัดเซาะปานกลาง 284.70 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.51 ของความยาวชายฝั่งของพื้นที่ภาคใต้ทั้งหมด และมีระดับการกัดเซาะรุนแรง 172.17 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8.17 ของความยาวชายฝั่งของพื้นที่ภาคใต้ทั้งหมด ดังแสดงรายละเอียดตาม**ตารางที่ 3-66**

ตารางที่ 3-66 ระดับการกัดเซาะ และร้อยละการกัดเซาะชายฝั่งของชายฝั่งของจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้

จังหวัด	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	ระดับการกัดเซาะ (กม.)			การกัดเซาะ (ร้อยละ)		
		ปานกลาง	รุนแรง	รวม	ปานกลาง	รุนแรง	รวม
กระบี่	216.31	16.55	5.08	21.63	7.65	2.35	**10.00**
ชุมพร	247.75	31.94		31.94	12.89	0.00	**12.89**
ตรัง	136.33	14.86	3.94	18.80	10.90	2.89	**13.79**
นครศรีธรรมราช	244.99	53.21	73.66	126.87	21.72	30.07	**51.79**
นราธิวาส	57.76	15.96	28.03	43.99	27.63	48.52	**76.15**
ปัตตานี	138.83	37.67	24.27	61.94	27.13	17.48	**44.61**

จังหวัด	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	ระดับการกัดเซาะ (กม.)			การกัดเซาะ (ร้อยละ)		
		ปานกลาง	รุนแรง	รวม	ปานกลาง	รุนแรง	รวม
พังงา	241.53	17.16	-	17.16	7.10	0.00	**7.10**
ภูเก็ต	205.89	4.64	1.56	6.20	2.26	0.76	**3.01**
ระนอง	137.92	12.16	7.63	19.79	8.82	5.53	**14.35**
สงขลา	157.90	41.09	13.43	54.53	26.03	8.51	**34.53**
สตูล	155.07	9.60	6.85	16.46	6.19	4.42	**10.61**
สุราษฎร์ธานี	166.38	29.85	7.72	37.57	17.94	4.64	**22.58**
รวม	**2,106.66**	**284.70**	**172.17**	**456.87**	**13.51**	**8.17**	**21.69**

ที่มา: ฐานข้อมูลทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

(3) **ด้านทรัพยากรแหล่งน้ำ** พบปัญหาคือสัดส่วนพื้นที่ชลประทานและพื้นที่รับประโยชน์ของพื้นที่ภาคใต้มีสัดส่วนที่น้อยกว่าสัดส่วนพื้นที่ชลประทานและพื้นที่รับประโยชน์รวมทั้งประเทศ โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลในปี พ.ศ.2555 สัดส่วนพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่ภาคใต้อยู่ที่ร้อยละ 6.47 ขณะที่สัดส่วนพื้นที่ชลประทานรวมของทั้งประเทศอยู่ที่ร้อยละ 9.22 และสัดส่วนพื้นที่รับประโยชน์ของพื้นที่ภาคใต้อยู่ที่ร้อยละ 3.11 ขณะที่สัดส่วนพื้นที่รับน้ำรวมของทั้งประเทศอยู่ที่ร้อยละ 3.64 ดังแสดงรายละเอียดตาม**ตารางที่ 3-67**

ตารางที่ 3-67 ปริมาณพื้นที่ชลประทานและพื้นที่รับน้ำและสัดส่วนพื้นที่ชลประทานและพื้นที่รับน้ำในปี พ.ศ.2555

จังหวัด	พื้นที่จังหวัด (ไร่)	พื้นที่ชลประทาน (ไร่)	พื้นที่รับประโยชน์ (ไร่)	พื้นที่ชลประทาน (ร้อยละ)	พื้นที่รับประโยชน์ (ร้อยละ)
กระบี่	2,942,820	30,410	33,420	1.03	1.14
ชุมพร	3,756,781	109,010	155,099	2.90	4.13
ตรัง	3,073,449	124,250	88,000	4.04	2.86
นครศรีธรรมราช	6,214,064	834,682	202,955	13.43	3.27
นราธิวาส	2,797,144	404,789	153,419	14.47	5.48
ปัตตานี	1,212,723	374,507	81,750	30.88	6.74
พังงา	2,606,809	37,017	53,225	1.42	2.04
พัทลุง	2,140,296	362,445	184,836	16.93	8.64
ภูเก็ต	339,396	660	11,077	0.19	3.26
ยะลา	2,825,674	17,938	72,069	0.63	2.55
ระนอง	2,061,278	20,150	73,420	0.98	3.56
สงขลา	4,621,181	376,630	88,140	8.15	1.91
สตูล	1,549,361	57,180	59,540	3.69	3.84
สุราษฎร์ธานี	8,057,168	110,193	118,322	1.37	1.47
รวม	**44,198,143**	**2,859,861**	**1,375,272**	**6.47**	**3.11**

ที่มา: กรมชลประทาน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ระบุรายละเอียดไว้ใน**หัวข้อที่ 3.1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบันแสดงดัง**ตารางที่ 3-68**

ตารางที่ 3-68 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 1

มิติทางด้านทรัพยากรฯ	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**<u>เป้าหมาย</u>** มีการใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นตัว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) มีพื้นที่ป่าชายเลนเพิ่มขึ้น แต่สภาพทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยรวมมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง 2) ยังมีปัญหาการขาดแคลนน้ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับภาคเกษตรกรรม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาว 2) บริหารจัดการน้ำเพื่อให้เกิดความยั่งยืน
การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**<u>เป้าหมาย</u>** สร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน **<u>ช่องว่าง</u>** ยังมีปัญหาขยะตกค้างเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรกโดยส่งเสริมให้เกิดกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุดเร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต 2) สร้างวินัยของคนในชาติมุ่งสู่การจัดการที่ยั่งยืนโดยให้ความรู้แก่ประชาชนและการบังคับใช้กฎหมาย

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้นเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้แสดงดัง**ตารางที่ 3-69**

ตารางที่ 3-69 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 2

มิติทางด้านทรัพยากรฯ	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**<u>เป้าหมาย</u>** มีการใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นตัว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) มีพื้นที่ป่าชายเลนเพิ่มขึ้น แต่สภาพทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยรวมมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง 2) ยังมีปัญหาการขาดแคลนน้ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับภาคเกษตรกรรม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาว 2) บริหารจัดการน้ำเพื่อให้เกิดความยั่งยืน
การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**<u>เป้าหมาย</u>** สร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน **<u>ช่องว่าง</u>** ยังมีปัญหาขยะตกค้างเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรกโดยส่งเสริมให้เกิดกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุดเร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต 2) สร้างวินัยของคนในชาติมุ่งสู่การจัดการที่ยั่งยืนโดยให้ความรู้แก่ประชาชนและการบังคับใช้กฎหมาย

(3) แนวทางการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้น เป้าหมายของแนวทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้แสดงดัง**ตารางที่ 3-70**

ตารางที่ 3-70 การกำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนา
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามทางเลือกที่ 3

มิติทางด้านทรัพยากรฯ	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**<u>เป้าหมาย</u>** มีการใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นตัว **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ยังมีที่ดินที่ถูกทิ้งรกร้างโดยไม่เกิดประโยชน์ โดยเฉพาะที่ดินรกร้างจากการทำนากุ้ง 2) มีพื้นที่ป่าชายเลนเพิ่มขึ้น แต่สภาพทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยรวมมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง

มิติทางด้านทรัพยากรฯ	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
	3) ยังมีปัญหาการขาดแคลนน้ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับภาคเกษตรกรรม **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาว 2) จัดสรรที่ดินให้แก่ผู้ยากไร้กระจายการถือครองที่ดิน 3) จัดทำฐานข้อมูลที่ดินเพื่อการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ 4) จัดเก็บภาษีที่ดินในอัตราก้าวหน้ากำหนดเพดานการถือครองที่ดินที่เหมาะสม 5) บริหารจัดการน้ำเพื่อให้เกิดความยั่งยืน 6) ลดความขัดแย้งเชิงนโยบายระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวการประมงและวิถีชีวิตของชุมชน
การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**<u>เป้าหมาย</u>** สร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน **<u>ช่องว่าง</u>** ยังมีปัญหาขยะตกค้างเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรกโดยส่งเสริมให้เกิดกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุดเร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต 2) สร้างวินัยของคนในชาติมุ่งสู่การจัดการที่ยั่งยืนโดยให้ความรู้แก่ประชาชนและการบังคับใช้กฎหมาย

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลักสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาหลัก โดยเปรียบเทียบกับทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดแสดงดัง**หัวข้อที่ 3.2.6.1**

3.2.6.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาได้*พิจารณา "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11" (พ.ศ.2555-2559) ควบคู่กับ "ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12" เป็นแผนหลัก*ในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนด บริบทและเงื่อนไขของการพัฒนาที่ต้องพึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติและส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนดังนั้น ที่ปรึกษาทำการทบทวนแผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 แสดงดัง**ตารางที่ 3-71**

ตารางที่ 3-71 สรุปสาระสำคัญของยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11

นโยบาย	แนวทางการพัฒนา
1) การอนุรักษ์ฟื้นฟู และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	1) คุ้มครอง ป้องกัน รักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่าไม้ และเขตอนุรักษ์ 2) พัฒนาระบบฐานข้อมูล ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และการจัดการองค์ความรู้ 3) ปรับปรุงการบริหารจัดการที่ดินทั้งระบบและกระจายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรม 4) เร่งรัดพัฒนาและฟื้นฟูคุณภาพดินเพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตการเกษตรและความมั่นคงทางอาหาร 5) วางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 6) เร่งรัดการบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ เพื่อสนับสนุนความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน และลดปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งได้อย่างยั่งยืน 7) พัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูแหล่งน้ำ เพื่อเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนในแหล่งน้ำที่มีศักยภาพในการกักเก็บน้ำ 8) พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 9) จัดทำแผนแม่บทโครงสร้างพื้นฐานด้านทรัพยากรน้ำเพื่อการอุปโภค บริโภคอย่างเป็นระบบ 10) ส่งเสริมการอนุรักษ์ ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพ และแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม
2) การปรับกระบวนทัศน์การพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อเตรียมพร้อมไปสู่การเป็นเศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	1) ปรับโครงสร้างการผลิตของประเทศเพื่อเตรียมพร้อมไปสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคมและขนส่ง 3) พัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเน้นการวางผังเมืองที่ผสมผสานวัฒนธรรม สังคม และระบบนิเวศเข้าด้วยกัน 4) ปรับพฤติกรรมการบริโภคสู่สังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3) การยกระดับขีดความสามารถในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้สังคมมีภูมิคุ้มกัน	1) พัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบ และการปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 2) พัฒนาเครื่องมือในการบริหารจัดการเพื่อรับมือกับความท้าทายจากการ 3) เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 4) พัฒนาศักยภาพชุมชนให้เข้มแข็งและพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลง 5) สภาพภูมิอากาศ
4) การเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างต่อเนื่อง	1) จัดทำแผนที่และจัดลำดับพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาคและจังหวัด 2) พัฒนายกระดับการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ 3) พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบการสื่อสารโทรคมนาคม 4) สนับสนุนภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงเรียน และท้องถิ่น ให้มีการเตรียมความพร้อม

นโยบาย	แนวทางการพัฒนา
5) การควบคุมและลดมลพิษ	1) ลดปริมาณมลพิษทางอากาศ 2) เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะและน้ำเสียชุมชน 3) พัฒนาระบบการจัดการของเสียอันตราย ขยะอิเล็กทรอนิกส์ และขยะติดเชื้อ 4) ลดความเสี่ยงอันตราย การรั่วไหล และการเกิดอุบัติภัยจากสารเคมี 5) พัฒนาระบบเตือนภัย แจ้งเหตุฉุกเฉิน และระบบการจัดการเมื่อเกิดอุบัติภัยด้านมลพิษ
6) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพโปร่งใสและเป็นธรรมอย่างบูรณาการ	1) พัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง และส่งเสริมสิทธิชุมชนในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและยั่งยืน 2) สนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมและพัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นและชุมชน 3) ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมและบังคับใช้อย่างเสมอภาคเป็นธรรม 4) ปรับนโยบายการลงทุนภาครัฐให้เอื้อต่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 5) ผลักดันให้มีการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม รวมถึงการปฏิรูปการบริหารจัดการงบประมาณของประเทศ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการก่อมลพิษ 6) สร้างรายได้จากการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ 7) พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผล รวมทั้งส่งเสริมการศึกษาวิจัย

และทบทวนแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 แสดงดัง**ตารางที่ 3-72**

ตารางที่ 3-72 สรุปสาระสำคัญการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

นโยบาย	แนวทางการพัฒนา
1) การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	ใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นตัวปกป้องรักษาทรัพยากรป่าไม้โดยการสนธิกำลังของทุกภาคส่วน นำระบบสารสนเทศมาใช้เพื่อการบริหารจัดการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมเพิ่ม พื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาวอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืนและแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม รวมทั้งผลักดันแนวทางการประเมินมูลค่าของระบบนิเวศและการสร้างรายได้จากการอนุรักษ์จัดสรรที่ดินให้แก่ผู้ยากไร้ กระจายการถือครองที่ดินจัดทำฐานข้อมูลที่ดินเพื่อการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ การจัดเก็บภาษีที่ดินในอัตราก้าวหน้ากำหนดเพดานการถือครองที่ดินที่เหมาะสมและกำหนดมาตรการป้องกันการถือครองที่ดินของคนต่างชาติบริหารจัดการน้ำเพื่อให้เกิดความยั่งยืนบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบสร้างศูนย์ข้อมูลทรัพยากรน้ำจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการน้ำในระดับพื้นที่ เช่น คณะกรรมการลุ่มน้ำและองค์กรผู้ใช้น้ำ คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ลดความขัดแย้งเชิงนโยบายระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวการประมงและวิถีชีวิตของชุมชน บริหารจัดการแร่ โดยกำหนดปริมาณที่เหมาะสมในการนำแร่มาใช้ประโยชน์คำนึงถึงความจำเป็นและมูลค่าในอนาคต บังคับใช้มาตรการควบคุมผลกระทบจากการทำเหมืองแร่ที่ก่อมลพิษต่อสภาพแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน

นโยบาย	แนวทางการพัฒนา
2) การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	สร้างระบบหมุนเวียนวัสดุที่ใช้แล้ว ที่มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนสู่ Zero Waste Society ผ่านมาตรการต่างๆ เช่น การปฏิรูประบบภาษีและค่าธรรมเนียมเพื่อสิ่งแวดล้อม การศึกษาเพื่อสิ่งแวดล้อม มาตรฐานและฉลากสินค้า เป็นต้น
3) การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว	เพื่อยกระดับประเทศสู่เศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมสีเขียว ส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถปรับระบบสู่ห่วงโซ่อุปทานหรือห่วงโซ่คุณค่าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Supply Chain/Green Value Chain) ส่งเสริมการทำการเกษตรกรรมยั่งยืน รวมทั้งส่งเสริมภาคบริการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพให้มีบทบาทมากขึ้นในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ
4) การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ด้วยการเร่งรัดการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตราย ที่เกิดจากการผลิตและบริโภค เพื่อสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรก โดยส่งเสริมให้เกิดกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุด เร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต สร้างรูปแบบการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เหมาะสม เน้นการแปรรูปเป็นพลังงาน สร้างวินัยของคนในชาติมุ่งสู่การจัดการที่ยั่งยืน โดยให้ความรู้แก่ประชาชน และการบังคับใช้กฎหมาย
5) การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	ผลักดันการจัดทำแผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของอาเซียน หาแนวทางความร่วมมือกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในประเด็นการขนส่งข้ามพรมแดน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การบริหารจัดการพลังงานและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ
6) การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	เพิ่มขีดความสามารถในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพิ่มศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้กับทุกภาคส่วน ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ เพื่อลดผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบการเตือนภัย ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ และวางแผนป้องกันเมืองและพื้นที่ชายฝั่ง พัฒนาเมืองที่สามารถปรับตัวและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Resilience City) การให้บริการของระบบนิเวศ ส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนในการรับมือภัยพิบัติโดยสร้างแนวป้องกันตามธรรมชาติ และการจัดทำแผนธุรกิจต่อเนื่อง รวมทั้งการพัฒนาระบบการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพพร้อมรองรับแนวโน้มการเกิดภัยพิบัติที่รุนแรงในอนาคต

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำแผนพัฒนาหลัก มาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก โดยกำหนดเกณฑ์ให้เป็นรูปธรรม เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา กับทางเลือกการพัฒนาฯ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 คือการให้พัฒนาไปตามกรณีฐานซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลักคือ แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 แสดงดัง**ตารางที่ 3-73**

ตารางที่ 3-73 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจราณาความสอดคล้องของ สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ ปกป้องรักษาทรัพยากรป่าไม้เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาวอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืนคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการคุ้มครอง ป้องกัน รักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่าไม้ และเขตอนุรักษ์เร่งรัดพัฒนาและฟื้นฟูคุณภาพดินวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งพัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูแหล่งน้ำ พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า
2	การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ สร้างระบบหมุนเวียนวัสดุที่ใช้แล้ว ที่มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนสู่ Zero Waste Society
3	การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ พัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมสีเขียว ส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถปรับระบบสู่ห่วงโซ่อุปทานหรือห่วงโซ่คุณค่าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
4	การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการเร่งรัดการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตราย ที่เกิดจากการผลิตและบริโภค และเร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรก
5	การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการหาแนวทางความร่วมมือกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในประเด็นการขนส่งข้ามพรมแดน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การบริหารจัดการพลังงานและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ
6	การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ เพิ่มศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ เพื่อลดผลกระทบ **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการจัดทำแผนที่และจัดลำดับพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งในระดับประเทศ พัฒนายกระดับการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบการสื่อสารสนับสนุนภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงเรียน และท้องถิ่น ให้มีการเตรียมความพร้อม

นำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ใน**ตารางที่ 3-73** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-74**

ตารางที่ 3-74 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	วิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้						คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	เกณฑ์ที่ 6	
	การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว	การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	
1) แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11	1	0	0	0	0	1	**2**
2) แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12	1	1	1	1	1	1	**6**

จาก**ตารางที่ 3-74** พบว่า แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 1กรณีฐาน (Base Case) ดังนั้นจึงไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(2) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 คือการพัฒนาเต็มศักยภาพ โดยเน้นไปที่การท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป ซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลักคือ แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 แสดงดัง**ตารางที่ 3-75**

ตารางที่ 3-75 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12**โดยการ ปกป้องรักษาทรัพยากรป่าไม้เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาวอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืนคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการคุ้มครอง ป้องกันรักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่าไม้ และเขตอนุรักษ์เร่งรัดพัฒนาและฟื้นฟูคุณภาพดินวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งพัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูแหล่งน้ำ พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า
2	การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ สร้างระบบหมุนเวียนวัสดุที่ใช้แล้ว ที่มีประสิทธิภาพขับเคลื่อนสู่ Zero Waste Society
3	การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ พัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมสีเขียว ส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถปรับระบบสู่ห่วงโซ่อุปทานหรือห่วงโซ่คุณค่าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
4	การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ เร่งรัดการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตราย ที่เกิดจากการผลิตและบริโภค เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรก
5	การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการหาแนวทางความร่วมมือกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในประเด็นการขนส่งข้ามพรมแดน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การบริหารจัดการพลังงานและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ
6	การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ เพิ่มศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ เพื่อลดผลกระทบ **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการ จัดทำแผนที่และจัดลำดับพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งในระดับประเทศ พัฒนายกระดับการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ,พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบการสื่อสาร สนับสนุนภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงเรียน และท้องถิ่น ให้มีการเตรียมความพร้อม

จากนั้นนำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ใน**ตารางที่ 3-75** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์**ดังตารางที่ 3-76**

ตารางที่ 3-76 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	**วิเคราะห์ความสอดคล้อง ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**						**คะแนนรวม**
	เกณฑ์ที่ 1	**เกณฑ์ที่ 2**	**เกณฑ์ที่ 3**	**เกณฑ์ที่ 4**	**เกณฑ์ที่ 5**	**เกณฑ์ที่ 6**	
	การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม**	**การส่งเสริมการผลิต การลงทุนและการสร้างงานสีเขียว**	**การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม**	**การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ**	**การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ**	
1) แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรฯ ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11	1	0	0	0	0	1	**2**
2) แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12	1	1	1	1	1	1	**6**

จาก**ตารางที่ 3-76** พบว่า แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ดังนั้นที่ปรึกษาจึงนำแผนที่สอดคล้องกับ ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

(3) การกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 คือการพัฒนาให้มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5 ซึ่งในกรณีนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ ด้วยการประยุกต์ใช้ตามแนวทางของแผนหลักคือ แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 แสดงดัง**ตารางที่ 3-77**

ตารางที่ 3-77 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา
1	การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ ปกป้องรักษาทรัพยากรป่าไม้ เพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาว อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการคุ้มครอง ป้องกันรักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่าไม้ และเขตอนุรักษ์ เร่งรัดพัฒนาและฟื้นฟูคุณภาพดิน วางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูแหล่งน้ำ พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า
2	การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ สร้างระบบหมุนเวียนวัสดุที่ใช้แล้ว ที่มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนสู่ Zero Waste Society
3	การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ พัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมสีเขียว ส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถปรับระบบสู่ห่วงโซ่อุปทานหรือห่วงโซ่คุณค่าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
4	การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ เร่งรัดการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตราย ที่เกิดจากการผลิตและบริโภค เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรก
5	การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการหาแนวทางความร่วมมือกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในประเด็นการขนส่งข้ามพรมแดน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การบริหารจัดการพลังงาน และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ
6	การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	**แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12** โดยการ เพิ่มศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ เพื่อลดผลกระทบ **ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11** โดยการ จัดทำแผนที่และจัดลำดับพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งในระดับประเทศ พัฒนายกระดับการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบการสื่อสาร สนับสนุนภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงเรียน และท้องถิ่น ให้มีการเตรียมความพร้อม

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง ของแผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และแผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ใน**ตารางที่ 3-77** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 3-78**

ตารางที่ 3-78 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

แผนยุทธศาสตร์ /แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	การวิเคราะห์ความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้						คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1 การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียว	เกณฑ์ที่ 2 การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	เกณฑ์ที่ 3 การส่งเสริมการผลิต การลงทุนและการสร้างงานสีเขียว	เกณฑ์ที่ 4 การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	เกณฑ์ที่ 5 การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	เกณฑ์ที่ 6 การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ	
1. แผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11	1	0	0	0	0	1	**2**
2. แผนการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12	1	1	1	1	1	1	**6**

จาก**ตารางที่ 3-78** พบว่า แผนพัฒนา สาขาทรัพยากรธรรมชาติสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ดังนั้นที่ปรึกษานำแผนพัฒนาที่สอดคล้องไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

3.2.7 สาขาความมั่นคง

ที่ปรึกษาศึกษาสภาพปัญหาทางด้านความมั่นคงของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งที่ปรึกษาได้พิจารณาประเด็นปัญหาทางด้านความมั่นคงของพื้นที่ภาคใต้ใน 5 มิติ คือ ความมั่นคงทางด้านสมุททานุภาพ, ความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้, ความมั่นคงทางด้านแรงงาน, ความมั่นคงทางด้านพลังงาน และความมั่นคงทางด้านการกระจายตัวทางเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **ปัญหาความมั่นคงทางด้านสมุททานุภาพ** (Sea Power) เกิดจากการที่ท่าเรือหลักของประเทศไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ กระจุกตัวอยู่บริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน ซึ่งถ้าเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้ท่าเรือหลักของประเทศไม่สามารถให้บริการได้ ประเทศไทยจะไม่มีท่าเรือที่เป็นท่าเรือหลักในการส่งสินค้าออกสู่ต่างประเทศ

(2) **ปัญหาความมั่นคงของจังหวัดชายแดนใต้** สถานการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ของประเทศไทย เป็นเหตุการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นในสี่จังหวัดภาคใต้ ได้แก่จังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส และบางอำเภอของจังหวัดสงขลา ซึ่งเกิดมาจากปัญหาความขัดแย้งในจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีเหตุการณ์ลอบทำร้าย วางเพลิง วางระเบิด และจลาจลเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

(3) **ปัญหาความมั่นคงด้านแรงงานในพื้นที่ภาคใต้** ภาคใต้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ดังแสดงรายละเอียดข้อมูลตาม**ตารางที่ 3-79**

ตารางที่ 3-79 แสดงจำนวนคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานทั่วราชอาณาจักร

พื้นที่/ภูมิภาค	จำนวน (คน)	อัตราส่วน (ร้อยละ)
ทั่วราชอาณาจักร	1,339,834	100.00
กรุงเทพมหานคร	120,636	9.00
ปริมณฑล	366,684	27.37
ภาคกลาง	328,047	24.48
ภาคเหนือ	177,158	13.22
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	23,093	1.72
ภาคใต้	324,216	24.20

ที่มา: กระทรวงแรงงาน

จาก**ตารางที่ 3-79** แสดงให้เห็นว่าจำนวนคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานในภาคใต้มีจำนวน 324,216 คน ซึ่งมากที่สุดเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ แสดงว่าภาคใต้มีความต้องการแรงงาน โดยเฉพาะในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์จากทะเล อันเนื่องมาจากคนในพื้นที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้แรงงาน ทำให้ต้องใช้แรงงานต่างด้าว ซึ่งผลจากการใช้แรงงานต่างด้าวอาจก่อให้เกิดปัญหาในด้านอื่นๆ ตามมาเช่น ปัญหาสังคม สภาพพื้นที่ที่เสื่อมโทรมอันเนื่องมาจากการสร้างชุมชนพักอาศัยของแรงงานชาวต่างด้าว เป็นต้น

(4) **ปัญหาความมั่นคงทางด้านพลังงาน** ปัจจุบันภาคใต้มีศักยภาพในการผลิตไฟฟ้า 3,115 เมกะวัตต์ โดยเป็นการผลิตจากเชื้อเพลิงที่ใหญ่สุดคือ โรงไฟฟ้าจะนะ 1,476 เมกะวัตต์ นอกนั้นมีโรงไฟฟ้ากระบี่ ขนอม และสุราษฎร์ธานี กำลังการผลิตประมาณ 1,300 เมกะวัตต์ และการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำคือ เขื่อนรัชชประภา 240 เมกะวัตต์ และอื่นๆ อีกประมาณ 100 เมกะวัตต์ ซึ่งแหล่งผลิตที่สำคัญคือ โรงไฟฟ้าจะนะ โดยมีกำลังการผลิตเกือบครึ่งของกำลังการผลิตไฟฟ้าภาคใต้ ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติจากแหล่ง Joint Development Area (JDA) เป็นเชื้อเพลิงประมาณวันละ 240 ล้านลูกบาศก์ฟุต

ทั้งนี้ แหล่งก๊าซ JDA เป็นพื้นที่ทับซ้อนที่ไทยกับมาเลเซียได้ตกลงร่วมกันพัฒนา โดยตั้งบริษัทร่วมทุนขึ้นมาเป็นผู้พัฒนาหาประโยชน์จากแหล่งก๊าซธรรมชาติในพื้นที่นั้น โดยแบ่งผลกำไร ผลผลิต และสิทธิประโยชน์เท่าๆ กัน โดยที่ทั้งไทยและมาเลเซียมีสิทธิที่จะซื้อก๊าซจากแหล่งนั้นตามที่ได้ตกลงกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าหากเกิดเหตุการณ์ความขัดแย้งหรือเกิดเหตุขัดข้องเกี่ยวกับระบบสายส่ง ก็จะทำให้กำลังการผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าภาคใต้จะพึ่งพาพลังงานไฟฟ้าอีกส่วนหนึ่งจากภาคกลางอยู่ด้วยก็ตาม แต่ก็ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการเกิดไฟฟ้าดับเนื่องจากการส่งพลังงานไฟฟ้าจากภาคกลางสู่ภาคใต้มีข้อจำกัดด้านระบบส่ง นอกจากนี้แล้วประเด็นการรับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียก็ไม่มีความแน่นอนเช่นกัน

(5) **ปัญหาการกระจุกตัวทางเศรษฐกิจ** กิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคใต้มีการกระจุกตัวอยู่ในเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้น โดยมิได้มีการกระจายรายได้อย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งพิจารณาได้จากสถิติรายได้ต่อหัวของประชากรจำแนกตามจังหวัดของภาคใต้ พ.ศ.2550 – 2556 แสดงดัง**ตารางที่ 3-80**

ตารางที่ 3-80 รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร จำแนกตามจังหวัดของภาคใต้ พ.ศ.2550–2556

หน่วย: บาท

จังหวัด	ปี (พ.ศ)						
	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
ภาคใต้	**98,695**	**104,075**	**99,572**	**120,785**	**132,988**	**126,178**	**123,270**
นครศรีธรรมราช	77,575	76,170	81,242	103,089	101,768	97,561	93,765
กระบี่	140,443	157,968	143,861	159,548	195,943	195,970	185,099
พังงา	119,815	136,012	128,956	155,747	176,011	168,527	168,178
ภูเก็ต	201,914	201,466	175,293	186,792	205,085	229,753	250,952
สุราษฎร์ธานี	122,003	134,995	122,491	152,504	174,295	165,841	157,360
ระนอง	83,554	86,967	83,360	87,035	89,220	86,176	83,371
ชุมพร	109,741	125,415	121,017	134,632	142,537	135,735	133,246
สงขลา	116,433	119,911	114,287	137,406	150,515	143,541	146,030
สตูล	93,013	92,352	91,959	109,396	122,327	116,422	106,944
ตรัง	98,918	104,582	94,599	122,922	142,345	119,650	111,219
พัทลุง	56,682	59,137	57,841	70,717	79,138	67,876	65,433
ปัตตานี	52,416	56,323	60,554	69,357	76,385	77,422	73,745
ยะลา	86,787	89,239	83,467	118,225	132,540	107,969	95,947
นราธิวาส	58,665	59,892	57,544	78,349	88,626	71,271	65,081

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จาก**ตารางที่ 3-80** เห็นได้ว่าจังหวัดที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรสูงสุด 5 อันดับแรก คือ ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี พังงา และสงขลา ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นการกระจุกตัวของภาคเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว จึงส่งผลให้ประชากรในจังหวัดอื่นๆ ของภาคใต้มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่ำกว่า เกิดความไม่เท่าเทียมกัน ดังนั้นจึงควรมีการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างเป็นธรรม

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาศักยภาพและปัญหา สาขาความมั่นคง เพื่อกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่างในการพัฒนาและเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ระบุรายละเอียดไว้ใน**หัวข้อที่** 3.1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาสาขาความมั่นคงตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 เป็นการดำเนินการตามสภาพพื้นฐานหรือสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้นเป้าหมายของทางเลือกการพัฒนาฯ ตามทางเลือกที่ 1 จึงเป็นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับเดียวกับอัตราการขยายตัวในปัจจุบัน แสดงดัง**ตารางที่ 3-81**

ตารางที่ 3-81 กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 1

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 1 ด้านสมุททานุภาพ	**<u>เป้าหมาย</u> (เชิงสังคม)** 1) การป้องกันคนหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย 2) การป้องกันการลักลอบขนส่งสินค้าเถื่อน อาวุธ หรือยาเสพติด **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ยังมีการลักลอบเข้าเมืองทางเรือโดยผิดกฎหมาย 2) ยังมีเกิดการลักลอบขนส่งสินค้าเถื่อนทางทะเล **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงานผู้ตรวจการณ์ชายฝั่ง ชาวประมง และผู้ที่พักอาศัยอยู่ตามชายฝั่ง 2) การประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย และการลักลอบขนส่งสินค้าเถื่อน
มิติที่ 2 ความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ควบคุมปัญหาความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้ไม่ให้ลุกลามไปยังพื้นที่อื่นๆ ของภาคใต้ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ความรู้ความเข้าใจระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคใต้ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) เรียนรู้สภาพความเป็นอยู่และข้อแตกต่างรวมทั้งสร้างความเข้าใจกับคนในพื้นที่เพื่อให้เกิดการอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข
มิติที่ 3 แรงงานในพื้นที่	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) ควบคุมจำนวนของแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ภาคใต้ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) มีการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) บังคับใช้กฎหมายเพื่อเอาผิดแก่ผู้ประกอบการที่ใช้แรงงานต่างด้าวที่เข้าเมืองโดยผิดกฎหมายให้เข้มงวด 2) การประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 4 ความมั่นคงทางด้านพลังงาน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) มีการใช้ประโยชน์จากศักยภาพการผลิตพลังงานที่มีอยู่ในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างเต็มศักยภาพ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) แหล่งผลิตพลังงานหลายแห่งประสบกับปัญหาหรือข้อติดขัดในการผลิตพลังงาน **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) สร้างความรู้ความเข้าใจและความเชื่อมั่นกับประชาชนในพื้นที่ที่หวั่นเกรงผลกระทบจากการดำเนินการของโรงไฟฟ้า 2) บังคับใช้กฎหมายเพื่อเอาผิดแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบโรงไฟฟ้า ผู้ขนส่งวัตถุดิบในการผลิตไฟฟ้า อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการกระทำความผิด
มิติที่ 5 การกระจายตัวทางเศรษฐกิจ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การรักษาระดับการเจริญเติบโตของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้ให้อยู่ในระดับเดิมจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน **<u>ช่องว่าง</u>** 1) สินค้าเกษตรที่สำคัญของภาคใต้เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน มีราคาตกต่ำต่อเนื่อง **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) ประกันราคาสินค้าเกษตร 2) ลดต้นทุนการผลิตสินค้าเกษตรเช่น ควบคุมราคาของปัจจัยที่ใช้ในการผลิตผลผลิตการเกษตร 3) ลดค่าใช้จ่ายให้แก่เกษตรกรเช่น การลดภาษี Vat ให้แก่ผู้ที่ถือบัตรเกษตรกร เพื่อให้เกษตรกรมีเงินใช้จ่ายหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น

(2) แนวทางการพัฒนาสาขาความมั่นคงตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เป็นการพัฒนาตามศักยภาพในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง และแนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง แสดงดัง**ตารางที่ 3-82**

ตารางที่ 3-82 กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 2

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 1 ด้านสมุททานุภาพ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การป้องกันคนหลบหนีเข้าเมืองโดยเฉพาะเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว 2) การให้ความคุ้มครองหรือเตรียมการช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือขนส่งสินค้าที่ขนส่งสินค้าตามน่านน้ำ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) มีแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายโดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเนื่องจากเป็นแหล่งการจ้างงาน 2) มีความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเลตามเส้นทางชายฝั่ง **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) บังคับใช้กฎหมายเพื่อเอาผิดเอาผิดแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการท่องเที่ยว, ร้านอาหาร, โรงแรม อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการกระทำความผิด 2) กำหนดเส้นทางการเดินเรือให้แก่ผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าตามชายฝั่ง 3) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงานผู้ตรวจการชายฝั่งและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าตามชายฝั่ง

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 2 ความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การสร้างความมั่นคงของพื้นที่ที่จะรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ภาคธุรกิจเอกชนไม่มีความมั่นใจในการลงทุนและประกอบธุรกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) วางระบบรักษาความปลอดภัยให้กับพื้นที่ที่จะรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น การทำกำแพงล้อมรอบ การ Scan ลายนิ้วมือผู้ที่เข้า-ออกจากพัฒนาอุตสาหกรรม 2) วางระบบรักษาความปลอดภัยให้กับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งบุคลากร สินค้าหรือวัตถุดิบ เช่น ติดตั้งระบบ GPS ติดตั้งระบบสัญญาณเตือนเมื่อมีภัยคุกคาม
มิติที่ 3 แรงงานในพื้นที่	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) กำกับควบคุมดูแลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) แรงงานต่างด้าวมีการก่อคดีอาชญากรรมในพื้นที่ภาคใต้เช่น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเกาะสมุย เกาะเต่า เป็นต้น **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดระดับความเสี่ยงของแรงงานต่างด้าวโดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลาการทำงานและประวัติการใช้สุราหรือสารเสพติด เป็นต้น 2) กำหนดมาตรการในการกำกับดูแลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่เช่น แรงงานที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 3 เดือน แรงงานที่มีความเสี่ยงปานกลางจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 6 เดือนและแรงงานที่มีความเสี่ยงต่ำจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 1 ปี เป็นต้น
มิติที่ 4 ความมั่นคงทางด้านพลังงาน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การพัฒนาแหล่งผลิตพลังงานโดยใช้วัตถุดิบเหลือใช้จากอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป 2) การพัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบส่งจ่ายไฟฟ้าที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวในปัจจุบันหรือแหล่งท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต **<u>ช่องว่าง</u>** 1) มีการพึ่งพิงแหล่งพลังงานจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งมากเกินไป 2) มีการพึ่งพิงแหล่งวัตถุดิบจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งมากเกินไป **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) กระจายความเสี่ยงจากการผลิตพลังงานโดยการพัฒนาแหล่งผลิตพลังงานที่ใช้วัตถุดิบจากผลิตผลหรือทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในพื้นที่ 2) ให้การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาการผลิตพลังงานที่ใช้วัตถุดิบจากวัตถุดิบเหลือใช้ของอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป
มิติที่ 5 การกระจายตัวทางเศรษฐกิจ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ในภาคใต้เพื่อป้องกันไม่ให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง **<u>ช่องว่าง</u>** 1) รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในแต่ละพื้นที่ของภาคใต้มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
	<u>แนวทางการพัฒนา</u> 1) พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตรในพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านวัตถุดิบหรือพื้นที่ที่ยังไม่พบการต่อต้านการพัฒนาอุตสาหกรรม 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการท่องเที่ยวเช่น สนามบิน ถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ของพื้นที่ที่มีศักยภาพหรือพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยว แต่ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ จึงทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้

(3) แนวทางการพัฒนา สาขาความมั่นคงตามแนวทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ดังนั้น เป้าหมายของทางเลือกการพัฒนาฯ ตามทางเลือกที่ 3 จึงเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-83**

ตารางที่ 3-83 กำหนดเป้าหมาย ช่องว่าง แนวทางการพัฒนาของสาขาความมั่นคง ตามทางเลือกที่ 3

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 1 ทางด้านสมุททานุภาพ	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ หรือพื้นที่ที่เป็นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศหรือประตูการค้า เช่น ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2) ป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาการกระจุกตัวของท่าเรือขนาดใหญ่ที่กระจุกตัวอยู่บริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ประเทศไทยไม่มีท่าเรือหลักที่รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาท่าเรือที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในบริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างหรือชายฝั่งทะเลอันดามัน
มิติที่ 2 ความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การสร้างความมั่นคงของพื้นที่ที่รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ภาคธุรกิจเอกชนไม่มีความมั่นใจในการลงทุนและประกอบธุรกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) วางระบบรักษาความปลอดภัยให้กับพื้นที่ที่จะรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น การทำกำแพงล้อมรอบ การ Scan ลายนิ้วมือผู้ที่เข้า-ออกจากพัฒนาอุตสาหกรรม 2) วางระบบรักษาความปลอดภัยให้กับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งบุคลากร สินค้าหรือวัตถุดิบเช่น ติดตั้งระบบ GPS ติดตั้งระบบสัญญาณเตือนเมื่อมีภัยคุกคาม

มิติทางด้านความมั่นคง	เป้าหมาย/ช่องว่าง/แนวทางการพัฒนา
มิติที่ 3 แรงงานในพื้นที่	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) กำกับควบคุมดูแลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) แรงงานต่างด้าวมีการก่อคดีอาชญากรรมในพื้นที่ภาคใต้เช่น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเกาะสมุย เกาะเต่า เป็นต้น **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดระดับความเสี่ยงของแรงงานต่างด้าวโดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลาการทำงาน ประวัติการใช้สุราหรือสารเสพติด เป็นต้น 2) กำหนดมาตรการในการกำกับดูแลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่เช่น แรงงานที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 3 เดือน แรงงานที่มีความเสี่ยงปานกลางจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 6 เดือน แรงงานที่มีความเสี่ยงต่ำจะต้องมีการรายงานตัวกับทางท้องที่หรือตำรวจทุก 1 ปี เป็นต้น
มิติที่ 4 ความมั่นคงทางด้านพลังงาน	**<u>เป้าหมาย</u>** 1) การพัฒนาแหล่งผลิตพลังงานใหม่ๆ ที่มีความสามารถในการผลิตพลังงานสูงในบริเวณพื้นที่ที่เป็นอุตสาหกรรมใหม่ **<u>ช่องว่าง</u>** 1) ความพอเพียงของแหล่งวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการผลิตพลังงานเป็นจำนวนมาก **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) จัดหาแหล่งวัตถุดิบที่สามารถนำมาใช้ในการผลิตพลังงานจากแหล่งใหม่ๆ 2) วางระบบขนส่งที่เชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบกับแหล่งผลิตอุตสาหกรรมที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูง
มิติที่ 5 การกระจายตัวทางเศรษฐกิจ	**<u>เป้าหมาย</u>** **1)** การกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ในภาคใต้เพื่อป้องกันไม่ให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง **<u>ช่องว่าง</u>** 1) รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในแต่ละพื้นที่ของภาคใต้มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก **<u>แนวทางการพัฒนา</u>** 1) พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตรในพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านวัตถุดิบหรือพื้นที่ที่ยังไม่พบการต่อต้านการพัฒนาอุตสาหกรรม 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการท่องเที่ยวเช่น สนามบิน ถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ของพื้นที่ที่มีศักยภาพหรือพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยว แต่ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับจึงทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้

จากการกำหนดเป้าหมาย วิเคราะห์ช่องว่าง และการเสนอแนวทางการพัฒนา ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่กล่าวมาในข้างต้นนั้น ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมกับแผนพัฒนาหลักสาขาความมั่นคง เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องรายละเอียดแสดงดัง**หัวข้อที่ 3.2.7.1**

3.2.7.1 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของเกณฑ์การพัฒนากับแผนพัฒนาสาขาความมั่นคง

ที่ปรึกษา*คัดเลือก "นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564" เป็นแผนหลักการพัฒนาของสาขาความมั่นคง* เนื่องจากนโยบายความมั่นคงฉบับดังกล่าวได้กำหนดลำดับความสำคัญ โดยพิจารณาความเสี่ยงและผลกระทบต่อความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติ ซึ่งส่งผลต่อความอยู่รอดปลอดภัยของชาติและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในด้านต่างๆ และภูมิคุ้มกันของชาติในภาพรวมเป็นเกณฑ์สำคัญ รวมถึงเป็นกรอบแนวทางการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกัน รักษา และเพิ่มพูนผลประโยชน์ของชาติ

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564 ได้กำหนดความสำคัญเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่ 1 นโยบายเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติซึ่งประกอบไปด้วย 3 นโยบายคือ นโยบายที่ 1 ถึง 3 และส่วนที่ 2 นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั่วไปซึ่งประกอบด้วย 13 นโยบายคือนโยบายที่ 4 ถึง 16 แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-84**

ตารางที่ 3-84 สรุปสาระสำคัญของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564

นโยบาย	แนวทางดำเนินการ
<u>ส่วนที่ 1 นโยบายเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของประเทศชาติ</u>	
1) เสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ และการปกครองระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข	1.1 เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับสถาบันชาติ ศาสนาพระมหากษัตริย์ 1.2 พัฒนาประสิทธิภาพและความเข้มแข้งของกลไกที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการล่วงละเมิดสถาบัน 1.3 เผยแพร่และน้อมนำแนวพระราชดำริไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม 1.4 เสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันการปกครองในระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
2) สร้างความเป็นธรรม ความปรองดอง และความสมานฉันท์ในชาติ	2.1 ปฏิรูปกลไกการบริหารประเทศทุกระดับ 2.2 สร้างความเชื่อมั่นต่อกลไกและกระบวนการยุติธรรม 2.3 แก้ไขปัญหาความไม่เป็นธรรมในการถือครองที่ดิน 2.4 ส่งเสริมให้ประชาชนเกิดความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของชาติ อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข มีความรักความภูมิใจในความเป็นชาติไทยและสังคมพหุวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง 2.5 สนับสนุนการมีส่วนร่วมทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองของทุกภาคส่วน
3) ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้	3.1 เสริมสร้างสภาวะแวดล้อมที่สันติสุข 3.2 ฟื้นฟูความเชื่อมั่นและความหวาดระแวงของประชาชนกับรัฐ 3.3 เสริมสร้างสันติสุขและการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นพลังในการเข้าถึงประชาชน 3.4 ส่งเสริมความต่อเนื่องของกระบวนการพูดคุยเพื่อสันติสุข 3.5 สร้างความเข้าใจต่อสถานการณ์ความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ต่อสังคมทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ 3.6 จัดให้มีกลไกและโครงสร้างการบริหารจัดการของภาครัฐที่มีเอกภาพ

นโยบาย	แนวทางดำเนินการ
<u>ส่วนที่ 2 นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั่วไป</u>	
4) จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน	4.1 เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง 4.2 ปรับปรุงกลไก และพัฒนาศักยภาพการตรวจคนเข้าเมือง 4.3 ส่งเสริมการใช้มิติทางสังคมและวัฒนธรรม ในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีทุกระดับกับประเทศเพื่อนบ้าน 4.4 จัดระเบียบการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้มีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการเป็นประตูเชื่อมโยงการค้า ที่มีความสมดุลทั้งในมิติเศรษฐกิจและมิติทางด้านความมั่นคง
5) สร้างเสริมศักยภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยคุกคามข้ามชาติ	5.1 พัฒนาระบบ กลไก และมาตรการที่เข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายและอาชญากรข้ามชาติ 5.2 ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายทุกรูปแบบ 5.3 เสริมสร้างและพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ 5.4 เสริมสร้างจิตสำนึก ความตระหนักของภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคประชาสังคม
6) ปกป้อง รักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล	6.1 พัฒนาศักยภาพความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล 6.2 คุ้มครองการใช้ประโยชน์จากทะเล 6.3 สร้างความสงบเรียบร้อยและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทะเล 6.4 สร้างความสมดุลและยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล 6.5 พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้ และความตระหนักรู้ความสำคัญของทะเล 6.6 พัฒนาการบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติทางทะเลขององค์กรของรัฐ
7) จัดระบบ ป้องกันและแก้ไขปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมือง	7.1 กำหนดนโยบายต่อผู้หลบหนีเข้าเมือง 7.2 แก้ไขปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมืองที่ตกค้างและยังไม่สามารถส่งกลับประเทศต้นทาง 7.3 จัดระเบียบการจ้างแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยคำนึงถึงการรักษาผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับการรักษาความมั่นคงของชาติ 7.4 ปรับปรุงกลไกและพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการเพื่อจัดระเบียบการเข้าเมือง 7.5 พัฒนาระบบฐานข้อมูลคนเข้าเมืองและผู้หลบหนีเข้าเมืองให้มีความทันสมัยเป็นปัจจุบัน สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ
8) เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันความมั่นคงภายใน	8.1 ปกป้องความมั่นคงของชาติจากภัยยาเสพติด 8.2 ผนึกกำลังทุกภาคส่วนให้พร้อมเผชิญปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคง 8.3 เสริมสร้างความมั่นคงของชาติจากภัยการทุจริตคอร์รัปชัน
9) เสริมสร้างความมั่นคงของชาติจากภัยการทุจริตคอร์รัปชัน	การขจัดการทุจริตคอร์รัปชั่นและเงื่อนไขต่างๆ ที่เกิดจากเจ้าหน้าที่รัฐ ควรสร้างความตระหนักให้ทุกภาคส่วนร่วมมืออย่างจริงจังและสนับสนุนการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการทุจริต โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับระบบการขับเคลื่อน คือ การประสานความร่วมมือ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ การสร้างมาตรฐาน การติดตามประเมินผลในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น
10) เสริมสร้างความมั่นคงทางเทคโนโลยีสารสนเทศและไซเบอร์	10.1 ปกป้อง ป้องกันภัยคุกคามด้านไซเบอร์ สงครามไซเบอร์ และเสริมสร้างความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและไซเบอร์ 10.2 พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย 10.3 พัฒนาศักยภาพทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

นโยบาย	แนวทางดำเนินการ
11) รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	11.1 พัฒนาระบบการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและยั่งยืน ระหว่างการอนุรักษ์และการพัฒนา 11.2 เสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน และท้องถิ่นในการบริหารจัดการ การตรวจสอบ และการเฝ้าระวังการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติโดยมิชอบ 11.3 เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการสิ่งแวดล้อม 11.4 ส่งเสริมการรวมตัวในระดับภูมิภาคอาเซียน เพื่อเป็นภาคีด้านการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
12) เสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร	12.1 เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการพลังงานทั้งระบบ 12.2 พัฒนาองค์ความรู้และแสวงหาแหล่งพลังงานทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 12.3 สร้างความตระหนักให้ทุกภาคส่วนสนับสนุนอย่างจริงจังในการดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์ด้านการจัดการอาหารของประเทศไทย 12.4 ฟื้นฟูภาคเกษตรกรรมอันเป็นรากฐานความมั่นคงทางอาหารของไทย
13) พัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ	13.1 พัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติ ให้ประสานสอดคล้องระหว่างแผนระดับชาติ ระดับจังหวัด ระดับท้องถิ่น และระดับชุมชน 13.2 จัดให้มีระบบสั่งการที่มีเอกภาพ 13.3 ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน 13.4 พัฒนาและสนับสนุนการมีระบบฐานข้อมูลเฝ้าระวังและเตรียมพร้อมทางด้านภัยพิบัติที่ทันสมัย
14) เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพการป้องกันประเทศ	14.1 เสริมสร้างและพัฒนากองทัพให้มีโครงสร้างกำลังกองทัพ และยุทโธปกรณ์ที่เหมาะสม ทันสมัย 14.2 เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพของชาติด้วยการผนึกกำลังจากทุกภาคส่วนในการป้องกันประเทศ
15) พัฒนาระบบงานข่าวกรองให้มีประสิทธิภาพ	15.1 ดำเนินงานข่าวกรองที่มีประสิทธิภาพและแจ้งเตือนภัยล่วงหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ 15.2 เสริมสร้างความร่วมมืออย่างเป็นเอกภาพในประชาคมข่าวกรอง 15.3 เสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถของระบบงานข่าวกรองอย่างต่อเนื่อง
16) เสริมสร้างดุลยภาพในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	16.1 เสริมสร้างความไว้เนื้อเชื่อใจและป้องกันความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน 16.2 ส่งเสริมบรรยากาศที่นำไปสู่การสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านให้บรรลุผล 16.3 ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ทางวัฒนธรรมและความเป็นจริงทางประวัติศาสตร์ของภูมิภาค 16.4 ส่งเสริมให้อาเซียนมีเอกภาพในการดำเนินความสัมพันธ์กับมหาอำนาจ 16.5 สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกอาเซียนร่วมมือกันอย่างเป็นรูปธรรมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยคุกคามแบบใหม่ 16.6 ดำเนินการอย่างสมดุลในการปรับตัวให้สอดคล้องกับการที่อาเซียนเป็นองค์กรที่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดมากขึ้น 16.7 เสริมสร้างความพร้อมของประเทศในการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำแผนพัฒนาหลัก สาขาความมั่นคง มาวิเคราะห์ความสอดคล้องกับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก ที่ปรึกษากำหนดเกณฑ์ที่เป็นรูปธรรมเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้อง โดยในแต่ละมิติทางด้านความมั่นคงมีเกณฑ์การวิเคราะห์ แสดงดัง**ตารางที่ 3-85**

ตารางที่ 3-85 เกณฑ์และที่มาของเกณฑ์ที่นำมาใช้การพิจารณาความสอดคล้องของ สาขาความมั่นคง

ลำดับ	เกณฑ์	ที่มา	มิติด้านความมั่นคง
1	ปกป้อง รักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 6	มิติที่ 1 สมุททานุภาพ
2	ป้องกันและแก้ไขปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 3	มิติที่ 2 ปัญหาจังหวัดชายแดนภาคใต้
3	จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 3	มิติที่ 2 ปัญหาจังหวัดชายแดนภาคใต้
4	จัดระบบ ป้องกัน และแก้ไขปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมือง	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 7	มิติที่ 3 แรงงาน
5	เสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงาน	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 12	มิติที่ 4 พลังงาน
6	รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม	นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558–2564 นโยบายที่ 11	มิติที่ 2 ความมั่นคงของจังหวัดชายแดนภาคใต้

หมายเหตุ: เกณฑ์ของสาขาความมั่นคงจะใช้เกณฑ์เดียวกันทั้ง 3 แนวทางเลือกในการพัฒนา เนื่องจากการดำเนินการทางด้านความมั่นคงเป็นการดำเนินการเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหา ดังนั้น แนวทางการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละทางเลือกจึงไม่มีผลต่อการพิจารณา (โดยสรุปคือทุกแนวทางเลือกในการพัฒนาจะใช้เกณฑ์ความมั่นคงที่เป็นเกณฑ์เดียวกัน)

ที่ปรึกษานำเกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้องจากสาระสำคัญของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564 ใน**ตารางที่ 3-85** ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องโดยใช้พิจารณาเปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ของนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ ดัง**ตารางที่ 3-86**

ตารางที่ 3-86 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา สาขาความมั่นคง

วัตถุประสงค์	เกณฑ์การวิเคราะห์ความสอดคล้อง						คะแนนรวม
	เกณฑ์ที่ 1	เกณฑ์ที่ 2	เกณฑ์ที่ 3	เกณฑ์ที่ 4	เกณฑ์ที่ 5	เกณฑ์ที่ 6	
	ปกป้องรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล	ป้องกันและแก้ไขปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้	จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน	จัดระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาผู้หลบหนี เข้าเมือง	เสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงาน	รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
1. ส่งเสริมและรักษาไว้ซึ่งการปกครองระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข	0	1	0	0	0	0	**1**
2. เสริมสร้างจิตสำนึกของคนในชาติให้มีความจงรักภักดี และธำรงรักษาไว้ซึ่งสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์	0	1	0	0	0	0	**1**
3. ส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างความปรองดอง ความเป็นธรรมและความสมานฉันท์ในชาติ	0	1	0	0	0	0	**1**
4. เพื่อให้จังหวัดชายแดนภาคใต้มีความปลอดภัย ปราศจากเงื่อนไขของการใช้ความรุนแรง	0	1	1	1	0	0	**3**
5. เพื่อพัฒนาศักยภาพของรัฐ และส่งเสริมบทบาทความเข้มแข็งของทุกภาคส่วน ในการรับมือภัยคุกคามที่กระทบกับความมั่นคง	1	1	1	1	0	0	**4**
6. เพื่อให้การจัดการฐานทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พลังงานและอาหาร มีความมั่นคง ยั่งยืนและมีความสมดุลกับการขยายตัวของการพัฒนาประเทศ	1	0	0	0	1	1	**3**
7. เพื่อพัฒนาศักยภาพการเตรียมความพร้อมของชาติในการเผชิญกับภาวะสงครามและวิกฤตการณ์อย่างมั่นคง	1	1	1	1	1	1	**6**
8. เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของกองทัพในการป้องกันประเทศและสนับสนุนภารกิจที่ไม่ใช่สงคราม	1	1	1	0	0	0	**3**
9. เพื่อส่งเสริมสภาวะแวดล้อมที่สร้างสรรค์และสันติในการอยู่ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน	0	1	1	1	0	0	**3**

จาก**ตารางที่ 3-86** พบว่า แผนพัฒนา สาขาความมั่นคงสอดคล้องกับทางเลือกในการพัฒนาฯทั้ง 3 ทางเลือกดังนั้นจึงนำแผนพัฒนาที่สอดคล้องนี้ไปวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ใน**หัวข้อ 3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ**

จากการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา 7 สาขาเศรษฐกิจ กับทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก พบว่าแผนพัฒนาในแต่ละสาขาเศรษฐกิจมีความสอดคล้อง กับทางเลือกการพัฒนาทั้ง 3 ทางเลือกคือ **ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case) ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) และทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)** ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องดังกล่าว ที่ปรึกษาเรียกว่า **"แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 2"** โดยนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจใน**หัวข้อ 3.3 การการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ** ต่อไป

3.3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 7 สาขาเศรษฐกิจ ได้แก่ สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม สาขาการท่องเที่ยว สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาขาความมั่นคง โดยนำผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนากับทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 2) **ในหัวข้อที่ 3.2** มาวิเคราะห์ร่วมกัน

การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจนี้ พิจารณาความสอดคล้องโดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 7 สาขาเศรษฐกิจ ด้วยการประชุมร่วมกัน (Round Table) เพื่อระดมความคิดเห็นในการตัดสินผลการวิเคราะห์ โดยผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องแสดงในรูปแบบของตาราง Matrices ซึ่งที่ปรึกษาได้นำเกณฑ์ที่กำหนดอย่างเป็นรูปธรรมจากแผนพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจใน**หัวข้อ 3.2** มาใช้ในวิเคราะห์ความสอดคล้องนี้ ซึ่งในการวิเคราะห์กำหนดค่าคะแนนในการประเมินความสอดคล้องออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1 หมายถึง แผนพัฒนาหลักมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ

0 หมายถึง แผนพัฒนาหลักไม่ส่งเสริม/สนับสนุนและไม่ขัดแย้งกับแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ

0* หมายถึง แผนพัฒนาหลักไม่ส่งเสริม/สนับสนุนและไม่ขัดแย้งกับแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจอื่น แต่ต้องมีการพิจารณารายละเอียดในระดับโครงการ**

-1 หมายถึง แผนพัฒนาหลักขัดแย้งกับแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ

ทั้งนี้ รายละเอียดผลการวิเคราะห์การประชุมร่วมกัน (Round Table) ที่แสดงถึงตารางการวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่าง 7 สาขาเศรษฐกิจ โดยจำแนกตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือกที่ปรึกษาได้แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข2**

ภายหลังการวิเคราะห์ความสอดคล้อง ที่ปรึกษานำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวมารวมกันเพื่อหาค่าเฉลี่ย ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการตัดสินใจในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจดังแสดงใน**ตารางที่ 3-87**

ตารางที่ 3-87 ตารางสรุปแนวทางการตัดสินใจในการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ

คะแนนรวม	ผลการวิเคราะห์	การตัดสินใจ
มากกว่า 0	แผนพัฒนาหลักสอดคล้องกับแผนพัฒนาสาขาอื่นๆในแต่ละทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งแสดงอยู่ในตารางแสดงผลการวิเคราะห์ในส่วนที่เป็น**สีเขียว**	รวบรวมเป็น**"แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 3"**และโครงการที่อยู่ภายใต้แผนพัฒนาเวอร์ชั่นนี้ เพื่อเข้าสู่การคัดกรองโครงการเบื้องต้นและพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
เท่ากับ 0	แผนพัฒนาหลักไม่ส่งเสริม/สนับสนุนแผนพัฒนาสาขาอื่นๆ ในแต่ละทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งแสดงอยู่ในตารางแสดงผลการวิเคราะห์ในส่วนที่เป็น**สีเหลือง**	ไม่พิจารณาและไม่นำแผนยุทธศาสตร์หลักดังกล่าวมาคัดกรองโครงการเบื้องต้นและพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
น้อยกว่า 0	แผนยุทธศาสตร์หลักไม่สอดคล้องกับสาขาเศรษฐกิจอื่น ซึ่งแสดงอยู่ในตารางแสดงผลการวิเคราะห์ในส่วนที่เป็น**สีแดง**	นำไปพิจารณาในระดับโครงการ หากสามารถปรับปรุงแก้ไขได้จะนำแผนพัฒนาดังกล่าว ระบุไว้เป็น **"แผนพัฒนาเวอร์ชั่น 3"**และเข้าสู่การคัดกรองโครงการและพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากการวิเคราะห์สามารถสรุปผลได้ดัง**ตารางที่ 3-88** ถึง **ตารางที่ 3-90**

ตารางที่ 3-88 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case)

เกณฑ์	สาขาเศรษฐกิจ						
	คมนาคมฯ	พลังงาน	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	ท่องเที่ยว	สิ่งแวดล้อม	ความมั่นคง
คมนาคมฯ	-	1.00	0.80	0.80	1.00	0.20	1.00
พลังงาน	1.00	-	1.00	0.00	1.00	0.25	0.75
อุตสาหกรรม	0.40	0.20	-	0.60	0.00	0.00	0.20
เกษตรกรรม	0.00	0.00	0.20	-	0.20	0.20	0.00
ท่องเที่ยว	0.17	0.17	0.00	0.00	-	0.33	0.17
สิ่งแวดล้อม	0.00	0.00	0.00	0.17	1.00	-	0.00
ความมั่นคง	0.00	0.50	0.17	-0.33	0.00	0.33	-

หมายเหตุ: ในตารางเป็นคะแนนที่ผ่านการหารด้วยจำนวนเกณฑ์ทั้งหมดของสาขาที่เป็นตัวแปรตั้งต้น(สาขาแนวตั้ง) ซึ่งในรายละเอียดการวิเคราะห์ จำแนกในแต่ละเกณฑ์การพัฒนา ได้แสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ข2**

จาก**ตารางที่ 3-88** แสดงผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจตามแนวทางเลือกที่ 1 ว่ามีคะแนนที่แสดงระดับความสัมพันธ์ของภาพรวมของแผนพัฒนากับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ โดยมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ในทุกสาขา

สาขาพลังงาน ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาเกษตรกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาอุตสาหกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาขาการท่องเที่ยว เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาเกษตรกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน และสาขาความมั่นคง เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม และสาขาความมั่นคง เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาการท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาอุตสาหกรรม และสาขาเกษตรกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาความมั่นคง ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม และสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และสาขาการท่องเที่ยว ที่ไม่มีนัยสำคัญ ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม และยังพบว่าภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาความมั่นคง มีข้อขัดแย้ง ไม่สนับสนุน กับการดำเนินการของสาขาเกษตรกรรม

ตารางที่ 3-89 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

เกณฑ์	สาขาการพัฒนา						
	คมนาคมฯ	พลังงาน	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	ท่องเที่ยว	สิ่งแวดล้อม	ความมั่นคง
คมนาคมฯ	-	1.00	0.80	0.80	1.00	0.00	0.60
พลังงาน	1.00	-	1.00	0.00	1.00	0.25	0.75
อุตสาหกรรม	0.40	0.40	-	0.80	0.00	0.20	0.20
เกษตรกรรม	0.00	0.00	0.40	-	0.00	0.20	0.00
ท่องเที่ยว	0.17	0.33	0.00	0.00	-	-0.33	0.17
สิ่งแวดล้อม	0.00	0.00	0.00	0.17	0.33	-	0.33
ความมั่นคง	0.00	0.50	0.00	-0.17	0.00	0.33	-

หมายเหตุ: ในตารางเป็นคะแนนที่ผ่านการหารด้วยจำนวนเกณฑ์ทั้งหมดของสาขาที่เป็นตัวแปรตั้งต้น (สาขาแนวตั้ง) ซึ่งในรายละเอียดการวิเคราะห์ จำแนกในแต่ละเกณฑ์การพัฒนา ได้แสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ข2**

จาก**ตารางที่ 3-89** แสดงผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจตามแนวทางเลือกที่ 2 โดยมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

สาขาคมนาคมและโลจิสติกส์ ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ในทุกสาขา ยกเว้นสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาพลังงาน ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาเกษตรกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาอุตสาหกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาการท่องเที่ยว เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาเกษตรกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน สาขาการท่องเที่ยว และสาขาความมั่นคง เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน และสาขาอุตสาหกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาการท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาอุตสาหกรรม และสาขาเกษตรกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม และยังพบว่าภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว มีข้อขัดแย้งไม่สนับสนุน กับการดำเนินงานของสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สาขาความมั่นคง ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาพลังงาน และสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาอุตสาหกรรม และสาขาการท่องเที่ยว ที่ไม่มีนัยสำคัญ ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม และยังพบว่าภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาความมั่นคง มีข้อขัดแย้ง ไม่สนับสนุน กับการดำเนินการของสาขาเกษตรกรรม

ตารางที่ 3-90 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจ ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

เกณฑ์	สาขาการพัฒนา						
	คมนาคมฯ	พลังงาน	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	ท่องเที่ยว	สิ่งแวดล้อม	ความมั่นคง
คมนาคมฯ	-	1.00	0.83	0.67	0.83	0.00	0.50
พลังงาน	1.00	-	1.00	0.00	0.60	0.00	0.80
อุตสาหกรรม	0.60	0.60	-	0.20	-0.60	-0.40	0.40
เกษตรกรรม	0.00	0.00	0.00	-	0.20	0.40	0.00
ท่องเที่ยว	0.17	0.33	0.00	0.00	-	-0.33	0.17
สิ่งแวดล้อม	0.00	0.00	0.00	0.17	1.00	-	0.00
ความมั่นคง	0.00	0.67	0.17	0.17	0.00	0.33	-

หมายเหตุ: ในตารางเป็นคะแนนที่ผ่านการหารด้วยจำนวนเกณฑ์ทั้งหมดของสาขาที่เป็นตัวแปรตั้งต้น (สาขาแนวตั้ง) ซึ่งในรายละเอียดการวิเคราะห์ จำแนกในแต่ละเกณฑ์การพัฒนา ได้แสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ข2**

จาก**ตารางที่ 3-90** แสดงผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจตามแนวทางเลือกที่ 3 โดยมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

สาขาคมนาคมและโลจิสติกส์ ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ในทุกสาขา ยกเว้นสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาพลังงาน ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาเกษตรกรรม และสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาอุตสาหกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาขาการท่องเที่ยว เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม มีข้อขัดแย้ง ไม่สนับสนุนกับการดำเนินงาน ของทั้งสองสาขาข้างต้น

สาขาเกษตรกรรม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม และสาขาความมั่นคง เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

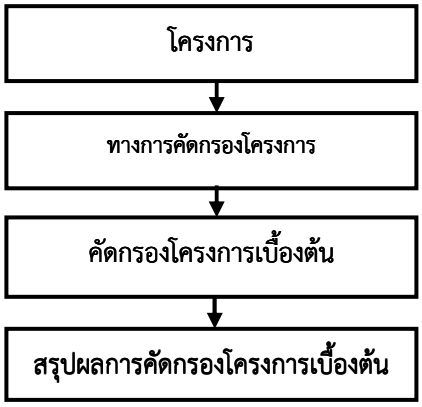
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาการพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม และสาขาความมั่นคง เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม

สาขาการท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ยกเว้นสาขาอุตสาหกรรม และสาขาเกษตรกรรม เนื่องจากภาพรวมของแผนพัฒนาไม่มีนัยสำคัญ ที่ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม และยังพบว่าภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว มีข้อขัดแย้ง ไม่สนับสนุน กับการดำเนินงานของสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สาขาความมั่นคง ผลการวิเคราะห์ คือ แผนพัฒนาของสาขา สามารถสนับสนุน/ส่งเสริมการดำเนินการกับสาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ยกเว้นสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และสาขาการท่องเที่ยว ที่ไม่มีนัยสำคัญ ไม่สนับสนุน/ส่งเสริม และยังพบว่าภาพรวมของแผนพัฒนาสาขาความมั่นคง มีข้อขัดแย้ง ไม่สนับสนุน กับการดำเนินการของสาขาอุตสาหกรรม

3.4 การคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนนั้น นอกจากแผนยุทธศาสตร์ และ/หรือแผนพัฒนาที่เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดแนวทางพัฒนาแล้ว การที่จะทำให้แผนยุทธศาสตร์และ/หรือแผนพัฒนาบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ จำต้องคำนึงถึงการพัฒนาในรูปแบบของโครงการ เป็นการแปลงจากแผนพัฒนาไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อรวบรวมและคัดเลือกโครงการต่างๆ ในภาพรวมของแต่ละทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case) ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) และ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ดังที่ระบุไว้ในหัว**ข้อที่ 3.1** โดยมีแนวทางดัง**รูปที่ 3-12**



รูปที่ 3-12 แนวทางการคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จาก**รูปที่ 3-12** แสดงแนวทางการคัดกรองโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยในขั้นแรกที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลโครงการพัฒนาต่างๆ จากแผนยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา แผนปฏิบัติงาน ทั้งในระดับชาติ ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด ตลอดจนหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มาพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ว่า โครงการใดควรอยู่ทางเลือกในการพัฒนาทางเลือกใด เพื่อให้สามารถมองเห็นภาพรวมของการพัฒนาของแต่ละทางเลือกได้อย่างชัดเจน

วัตถุประสงค์ของการคัดกรองโครงการ คือ เพื่อให้ได้โครงการเบื้องต้นที่เป็นตัวแทนของโครงการต่างๆ ในภาพรวมที่จะมีการพัฒนาในอนาคต ตามแต่ละทางเลือกการพัฒนา โดยที่ปรึกษาใช้เกณฑ์การคัดกรองโครงการดังนี้

(1) เป็นโครงการที่มีพื้นที่โครงการเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) เป็นโครงการที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งส่งผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

(3) เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญ ใน 7 สาขาเศรษฐกิจ ได้แก่ สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สาขาท่องเที่ยว และสาขาความมั่นคง โดยเป็นโครงการขนาดใหญ่และยังไม่มีการดำเนินโครงการ

(4) เป็นโครงการหลักที่ทำให้เกิดการบูรณาการที่เชื่อมโยงการพัฒนาระหว่าง 7 สาขาเศรษฐกิจ โดยพิจารณาจากพื้นที่ดำเนินโครงการ เพื่อที่สามารถทำตามโครงการที่วางเอาไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(5) เป็นโครงการที่ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้

(6) เป็นโครงการที่ยังไม่เคยศึกษาจัดทำ หรือได้รับการพิจารณาผ่านการอนุมัติจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำหรับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

(7) เป็นโครงการที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือผลกระทบอื่นๆ ต่อภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้เป็นอย่างมากรวมถึงเกิดผลกระทบในวงกว้าง

ที่ปรึกษาทำการคัดกรองโครงการจากแผนยุทธศาสตร์และ/หรือแผนพัฒนา แผนกลุ่มจังหวัด แผนจังหวัด ตลอดจนแผนงานของหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3-91**

ตารางที่ 3-91 รายชื่อแผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา/แผนงานที่ใช้ในการคัดกรองโครงการ

สาขาเศรษฐกิจ / หน่วยงาน	แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา/แผนงาน/นโยบาย
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) 2) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 3) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2558 (Action Plan) 4) แผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2563 5) แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี พ.ศ.2555-2558 กรมเจ้าท่า (ฉบับทบทวน) 6) แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี พ.ศ.2555-2558 กรมการขนส่งทางบก (ฉบับทบทวน) 7) แผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ.2556-2563 8) กรมทางหลวงชนบท 9) แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2555-2559 10) แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สาขาพลังงาน	1) แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2555-2558 กระทรวงพลังงาน 2) แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี พ.ศ.2559-2562 สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 3) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579 (PDP2015) 4) แผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงาน 20 ปี พ.ศ.2554-2573 5) แผนแม่บทการพัฒนาระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดของประเทศไทย พ.ศ.2558-2579
สาขาอุตสาหกรรม	1) ยุทธศาสตร์การดำเนินงานเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กระทรวงอุตสาหกรรมและ 2) สำนักปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2557-2561 3) แผนกลยุทธ์ประจำปี พ.ศ.2556-2559 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม 4) การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)
สาขาเกษตรกรรม	1) แผนพัฒนาการเกษตร ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) 2) แผนยุทธศาสาตร์กรมชลประทาน พ.ศ.2556-2559 3) แผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ เล่มหลัก 4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ.2556-2559 5) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 6) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ปี 2555-2565

สาขาเศรษฐกิจ / หน่วยงาน	แผนยุทธศาสตร์/แผนพัฒนา/แผนงาน/นโยบาย
สาขาท่องเที่ยว	1) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ 2558-2560 2) แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ พ.ศ.2558-2559 3) แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ พ.ศ.2558-2560 4) แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ.2559-2563 5) แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน พ.ศ.2559-2563
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	1) ยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2556-2561 2) แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี (พ.ศ.2555-2558) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กลุ่มจังหวัด และจังหวัด	1) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 2) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2557-2560 (ฉบับทบทวน) 3) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 4) แผนพัฒนาจังหวัดชุมพร พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 5) แผนพัฒนาจังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 6) แผนพัฒนาจังหวัดพัทลุง พ.ศ.2557-2560 7) แผนพัฒนาจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 8) แผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2557-2560 9) แผนพัฒนาจังหวัดพังงา พ.ศ.2557-2560 10) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา (พ.ศ.2556-2561) เทศบาลนครภูเก็ต 11) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา (พ.ศ.2557-2561) ฉบับปรับปรุง พ.ศ.2558 องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง 12) แผนพัฒนาจังหวัดนราธิวาส พ.ศ.2558–2561 13) แผนพัฒนาจังหวัดปัตตานี พ.ศ.2557-2560 14) แผนพัฒนา 3 ปี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2557-2559 จังหวัดปัตตานี 15) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัดยะลา ฉบับที่ 4 พ.ศ.2557-2561 16) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลนครสงขลา (พ.ศ.2557-2562) 17) แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 18) แผนพัฒนาจังหวัดสตูล พ.ศ.2557-2560 (ฉบับทบทวน) 19) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จังหวัดสตูล (พ.ศ.2558-2560) 20) แผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ.2559-256) องค์การบริหารส่วนจังหวัด
สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี	1) เอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 จำแนกตามโครงสร้างแผนงานตามยุทธศาสตร์ 2) เอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 ทุกกระทรวง
สำนักงาน คณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ	1) เอกสารการเบิกจ่ายงบลงทุน 2558
การประปาส่วนภูมิภาค	1) รายงานสรุป (Final F/s Report) สำหรับผู้บริหารระดับสูง (Executive Summary Report) การศึกษาความเหมาะสมการลงทุนวางท่อส่งน้ำดิบจากเขื่อนรัชชประภาไปเกาะภูเก็ต

โดยใช้เกณฑ์การคัดกรองโครงการ จำนวน 7 ข้อ ที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งจากการคัดกรองทำให้ได้โครงการใน 7 สาขาเศรษฐกิจที่เป็นไปตามเกณฑ์รวมทั้งสิ้น 53 โครงการ ดังรายละเอียดใน**ตารางที่ 3-91** และรายละเอียดของโครงการทั้ง 53 โครงการใน**ภาคผนวก ข3** โดยที่ปรึกษาได้นำ 53 โครงการใน 7 สาขาเศรษฐกิจมาพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือกที่ได้นำเสนอไว้ใน**หัวข้อที่ 3.1** ซึ่งการคัดกรองภายใต้ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีผลการคัดกรองโครงการอยู่ 4 ลักษณะ

(1) โครงการเป็นไปตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก และ/หรือทางเลือกใด

(2) ทางเลือกหนึ่ง ซึ่งโครงการในลักษณะที่ 1 นี้ ยังคงบทบาท วัตถุประสงค์ ขนาดของโครงการไว้ดังเดิมทุกประการ

(3) โครงการเป็นไปตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก และ/หรือทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง แต่อาจมีการปรับปรุง แก้ไข บางประการ เช่น บทบาท ขนาดของโครงการ เพื่อให้เหมาะสมต่อทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(4) ยกเลิกโครงการที่ไม่เป็นไปตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(5) พิจารณาโครงการเพิ่มเติมนอกเหนือจาก 53 โครงการที่ผ่านเกณฑ์การคัดกรองจากแผนยุทธศาสตร์และ/หรือแผนพัฒนา แผนกลุ่มจังหวัด แผนจังหวัด ตลอดจนแผนงานของหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งที่ปรึกษาได้พิจารณาเพิ่มเติมโครงการที่มีการศึกษาและ/หรืออยู่ในแผนพัฒนาของหน่วยงานต่างๆ

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้กำหนดสัญลักษณ์ให้กับผลการคัดกรองโครงการทั้ง 4 ลักษณะดัง**ตารางที่ 3-92**

ตาราง 3-92 ตารางสรุปผลการคัดกรองโครงการตามลักษณะที่กำหนด 4 ลักษณะ

ผลการคัดกรองโครงการ	ลักษณะโครงการ/ความหมาย
▲	โครงการในลักษณะที่ 1 เป็น**โครงการที่เป็นไปตามทางเลือก**ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก และ/หรือทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง ซึ่ง**ยังคงบทบาท วัตถุประสงค์ ของโครงการไว้ดังเดิมทุกประการ**
●	โครงการในลักษณะที่ 2 เป็น**โครงการที่เป็นไปตามทางเลือก**ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก และ/หรือทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง **แต่อาจมีการปรับปรุง แก้ไขบางประการ** เช่น บทบาท ขนาดของโครงการ **เพื่อให้เหมาะสมต่อทางเลือก**ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
✕	โครงการในลักษณะที่ 3 **โครงการถูกยกเลิก**เนื่องจากไม่เป็นไปตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
★	โครงการในลักษณะที่ 4 **โครงการเพิ่มเติม** เพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่ได้กำหนดไว้ โดยเป็นโครงการที่เคยมีการศึกษาหรืออยู่ในแผนการศึกษาของหน่วยงานต่างๆ

โดยข้อมูลรายละเอียดโครงการที่ประกอบไปด้วย รายการข้อมูลคือ ชื่อโครงการ รายละเอียดโครงการ พื้นที่โครงการ ระยะเวลาการดำเนินการ งบประมาณ (บาท) หน่วยงานที่รับผิดชอบ และสถานะโครงการ ของโครงการที่ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ที่จำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ ได้แสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ข3**

ดังนั้น สรุปผลการคัดกรองโครงการเบื้องต้นและพิจารณาตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดัง**ตารางที่ 3-93**

ตารางที่ 3-93 สรุปผลการคัดกรองโครงการเบื้องต้น

สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	ทางเลือก		
โครงการ	1	2	3
1. โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา)	▲	▲	▲
2. โครงการศึกษาและออกแบบระบบไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	▲	▲	▲
3. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส	▲	▲	▲
4. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)	▲	▲	▲
5. โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ระยะที่ 2	▲	▲	▲
6. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	▲	▲	▲
7. โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.สาคู – บ.เกาะแก้ว จังหวัดภูเก็ต	▲	▲	▲
8. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย อ.หาดใหญ่–ชายแดนไทย-มาเลเซีย	▲	▲	▲
9. โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-หัวหิน, หัวหิน-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์)	▲	▲	▲
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี	▲	▲	▲
11. โครงการทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี – พังงา – ภูเก็ต	▲	▲	▲
12. โครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)	●	●	●
13. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	●	●	●
14. โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน	●	●	●
15. โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	▲	▲	●
16. โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	▲	▲	✕
17. โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge (อ.ท้ายเหมือง จ.พังงา ถึง อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช)			★

สาขาพลังงาน	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	▲	▲	▲
2. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ธานี – สงขลา)	▲	▲	▲
3.โครงการพัฒนาระบบเคเบิ้ลใต้ทะเลไปยังบริเวณอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานีเพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า	▲	▲	▲
4. โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	▲	▲	▲
5. โครงการเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าในพื้นที่ภาคใต้จาก 33 เควี เป็น 22 เควี ระยะที่ 1	▲	▲	▲
6. โครงการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าระหว่างประเทศแบบระบบต่อระบบ (Grid to Grid)	▲	▲	▲
7. โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) ในพื้นที่ อ.จะนะ สงขลา	▲	▲	▲
8. โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่	●	●	●
9. โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว	●	●	●
10. โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 2 และท่าเทียบเรือ	●	●	●
11. โรงกลั่นน้ำมัน			★
12. โครงการวางท่อส่งน้ำมัน			★
สาขาอุตสาหกรรม	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (2 จังหวัดของภาคใต้ คือ สงขลา นราธิวาส)	▲	▲	▲
2. โครงการเมืองยาง	▲	▲	▲
3. โครงการส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	▲	▲	▲
4. โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มรายได้และการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้	▲	▲	▲
5. โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหาร	▲	▲	▲
6. โครงการฝึกอบรมฝีมือแรงงานในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	▲	▲	▲
7. โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์			★
สาขาเกษตรกรรม	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการระบบส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง ต.กระบี่น้อย อ.เมือง จ.กระบี่	▲	▲	▲
2. โครงการพัฒนาลุ่มน้ำตาปี-พุมดวง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	▲	▲	▲
3. โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา	▲	▲	▲
4. โครงการเพิ่มศักยภาพด่านสินค้าเกษตรชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	▲	▲	▲

5. โครงการส่งเสริมอาชีพด้านการเกษตรในจังหวัดชายแดนภาคใต้	▲	▲	▲
6. โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จ.ชุมพร	▲	▲	▲
7. โครงการอ่างเก็บน้ำลำรูใหญ่ จังหวัดพังงา	▲	▲	▲
8. โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง - จะนะ จ.สงขลา	▲	▲	▲
9. โครงการศึกษาความเหมาะสมการลงทุนวางท่อส่งน้ำดิบจากเขื่อนรัชชประภาไปเกาะภูเก็ต	▲	▲	▲
สาขาท่องเที่ยว	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอารยะธรรม ประเพณีรองรับการท่องเที่ยวอาเซียนและนานาชาติ	▲	▲	▲
2. โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา สัมมนา สุขภาพ และกิจกรรมระดับนานาชาติ	▲	▲	▲
3. โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้	▲	▲	▲
4. โครงการพัฒนาและเชื่อมโยงเครือข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงเกษตร/วิถีชีวิตและภูมิปัญญา	▲	▲	▲
5. โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว Green & UnseenAndaman	▲	▲	▲
6. โครงการส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการเชิงรุก เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว	▲	▲	▲
7. โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและกีฬาเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน	▲	▲	▲
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดกระบี่	▲	▲	▲
2. โครงการความร่วมมือการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	▲	▲	▲
3. โครงการบูรณาการการจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล 23 จังหวัด	▲	▲	▲
4. โครงการถ่ายโอนการสนับสนุนแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด	▲	▲	▲
สาขาความมั่นคง	**ทางเลือก**		
โครงการ	**1**	**2**	**3**
1. โครงการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จด้านแรงงานต่างด้าวเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	▲	▲	▲

จาก**ตารางที่ 3-93** แสดงสรุปผลการคัดกรองโครงการเบื้องต้นโดยเมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (ระยะที่ 1) และโครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน เป็นกลุ่มโครงการที่เสนอให้มีการปรับปรุงและทบทวนโครงการ ในทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case) เนื่องจากตามแนวทางการดำเนินการในทางเลือกที่ 1 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามสภาพปัจจุบัน อาจไม่มีความจำเป็นต้องพัฒนากลุ่มโครงการดังกล่าว เนื่องจากเป็นโครงการที่ต้องใช้เวลาศึกษารายละเอียดประกอบการตัดสินใจ และเป็นโครงการที่สามารถทำให้เกิดสะพานเศรษฐกิจ หรือ Land Bridge ได้ โดยจะพิจารณาเนื่องจาก

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐานนี้ อาจไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)

ทางเลือกที่ 2 เน้นไปที่เกษตรแปรรูปและการท่องเที่ยวเป็นหลัก จึงไม่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)

ทางเลือกที่ 3 ต้องปรับปรุง เนื่องจาก

1) สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจน้อยกว่าโครงการการจัดตั้งศูนย์กลางธุรกิจพลังงานภูมิภาค (Energy Bridge)
2) มีอุตสาหกรรมอื่น ที่มีผลตอบแทนมากกว่า คือ โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์
3) เนื่องจากโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจมากกว่านั้น จำเป็นต้องใช้ท่อส่งน้ำมันที่พัฒนาเป็น Energy Bridge โดยสามารถปรับปรุงให้เป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ได้ในอนาคต

ในขณะที่โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพรที่ปรึกษาเสนอให้ยกเลิกโครงการในทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) เนื่องจาก ทางเลือกที่ 3 เป็นการเร่งการเติบโตให้ได้ตามเป้าหมายร้อยละ 5 ต่อปีด้วยโครงการ Energy Bridge และปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ โดยพื้นที่ที่ปรึกษากำหนดในการดำเนินโครงการดังกล่าว คือ โครงการ Energy Bridge พื้นที่ดำเนินโครงการที่อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา -อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช และโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ พื้นที่ดำเนินโครงการที่บริเวณอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจำเป็นต้องมีท่าเรือในพื้นที่ที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้นการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพรจึงไม่มีความจำเป็นสำหรับทางเลือกที่ 3 โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จะปรับปรุงโครงการให้มีขนาดใหญ่โดยให้บทบาทของท่าเรือเป็น Transshipment Hub ในทางเลือกที่ 3

(2) สาขาพลังงาน ที่ปรึกษาเสนอให้เปลี่ยนพื้นที่ดำเนินโครงการศึกษาการจัดตั้งศูนย์กลางธุรกิจพลังงานภูมิภาค (Energy Bridge) ในทางเลือกที่ 3 จากปากบารา จังหวัดสตูล - จะนะ จังหวัดสงขลา เป็นท้ายเหมือง จังหวัดพังงา – ขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากมีการวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวไว้แล้ว เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 เป็นต้น สำหรับโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพา 1 โรงไฟฟ้าถ่านหินเทพา 2 และท่าเทียบเรือ ที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับลดขนาดกำลังการผลิตไฟฟ้าลง โดยทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน ปรับลดให้เหลือกำลังการผลิตไฟฟ้าประมาณ 500 เมกะวัตต์ เนื่องจากในทางเลือกที่ 1 นี้ต้องการพลังงานไฟฟ้าเพียงพอใช้เท่านั้นและปรับลดให้เหลือกำลังการผลิตไฟฟ้าประมาณ 500-800 เมกะวัตต์ในทางเลือกที่ 2 ในขณะที่ทางเลือกที่ 3 อาจต้องเพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าสำหรับโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่และโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพา 1 โรงไฟฟ้าถ่านหินเทพา 2 ให้มีกำลังการผลิตประมาณ 870 เมกะวัตต์ และ 1,000 เมกะวัตต์ ตามลำดับ

สำหรับทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) สาขาพลังงานจำเป็นต้องมีการเพิ่มเติมโครงการเพื่อให้สามารถเติบโตได้ตามเป้าหมายร้อยละ 5 ต่อปีที่ปรึกษาจึงได้เสนอโครงการโรงกลั่นน้ำมัน โครงการวางท่อส่งน้ำมันเพื่อสนับสนุน Energy Bridge

(3) สาขาอุตสาหกรรม ที่ปรึกษาเสนอให้เพิ่มเติมโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในทางเลือกที่ 3 เพื่อการเติบโตได้ตามเป้าหมายร้อยละ 5 ต่อปีซึ่งจะตั้งอยู่ที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

สำหรับโครงการในสาขาเกษตรกรรม สาขาท่องเที่ยว สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาขาความมั่นคง ยังคงบทบาท วัตถุประสงค์ ของทุกโครงการไว้ดังเดิมทุกประการในทั้ง 3 ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยการพัฒนาโครงการที่สำคัญในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาในหลายๆ สาขาเศรษฐกิจ คือ สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน ตามรายชื่อโครงการ ดังนี้

โครงการการพัฒนาของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต –ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา)
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
- โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส
- โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
- โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร

โครงการพัฒนาของสาขาพลังงาน

- โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ ปรับโครงสร้างโดยกำหนดกำลังการผลิตให้เพียงพอต่อการใช้งานในระดับทางเลือกที่ 1 คือ เติบโตตามปกติ ซึ่งจะให้พอใช้เพียงพอกับคนในภาคใต้ ประมาณ 500 เมกะวัตต์

โครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่การพัฒนาโครงการที่สำคัญในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาในหลายๆ สาขาเศรษฐกิจคือ สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน ตามรายชื่อโครงการ ดังนี้

โครงการการพัฒนาของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต –ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา)
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
- โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง (สุราษฎร์ธานี สงขลา นราธิวาส)
- โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
- โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร

โครงการพัฒนาของสาขาพลังงาน

- โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ ปรับโครงสร้างโดยกำหนดกำลังการผลิตให้เพียงพอต่อการใช้งานในระดับทางเลือกที่ 2 คือ ส่งเสริมและรองรับการท่องเที่ยว และสนับสนุนอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ประมาณ 500-800 เมกะวัตต์

ทั้งนี้ เพื่อให้เห็นภาพใหญ่ของการพัฒนาตามทางเลือกทั้ง 3 ทางเลือก ของโครงการทั้ง 57 โครงการที่ได้ผ่านการคัดกรองมาแล้วนั้นที่ปรึกษาจึงได้ทำการพิจารณาโครงการที่ “สำคัญและมีขนาดใหญ่” มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการมาประกอบ**รูปที่ 3-13 ถึง รูปที่ 3-15** ตามแต่ละทางเลือก และแสดงโครงการ**รูปที่ 3-16** ในลักษณะโครงการที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมตามทางเลือกที่ 3 ที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติม**รูปที่ 3-13** โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

โครงการสำคัญ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

รูปที่ 3-13 โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน

โครงการสำคัญ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

รูปที่ 3-14 โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

โครงการสำคัญ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

รูปที่ 3-15 โครงการที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่ ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

โครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต

รูปที่ 3-16 โครงการที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเจริญเติบโต

จาก**รูปที่ 3-16** แสดงโครงการที่ที่ปรึกษาได้เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเจริญเติบโต โดยโครงการที่ที่ปรึกษาเสนอแนะเพิ่มเติมเป็นโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักในพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเป็นโครงการในสาขาพลังงาน และสาขาอุตสาหกรรม และโครงการพัฒนาที่สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักในพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเป็นโครงการในสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามรายชื่อดังนี้

โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักในพื้นที่ภาคใต้

- โครงการโรงกลั่นน้ำมัน อ.สิชล จ.นครศรีธรรมราช (สาขาพลังงาน)
- โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ อ.สิชล จ.นครศรีธรรมราช (สาขาอุตสาหกรรม)

โครงการพัฒนาที่สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมหนักในพื้นที่ภาคใต้

- โครงการวางท่อส่งน้ำมัน เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือและโรงกลั่นน้ำมัน/ปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ จากทางหลวงสาย 4 เข้าสู่ทางทางหลวงสาย 44 และทางหลวงสาย 401
- โครงการท่าเรืออำเภอท้ายเหมือง จ.พังงา และ อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช

จากโครงการพัฒนาดังกล่าว สามารถอธิบายกระบวนการในภาพรวม คือ ท่าเรืออำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา จะเป็นจุดที่รองรับการขนถ่ายน้ำมันดิบที่ขนส่งมาจากประเทศต่างๆ เช่น ประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลาง จากนั้นน้ำมันดิบดังกล่าวจะเข้าสู่ท่อส่งน้ำมันที่มีแนวของท่อส่งน้ำมันมาจากทางหลวงสาย 4 เข้าสู่ทางหลวงสาย 44 และทางหลวงสาย 401 เข้าสู่โรงกลั่นน้ำมันที่อยู่ในอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งผลผลิตที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบในส่วนของน้ำมันสำเร็จรูปและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีจะถูกขนส่งต่อไปยังท่าเรืออำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนผลผลิตพลอยได้ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบจะนำไปใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มีที่ตั้งอยู่ที่ตำแหน่งเดียวกันคือ อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

ดังนั้นจากการพิจารณาโครงการเบื้องต้นตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก มีโครงการทั้งสิ้น 57 โครงการ

3.5 การศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Land Bridge)

พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีความได้เปรียบในเรื่องของภูมิศาสตร์ เนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพเป็นแหลมคอดกั้นกลางระหว่างอ่าวไทย (ทะเลจีนใต้) และทะเลอันดามัน (มหาสมุทรอินเดีย) และอยู่ใกล้กับเส้นทางเดินเรือสากลที่มีปริมาณการขนส่งเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ซึ่งเป็นที่มาของแนวคิดการขุดคลองกระ ซึ่งปัจจุบันเรียกว่า “คลองไทย” เพื่อเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สองฝั่งทะเลในภาคใต้ เพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทางอ้อมแหลมมะละกา โดยข้อมูลล่าสุดได้มีการปรับเปลี่ยนแนวคิดให้มีการก่อสร้างท่าเรือสองชายฝั่งทะเลและเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกและทางราง ที่เรียกว่า “สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)”

ในการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Land Bridge) ที่ปรึกษาทำการศึกษาและวิเคราะห์ใน 3 ประเด็นดังนี้

(1) การศึกษาปริมาณสินค้า ที่ปรึกษาทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่ได้มีการศึกษาไว้ก่อนหน้านี้เพื่อศึกษาถึงปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะมาใช้สะพานเศรษฐกิจโดยรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่ที่ปรึกษาได้ทบทวนนั้น ได้แก่

ชื่อรายงาน	ปี	หน่วยงาน
1.1 รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2)	ตุลาคม 2553	กรมเจ้าท่า
1.2 รายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	มิถุนายน 2553	กรมเจ้าท่า
1.3 รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน	กันยายน 2553	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

(2) อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าสำหรับการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจ ที่ปรึกษาทบทวนอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับสะพานเศรษฐกิจดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 1 การศึกษาปริมาณสินค้า

นอกจากการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์การประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า โดยหยิบยกตัวอย่างการพัฒนาคลองลัดที่ประสบความสำเร็จของโลก ได้แก่ คลองปานามาและคลองสุเอซและนำมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือในกรณีมีคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจเพื่อให้ทราบถึงอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าภายใต้บริบทปัจจุบัน

(3) ผลตอบแทนทางการเงิน ที่ปรึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินโดยใช้อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าภายใต้บริบทปัจจุบัน ที่ได้จากการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือกรณีมีคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจ

โดยแต่ละประเด็นมีรายละเอียด ดังนี้

1) การศึกษาปริมาณสินค้า

ที่ปรึกษาทำการทบทวนปริมาณสินค้าจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ โดยสามารถสรุปปริมาณสินค้าในแต่ละรายงานการศึกษาได้ดังนี้

1.1 รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2) (ตุลาคม 2553, กรมเจ้าท่า)

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2) ในระยะที่ 1 กำหนดให้เป็นท่าเรือชายฝั่งสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังที่รองรับสินค้าบริเวณภาคใต้ที่เกินขีดความสามารถของการใช้บริการท่าเรือสงขลา แห่งที่ 1 โดยมีประเทศปลายทางอยู่ทางฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ ประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออก และอเมริกาตะวันตกซึ่งสินค้าที่ผ่านท่าเรือมีด้วยกัน 3 ประเภท คือ สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าทั่วไปบรรจุหีบห่อ และสินค้าบรรจุตู้แช่แข็ง โดยการคาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2) ในปี พ.ศ.2584 มีสินค้าดัง**ตารางที่ 3-94**

ตารางที่ 3-94 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2)

ชนิดสินค้า	ปริมาณสินค้า (ตัน)	ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์(TEUs)
ยางพาราและเฟอร์นิเจอร์บรรจุตู้คอนเทนเนอร์	183,483	17,278
กุ้งแปรรูปและสัตว์น้ำแช่แข็ง	131,669	8,778
ไม้ยางพาราบรรจุหีบห่อ	680,764	45,384
รวม	**2,260,192**	**71,440**

สำหรับสินค้านำเข้าที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2) เป็นสินค้าทั่วไปที่บรรจุหีบห่อ ได้แก่ อาหารสัตว์ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกล ท่อเหล็ก เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ และปุ๋ย ประมาณ 607,584 ตัน รวมกับสินค้าอื่นๆ อีก 1,000,000 ตัน คิดเป็นตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ 50,000 TEUs

1.2 รายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (ตุลาคม 2553, กรมเจ้าท่า)

จากรายงานการศึกษา สินค้าที่คาดว่าจะขนส่งผ่านท่าเรือปากบารามีด้วยกัน 3 กลุ่ม ได้แก่

1) สินค้าภาคใต้

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการขนส่งของท่าเรือปากบาราจากปริมาณสินค้าในภาคใต้ ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าในภูมิภาคจากรายงานระบุว่า ปริมาณสินค้าส่งออกในปี พ.ศ.2557 ซึ่งเป็นปีเปิดทำการท่าเรือปากบารา จะมีปริมาณสินค้าภาคใต้ที่ต้องการส่งออกทั้งสิ้น 385,049 TEU และมีความต้องการนำเข้าสินค้าทั้งสิ้น 130,632 TEU ทั้งนี้ในการส่งออกและนำเข้าจำต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่ง จึงจำต้องนำเข้าตู้สินค้าเปล่าเพื่อลดช่องว่างระหว่างสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า จึงวิเคราะห์ปริมาณความต้องการในการใช้ท่าเรือของภาคใต้ โดยใช้ฐานการคำนวณจากปริมาณสินค้าส่งออกเป็นสำคัญ แล้วจึงทดแทนความไม่สมดุลของสินค้านำเข้าด้วยการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่า แสดงการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาคใต้และปริมาณนำเข้าตู้เปล่าผ่านท่าเรือปากบารา ดัง**ตารางที่ 3-95**

ตารางที่ 3-95 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาคใต้และปริมาณนำเข้าตู้เปล่าผ่านท่าเรือปากบารา

ปี	ปริมาณการส่งออก (TEU)	ปริมาณการนำเข้า (TEU)	ปริมาณการนำเข้าตู้เปล่า (TEU)	ปริมาณการขนส่งรวม (TEU)
2557*	385,049	130,632	254,418	770,099
2566	707,897	240,161	467,736	1,415,795
2576	1,266,253	429,589	836,665	2,532,744
2586	1,701,738	577,331	1,124,407	3,403,477

หมายเหตุ: ปี 2557 เปิดทำการท่าเรือปากบารา

ทั้งนี้การศึกษายังได้คาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 โดยสินค้าภาคใต้ที่จะส่งออกไปยังเอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย จะใช้ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในขณะที่สินค้าที่จะไปยังยุโรป ตะวันออกกลางและแอฟริกาจะใช้ท่าเรือปากบารา ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณความต้องการใช้ท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ดัง**ตารางที่ 3-96**

ตารางที่ 3-96 การคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการใช้ท่าเรือปากบารา และท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2

ปี	ความต้องการรวม (TEU)	การขนส่งผ่านท่าเรือปากบารา (ร้อยละ 20)			การขนส่งผ่านท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 (ร้อยละ 80)		
		ส่งออก(TEU)	นำเข้า (TEU)	รวม (TEU)	ส่งออก(TEU)	นำเข้า (TEU)	รวม (TEU)
2557[2]	210,423	105,211	105,211	**210,423**	-	-	**-**
2561[3]	622,931	186,879	186,879	**373,758**	124,586	124,586	**249,172**
2566	1,037,335	103,734	103,734	**207,467**	414,934	414,934	**829,868**
2576	1,980,158	198,016	198,016	**396,032**	792,063	792,063	**1,584,127**
2586	2,715,506	271,551	271,551	**543,101**	1,086,202	1,086,202	**2,172,405**

[2]ปี 2557 เปิดทำการท่าเรือปากบารา
[3]ปี 2561 เปิดทำการท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2

2) สินค้าภาคอื่นๆ

จากรายงานในการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือปากบาราใช้ข้อมูลสถิติการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากกรมศุลกากร ในปี พ.ศ.2545 เป็นฐานในการคำนวณ โดยเปรียบเทียบค่าส่วนต่างการขนส่งทางเรือระหว่างแหลมฉบัง-สิงคโปร์-รอทเธอร์แดม กับ ปากบารา-รอทเธอร์แดม จากรูปแบบการขนส่ง 3 กรณี ได้แก่

- เปรียบเทียบระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือปากบารา ด้วยการขนส่งทางรถบรรทุก
- เปรียบเทียบระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือปากบารา ด้วยการขนส่งทางรถไฟ
- เปรียบเทียบระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือปากบารา ด้วยการขนส่งผ่านเส้นทางสะพานเศรษฐกิจ

ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าภาคอื่นๆ ที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือปากบาราทั้ง 3 กรณีสามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 3-97**

ตารางที่ 3-97 สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าภาคอื่นๆ ที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือปากบารา 3 กรณี

รูปแบบการขนส่ง	รายละเอียด
การขนส่งทางรถบรรทุก	**ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือปากบาราได้** เนื่องจากสินค้าจากกรุงเทพส่งออกทางท่าเรือปากบาราไปยังยุโรป จะมีราคาค่าขนส่งแพงกว่าการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง 1,663 บาทต่อตัน แต่ช่วยประหยัดเวลา 93 ชั่วโมง ทำให้ไม่มีผู้ส่งออกรายใดหันมาใช้ท่าเรือปากบาราเป็นฐานในการส่งออกสินค้าจากกรุงเทพและภูมิภาคอื่นๆ **ยกเว้น สินค้าจากภาคใต้**ที่ขนส่งผ่านท่าเรือปากบาราแล้วมีความได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนการขนส่งที่ลดลง
การขนส่งทางรถไฟ	การขนส่งจากกรุงเทพไปยังท่าเรือปากบาราทางรถไฟมีราคาค่าขนส่งถูกกว่าการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง 20 บาทต่อตัน หรือ 280 บาทต่อTEU และประหยัดเวลาได้ 89 ชั่วโมงดังนั้นคาดการณ์ว่าในช่วง 3 ปีแรกหลังการก่อสร้างท่าเรือปากบาราได้แก่ ปี พ.ศ.2561 จะมีสินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 139,845 TEU ต่อปี คิดเป็นร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าทั้งประเทศที่ส่งออกไปยังยุโรป แอฟริกา และตะวันออกกลาง และปริมาณสินค้าที่จะผ่านท่าเรือนั้นจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนเกิดการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 100 โดยในปี พ.ศ.2586 จะมีปริมาณสินค้าทั้งสิ้น 790,902 TEU ต่อปี และเมื่อก่อสร้างระบบทางคู่บางช่วงแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2560 จะทำให้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2561 เป็นต้นไป จะมีสินค้าผ่านท่าเรือปากบารา 600,000 TEU ต่อปี
การขนส่งผ่านเส้นทางสะพานเศรษฐกิจ	การขนส่งสินค้าจากภาคต่างๆ ของไทยไปยังยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกาผ่านท่าเรือปากบารา ด้วยการขนส่งแบบต่อเนื่องทางน้ำและทางบกด้วยเรือลำเลียงจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไปยังท่าเรือสงขลาแห่งใหม่และเชื่อมต่อด้วยรถไฟจากท่าเรือสงขลาไปยังท่าเรือปากบารา โดยเปิดให้บริการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจในปี พ.ศ.2561 และคาดการณ์ว่ามีปริมาณสินค้าส่งออกผ่านเส้นทางสะพานเศรษฐกิจในปี พ.ศ.2564 ทั้งสิ้น 23,963 TEU ต่อปี และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3) สินค้าฮาลาล

การส่งเสริมอุตสาหกรรมฮาลาลจะทำให้ปริมาณสินค้าฮาลาลที่ส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและคาดว่าปริมาณสินค้าฮาลาลที่จะผ่านท่าเรือปากบาราจะมีประมาณร้อยละ 20 จากสินค้าฮาลาลที่ส่งออกทั้งประเทศ โดยมีจุดหมายปลายทาง 3 แห่ง คือ แอฟริกา เอเชียใต้ และตะวันออกกลาง ส่วนสินค้าที่ส่งออกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นจะไม่ส่งออกที่ท่าเรือปากบารา โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2557 จะมีสินค้าฮาลาลส่งออกผ่านท่าเรือ 7,053 TEU และใน 30 ปีข้างหน้าในปี พ.ศ.2586 จะมีสินค้าส่งออกรวมทั้งสิ้น 98,706 TEU สรุปดัง**ตารางที่ 3-98**

ตารางที่ 3-98 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าฮาลาลที่คาดว่าจะส่งออกผ่านท่าเรือปากบารา

ปี	ปริมาณส่งออก (TEU)	อัตราการเพิ่ม (ร้อยละ)	ตู้เปล่า (TEU)	ตู้สินค้า+ตู้เปล่า (TEU)	ปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือปากบารา	
					ร้อยละ	TEU
2557	11,755	5	11,755	23,509	30	7,053
2566	21,611	7	21,611	43,221	95	41,060
2576	38,656	3	38,650	77,312	95	73,446
2586	51,950	3	51,950	103,901	95	98,706

4) สินค้าจากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน)

สินค้าจากจีนตอนใต้มีโอกาสมาใช้ท่าเรือปากบารา สำหรับขนถ่ายสินค้าระหว่างจีนกับยุโรปโดยผ่านรถไฟจากจีนและลาวมาหนองคาย เนื่องจากมีค่าขนส่งต่ำกว่าการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือในฮ่องกง แต่การขนส่งในเส้นทางนี้เส้นทางในการขนส่งยังไม่พร้อม อาจต้องรอการพัฒนาอีกประมาณ 15 ปี ซึ่งหากมีการพัฒนาเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้วคาดว่าจะสามารถขนส่งสินค้าได้ปีละ 126,000 TEU ต่อปี โดยเริ่มในปี พ.ศ.2565

5) สินค้าเปลี่ยนถ่ายจากประเทศเพื่อนบ้าน

จากรายงานการศึกษาได้คาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะผ่านท่าเรือปากบาราจากการเปลี่ยนถ่ายจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ประเทศเมียนมาและบังคลาเทศ โดยสามารถสรุปปริมาณสินค้าได้ดัง**ตารางที่ 3-99**

ตารางที่ 3-99 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือปากบาราของประเทศเพื่อนบ้าน

หน่วย: TEU

ปี	เมียนมา			บังคลาเทศ			เมียนมาและบังคลาเทศ
	นำเข้า	ส่งออก	รวม	นำเข้า	ส่งออก	รวม	
2561	868	2,706	3,574	4613	4,613	9,226	**12,800**
2566	4,515	14,079	18,594	25,878	25,878	51,756	**70,350**
2576	7,640	23,822	31,462	50,907	50,907	101,814	**133,276**
2586	25,853	80,614	106,467	100,141	100,141	200,282	**306,749**

สรุปการคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือปากบารา

จากรายงานการศึกษาโครงการท่าเรือปากบารา ได้กำหนดเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.2553 และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2557 สามารถสรุปปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือปากบาราเป็นกรณีได้ดังนี้

กรณีที่ 1 ไม่มีทางรถไฟเชื่อมเข้าท่าเรือปากบาราสินค้าที่จะมาใช้ท่าเรือเป็นสินค้าในภาคใต้เท่านั้น คือ 1,701,738 TEU ในปี พ.ศ.2586 ดัง**ตารางที่ 3-100**

ตารางที่ 3-100 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือปากบารา กรณีไม่มีทางรถไฟเชื่อมเข้าท่าเรือ

ปี	ปริมาณการส่งออก (TEU)	ปริมาณการนำเข้า (TEU)	ปริมาณการนำเข้าตู้เปล่า (TEU)	ปริมาณการขนส่งรวม (TEU)
2557*	385,049	130,632	254,418	**770,099**
2566	707,897	240,161	467,736	**1,415,795**
2576	1,266,253	429,589	836,665	**2,532,744**
2586	1,701,738	577,331	1,124,407	**3,403,477**

หมายเหตุ: ปี 2557 เป็นปีเปิดโครงการท่าเรือปากบารา

กรณีที่ 2 มีรถไฟเชื่อมท่าเรือปากบาราและมีท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ให้ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เปิดดำเนินการเมื่อท่าเรือปากบารามีสินค้าเพียงพอและและสามารถดำเนินการได้แล้ว ดังนั้น เมื่อมีทางรถไฟเชื่อมท่าเรือปากบาราแล้ว สินค้าจากภาคอื่นๆ จะมาใช้ท่าเรือปากบารา จะทำให้ท่าเรือปากบาราอยู่รอด ดังนั้นควรเปิดใช้งานท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในปี พ.ศ.2560 ซึ่งจะทำให้สินค้าภาคใต้เหลือเพียงร้อยละ 20 ยกเว้นสินค้าฮาลาลที่ยังคงมีปริมาณคงเดิม แต่สินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือปากบาราจะมาจากภาคอื่นดัง**ตารางที่** 3-101

ตารางที่ 3-101 แสดงปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือปากบารากรณีมีรถไฟเชื่อมและท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2

หน่วย: TEU

ปี	ขนส่งทางถนน	ขนส่งทางรถไฟ	Land bridge	Transshipment	รวม
2557	217,475	-	-	-	**217,475**
2561	395,758	-	304,004	12,799	**712,132**
2565	230,201	600,000	188,420	66,012	**1,084,633**
2570	335,589	600,000	509,223	90,790	**1,535,602**
2575	454,883	831,277	523,876	125,002	**1,935,038**
2580	532,368	1,587,438	-	172,284	**2,292,089**
2586	567,282	1,686,593	-	196,125	**2,450,000**

หมายเหตุ: 1) ท่าเรือปากบาราเริ่มก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ.2553-2556 โดยเปิดได้ในปี พ.ศ.2557

2) ทางรถไฟรางคู่เฉพาะช่วงสร้างเสร็จในปี พ.ศ.2560 เข้าถึงท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 และทางรถไฟเชื่อมท่าเรือปากบาราในปี พ.ศ.2561

3) ทางรถไฟรางคู่เฉพาะช่วงใช้เต็มความสามารถในปี พ.ศ.2563 โดยสินค้าส่วนเกินจะขนมาทางรถไฟเชื่อม Land bridge ระหว่างท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา และก่อสร้างรถไฟรางคู่ทั่วประเทศเสร็จในปี พ.ศ.2578

1.3 รายงานการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (กันยายน 2553, สนข.)

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

จากรายงานแบ่งการขนส่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

1) สินค้าส่งออกและนำเข้าทางท่าเรือภาคใต้ของไทยประกอบไปด้วย
   - สินค้าภาคใต้
   - สินค้าจากภูมิภาคต่างๆ ของไทยกับประเทศคู่ค้าหลัก
   - สินค้าจากจีนตอนใต้

2) สินค้าที่เปลี่ยนถ่าย (Transshipment) ผ่านเส้นทาง Land bridge ได้แก่ สินค้าที่ขนส่งระหว่างภูมิภาคของโลกทางเรือผ่านช่องแคบมะละกาที่เปลี่ยนเส้นทางมาใช้การถ่ายลำด้วย“ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 – Land Bridge – ท่าเรือน้ำลึกปากบารา”โดยการคาดการณ์ปริมาณสินค้าจะพิจารณาเฉพาะสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น เนื่องจากมีศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟ

1) การคาดการณ์สินค้าภาคใต้

จากรายงานการศึกษาระบุว่า พิจารณาข้อมูลการขนส่งสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรภาคใต้ รูปแบบการขนส่งและแนวโน้มการขยายตัวของการขนส่ง เมื่อมีการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ โดยประยุกต์ใช้ผลการคาดการณ์ของโครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา (กรกฎาคม 2553) ของกรมเจ้าท่า และ รายงานการออกแบบเบื้องต้น โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ตุลาคม 2553) ของกรมเจ้าท่าส่วนหนึ่ง ทั้งนี้สินค้าภาคใต้จะประกอบไปด้วย

- สินค้าปกติที่มีการขนส่งอยู่แล้ว เช่น ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ไม้และเฟอร์นิเจอร์ไม้
- สินค้าจากการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องหรือนิคมอุตสาหกรรม

โดยในการคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวการขนส่งสินค้าใช้สมมติฐานว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจภายหลังการพัฒนาท่าเรือภาคใต้จะมีแนวโน้มเช่นเดียวกับการขยายตัวของเศรษฐกิจของภาคตะวันออกภายหลังการเปิดให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง และปริมาณการขนส่งสินค้าจะแปรผันตามมูลค่าผลผลิตมวลรวม

ตารางที่ 3-102 ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก เฉพาะตู้สินค้าของภาคใต้

หน่วย: TEU

ปี	ส่งออก	นำเข้า	รวม
2557	330,000	132,000	462,000
2561	461,000	184,000	645,000
2565	644,000	256,000	900,000
2570	770,000	307,000	1,077,000
2575	921,000	367,000	1,288,000
2580	1,102,000	439,000	1,541,000
2585	1,318,000	525,000	1,843,000

จากผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าตู้ของภาคใต้ สามารถจำแนกเป็นสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกปากบารา และท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ได้ดัง**ตารางที่ 3-103**

ตารางที่ 3-103 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าส่งออกของภาคใต้ เฉพาะตู้สินค้า ผ่านประตูการค้าต่างๆ

หน่วย: TEU

ปี	ส่งออกผ่านท่าเรือน้ำลึกปากบารา	ส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2[1]	ส่งไป/ส่งออกผ่านมาเลเซีย[2]	ส่งออกผ่านท่าเรือภาคใต้อื่นๆ	รวม
2557	66,000	54,000	123,000	87,000	330,000
2561	210,000	57,000	104,000	90,000	461,000
2563	309,000	59,000	86,000	91,000	545,000
2565	402,000	60,000	89,000	93,000	644,000
2570	483,000	63,000	126,000	98,000	770,000
2585	585,000	66,000	166,000	104,000	921,000
2580	732,000	69,000	193,000	108,000	1,102,000
2585	910,000	71,000	113,000	113,000	1,318,000

ที่มา: [1] รายงานการออกแบบเบื้องต้น โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ตุลาคม 2553) กรมเจ้าท่า

[2] โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือปากบารา (กรกฎาคม 2553) กรมเจ้าท่า

2) การคาดการณ์สินค้าจากภาคอื่นๆ

ทำการพิจารณาสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนเส้นทางจากท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังมาใช้ท่าเรือภาคใต้เป็นประตูการค้า ด้วยการขนส่งด้วยรถบรรทุกไปรวมที่ลานกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเพื่อส่งทางรถไฟไปยังท่าเรือหรือขนด้วยรถบรรทุกไปยังท่าเรือปากบาราโดยตรง

ในการคาดการณ์ปริมาณสินค้าจากภาคอื่นๆ ได้ทำการเปรียบเทียบเส้นทางการขนส่ง 4 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่ 1 ขนส่งระหว่างแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค กับท่าเรือแหลมฉบังด้วยรถไฟ
เส้นทางที่ 2 ขนส่งระหว่างแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค กับท่าเรือแหลมฉบังด้วยรถบรรทุก
เส้นทางที่ 3 ขนส่งระหว่างแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค กับท่าเรือแหลมฉบังด้วยรถไฟ
เส้นทางที่ 4 ขนส่งระหว่างแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค กับท่าเรือแหลมฉบังด้วยรถบรรทุก

ทั้งนี้มีสมมติฐานว่าการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพจะมีปริมาณใกล้เคียงกับปัจจุบัน คือ 1.4 ล้าน TEU ไปตลอด ส่วนท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 จะไม่มีการดึงดูดสินค้าจากภูมิภาคอื่นๆ ให้เปลี่ยนเส้นทางมาใช้เนื่องจากมีการออกแบบท่าเรือเพื่อรองรับตู้ Hinterland ไว้เพียง 70,000 TEU ต่อปี

ตารางที่ 3-104 ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าภูมิภาคอื่นที่มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ท่าเรือปากบารา

หน่วย: TEU

ปี	ส่งออก		นำเข้า	
	ทางรถไฟ	ทางรถบรรทุก	ทางรถไฟ	ทางรถบรรทุก
2561	856,000	346,000	410,000	179,000
2563	927,000	374,000	444,000	194,000
2565	997,000	403,000	477,000	209,000
2570	1,173,000	474,000	562,000	246,000
2575	1,349,000	545,000	646,000	282,000
2580	1,526,000	616,000	730,000	319,000
2585	1,725,000	697,000	826,000	361,000

3) การคาดการณ์สินค้าจากจีนตอนใต้

หากพิจารณาปริมาณสินค้าที่มีโอกาสส่งผ่านเข้าสู่ไทยเพื่อขนส่งไปด้านอันดามัน โดยใช้ท่าเรือปากบารา คือ สินค้าที่มีปลายทางหรือต้นทางอยู่ที่สหภาพยุโรปและแอฟริกา จะสามารถคาดการณ์ความต้องการขนส่งสินค้าของจีนตอนใต้ผ่านไทยเพื่อไปอันดามัน ได้ดัง**ตารางที่ 3-105**

ตารางที่ 3-105 การคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ไปสู่ฝั่งอันดามัน

หน่วย: ล้านTEU

ปี	ส่งออก	นำเข้า	รวม
2555	0.041	0.131	0.172
2565	0.081	0.258	0.339
2575	0.146	0.461	0.607
2585	0.238	0.751	0.989

ทั้งนี้ความต้องการดัง**ตารางที่ 3-105** จะขนส่งผ่านท่าเรือปากบาราหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ ที่มีส่วนช่วยในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากด่านเชียงแสน-เชียงของกับท่าเรือน้ำลึกปากบารากระทำได้สะดวกรวดเร็ว และมีค่าขนส่งที่ต่ำ

4) การคาดการณ์สินค้าเปลี่ยนถ่ายที่จะใช้เส้นทางสะพานเศรษฐกิจ

สะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เป็นเส้นทางที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าโลกที่มีการขยายตัวมากโดยเฉพาะระหว่างยุโรปกับเอเชียซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มการจราจรผ่านช่องแคบมะละกา ทั้งนี้ สินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกาโดยไม่ได้มีการเปลี่ยนถ่ายไม่จัดอยู่ในสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งสามารถสรุปผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาใช้สะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ได้ดัง**ตารางที่ 3-106**

ตารางที่ 3-106 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาใช้ Land bridge

หน่วย: ล้านTEU

ปี	สินค้า Transshipment ผ่านเส้นทางสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)
2561	1.100
2563	1.259
2565	1.398
2570	1.398
2575	1.398
2580	1.398
2585	1.398

ทั้งนี้สามารถสรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ได้ดัง**ตารางที่ 3-107**

ตารางที่ 3-107 สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)

ปี	ท่าเรือน้ำลึกปากบารา					ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2			ปริมาณตู้สินค้า Transshipment (มีสินค้า)	รวม
	สินค้าภาคใต้	สินค้าภาคอื่น	สินค้าจีนตอนใต้	สินค้าขาเข้า	ตู้เปล่า	สินค้าขาออก	สินค้าขาเข้า	ตู้เปล่า		
2561	59,000	266,000	0	161,103	163,898	6,000	2,974	3,026	0	**662,001**
2563	87,000	287,000	89,000	218,721	244,279	6,000	2,834	3,166	278,000	**1,216,000**
2565	87,000	287,000	89,000	215,712	247,288	6,000	2,795	3,205	278,000	**1,216,000**
2570	135,000	364,000	136,000	305,054	329,946	6,000	2,882	3,118	978,000	**2,260,000**
2575	139,000	364,000	136,000	315,858	323,142	7,000	3,460	3,540	978,000	**2,270,000**
2580	205,000	473,000	232,000	458,549	451,451	7,000	3,527	3,473	1,398,000	**3,232,000**
2585	255,000	535,000	297,000	560,022	526,978	7,000	3,606	3,394	1,398,000	**3,586,000**

หมายเหตุ: ปริมาณสินค้า คาดการณ์จากความสามารถในการให้บริการตามการออกแบบของท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ที่ช่วงเวลาต่างๆ ใช้กำหนดเป็นข้อจำกัดของปริมาณการขนส่ง
ที่มา: รายงานการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (กันยายน 2553, สนข.)

2) อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าสำหรับการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจ

จากการทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่ได้มีการศึกษาไว้ก่อนหน้านี้ดังที่ได้แสดงในหัวข้อที่ 1 ปริมาณสินค้า ทำให้ทราบถึงอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าสำหรับการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-108**

ตารางที่ 3-108 ประมาณการอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าสำหรับการขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจ

หน่วย: บาท ต่อ TEU

รายงานการศึกษา ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	**รายงานการศึกษา ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล**	**รายงานฉบับสมบูรณ์ ทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน**
3,200	2,800	4,800

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้หยิบยกตัวอย่างการพัฒนาคลองลัดที่ประสบความสำเร็จของโลก ได้แก่ คลองปานามา และคลองสุเอซ เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมและเป็นไปได้ของคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจจากการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ดังต่อไปนี้

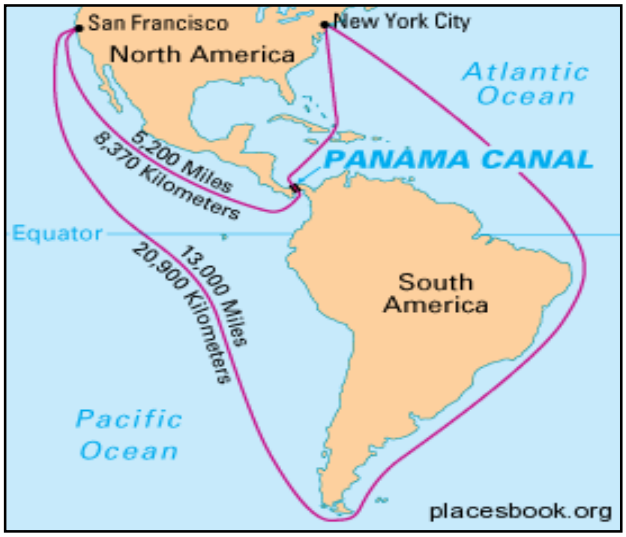
(1) คลองปานามา (Panama Canal)[4]

1) ความเป็นมา

คลองปานามาเป็นคลองเดินเรือสมุทร **มีความยาว 77 กิโลเมตร** สร้างขึ้นบริเวณคอคอดปานามาในประเทศปานามา เพื่อเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติกเข้าด้วยกัน โดยสามารถ**ช่วยย่นระยะเวลาที่ต้องไปอ้อมช่องแคบเดรกและแหลมฮอร์นทางใต้สุดของทวีปอเมริกาใต้ คิดเป็นระยะทางประมาณ 22,500 กิโลเมตร**[5] ซึ่งมีผลอย่างยิ่งต่อการเดินเรือระหว่างสองมหาสมุทร โดยถูกใช้เป็นเส้นทางเดินเรือหลักสำหรับการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ตั้งแต่เปิดให้บริการคลองปานามาประสบความสำเร็จและเป็นกุญแจสำคัญในการขนส่งสินค้าทั่วโลก จำนวนเรือที่ผ่านคลองปานามาเพิ่มขึ้นจาก 1,000 ลำต่อปีในยุคแรกเริ่มมาเป็น 14,702 ลำต่อปี ในปี ค.ศ.2008 โดยมีระวางขับน้ำรวมทั้งสิ้น 309.6 ล้านตัน (คิดเป็นประมาณ 40 ลำต่อวัน หรือประมาณร้อยละ 5 ของเรือบรรทุกสินค้าทั่วโลก)[6]

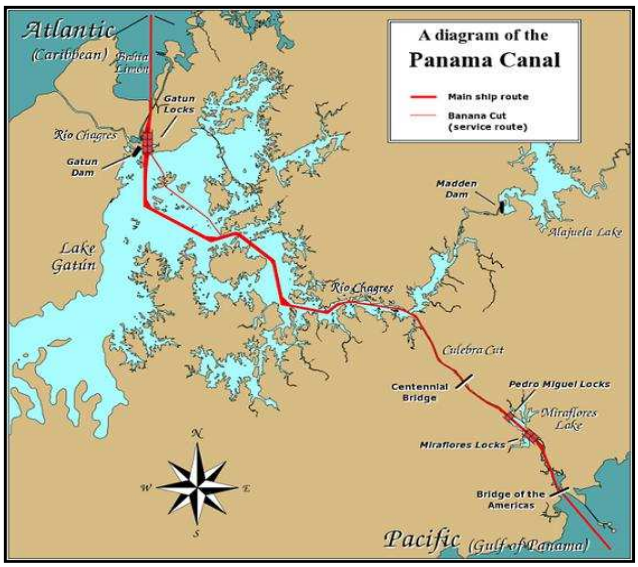
แนวความคิดในการขุดคลองปานามามีมาตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 16 ก่อนที่จะเริ่มการก่อสร้างครั้งแรกในปี ค.ศ.1880 โดยบริษัทสัญชาติฝรั่งเศสภายใต้การบริหารของนายแฟร์ดินองด์เดอเลสเซ็ปส์ (Ferdinand Marie, Vicomte de Lesseps) แต่ก็ล้มเหลวไป มีคนงานกว่า 21,900 คนเสียชีวิตจากสาเหตุโรคระบาด (มาลาเรียหรือไข้เหลือง) และดินถล่ม จนกระทั่งสหรัฐอเมริกาเข้ามาดำเนินงานต่อ และสามารถเปิดใช้งานได้เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม ค.ศ. 1914 นับเป็นหนึ่งในโครงการวิศวกรรมที่ใหญ่ที่สุดและยากลำบากที่สุดที่เคยมีมา

[4]จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี <https://th.wikipedia.org/wiki/คลองปานามา>
[5] Scott, William R. (1913). The Americans in Panama.New York, NY: Statler Publishing Company.
[6]สาธารณรัฐปานามา กองลาตินอเมริกา กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ เมื่อ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2553



ที่มา:https://www.quora.com/Sailing/Do-ships-today-use-the-Strait-of-Magellan-or-go-around-Cape-HornAccessed on 11 ก.พ. 58.

รูปที่ 3-17 แผนที่การย่นระยะทางผ่านคลองปานามา เส้นทางนิวยอร์ค-ซานฟรานซิโก (-12,530 กม.)



ที่มา:https://th.wikipedia.org/wiki/คลองปานามา/media/File:Panama-Canal-rough-diagram-quick.jpgAccessed on 11 ก.พ. 58

รูปที่ 3-18 แผนที่แสดงแนวเส้นทางคลองปานามา

จาก**รูปที่ 3-18** คลองปานามา ประกอบด้วย ทะเลสาบที่ขุดขึ้น 17 แห่ง และมีหลายจุดขุดเป็นช่องทางการเดินเรือ โดยมีประตูน้ำอยู่ 2 จุด ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรแอตแลนติก

ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก ทางเข้าจากอ่าวปานามา ถึงประตูน้ำมีราโฟลเรส (Miraflores Locks) เป็นประตูน้ำ 2 ส่วน มีระยะทาง 13.2 กิโลเมตร โดยจากอ่าวปานามาเมื่อผ่านเข้าไปจะลอดสะพานอเมริกา (Bridge of Americas) ต่อมาคือ ประตูมีราโฟลเรสมีความยาว 1.7 กิโลเมตร จากจุดนี้ระดับน้ำจะสูงขึ้นอีก 16.5 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง ถัดมาคือประตูเปโดรมีเกล (Pedro Miguel Locks) ซึ่งมีความยาว 1.4 กิโลเมตร เป็นจุดสุดท้ายที่มีการยกระดับน้ำขึ้นไป โดยยกขึ้นอีก 9.5 เมตร สู่ระดับน้ำปกติของคลอง

ช่องเขาเกลลาร์ด (Gaillard Cut) เป็นส่วนที่แยกทวีปอเมริกาออกเป็น 2 ส่วน โดยตัดผ่านภูเขากูเลบรา (Culebra) เป็นระยะทาง 12.6 กิโลเมตร ที่ระดับความสูง 26 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางปัจจุบันกำลังเพิ่ม

ความกว้างขนาดคลองเพื่อความปลอดภัยถัดไปลอดสะพานเซนเทนเนียล (Centennial Bridge) แล้วจึงเข้าสู่แม่น้ำตามธรรมชาติคือแม่น้ำชาเกรส (Chagres River) ตรงช่วงกลางของแม่น้ำมีเขื่อนกาตูน (Gatun Dam) มีฐานเขื่อนกว้าง 8.5 กิโลเมตร สันเขื่อนกว้าง 30.5 เมตร ถัดมาคือทะเลสาบกาตูน ครอบคลุมพื้นที่ 418.25 ตารางกิโลเมตร ถือเป็นทะเลสาบที่ใหญ่ที่สุดที่มนุษย์สร้างขึ้น และสุดท้ายประตูน้ำกาตูน (Gatún Locks) เป็นประตูน้ำฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก แบ่งเป็นประตูน้ำ 3 ส่วน แต่ละประตูน้ำแบ่งเป็น 2 ช่องทาง ซึ่งแต่ละประตูจะมีความกว้าง 33.5 เมตร ยาว 305 เมตร โดยรถลากจะลากเรือเข้ามาในประตูน้ำ หลังจากนั้นจะทำการปรับระดับน้ำเพื่อยกเรือผ่านประตูน้ำทั้ง 3 ระดับให้สูงกว่าระดับน้ำทะเลที่ 26 เมตร

2) ค่าธรรมเนียม

องค์การบริหารคลองปานามา (Panama Canal Authority) เป็นผู้กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้คลอง โดยค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับประเภทของเรือ ขนาดและประเภทของสินค้า[7] สำหรับเรือขนส่งสินค้า ค่าธรรมเนียมประเมินจากTEU (TEU: Twenty-foot Equivalent Unit) หรือหน่วยเทียบเท่าตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต (6 เมตร) x 8 ฟุต (2 เมตร) x 8.5 ฟุต (2.6 เมตร) โดยตั้งแต่**วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2011 ค่าธรรมเนียมอยู่ที่ 74 เหรียญสหรัฐต่อ TEU (ประมาณ 2,627 บาทต่อ TEU ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ 35.50 บาทต่อเหรียญสหรัฐ)** ทั้งนี้ เรือขนาดใหญ่สุดที่สามารถผ่านคลองได้ (Panamax) อาจขนตู้สินค้าได้ถึง 4,400 TEU โดยค่าธรรมเนียมจะมีอัตราที่ลดลงสำหรับเรือสำราญและเรือเปล่า[8]

ปัจจุบันคลองปานามาสามารถรองรับการสัญจรของเรือได้มากกว่าที่ออกแบบไว้แต่แรก โดยในปี ค.ศ. 1934 ความจุสูงสุดตามการออกแบบ เท่ากับ 80 ล้านตันต่อปี แต่จากข้อมูลในปี ค.ศ. 2009 คลองปานามาสามารถรองรับได้ถึง 299.1 ล้านตัน

3) การเปรียบเทียบเวลาและค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดได้จากการใช้คลองปานามา

ที่ปรึกษาได้ประยุกต์ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านคลองปานามา (ตุลาคม 2555) ของเรือฝึกการพาณิชย์นาวีประเทศญี่ปุ่น (Japan Coast Guard) ที่มีระวางขับน้ำ 3,136 ตัน เป็นกรณีศึกษาโดยมีรายงานการเสียค่าธรรมเนียมจากสมุดบันทึก (Log Book) ของเจ้าหน้าที่ปากเรือ ดังนี้[9]

1) ค่าผ่านคลอง = 21,767 เหรียญสหรัฐ (≈772,728 บาท ณ อัตราแลกเปลี่ยน =35.50 บาทต่อเหรียญสหรัฐ)
2) ค่าจ้างลูกเรือปานามา (นำร่อง + เจ้าหน้าที่โยนเชือก + เฝ้าระวังกราบเรือซ้าย-ขวา + ฯลฯ) = 2,815 เหรียญสหรัฐ (≈99,932 บาท)
3) ค่านายหน้าตัวแทนจำหน่าย = 1,926 เหรียญสหรัฐ (≈68,373 บาท)
4) ค่าจ้างล่าม = 3,650 เหรียญสหรัฐ (≈129,575 บาท)
5) **รวม 30,158 เหรียญสหรัฐ (≈1,070,608 บาท)**

สำหรับในกรณีศึกษานี้ เป็นเส้นทางจากญี่ปุ่นไปนิวยอร์ก หากใช้คลองปานามาจะสามารถย่นระยะการเดินทางได้ประมาณ 2,846 ไมล์ทะเล (Nautical Mile) หรือเท่ากับ 5,271 กิโลเมตรโดย**ใช้เวลาผ่านคลองไม่เกิน 11 ชั่วโมง (ปกติ ประมาณ 6-8 ชั่วโมง)** โดยปกติเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 20

[7] Maritime Operations – Tolls Panama Canal Authority.
[8] https://en.wikipedia.org/wiki/Panama_Canal (Accessed on 11 February 2016).
[9] คลองปานามา (Panama Canal) พันทิป ห้องหว้ากอ
http://topicstock.pantip.com/wahkor/topicstock/2012/10/X12768732/X12768732.html (Accessed on 11 February 2016).

น็อตต่อชั่วโมง (ขึ้นอยู่กับขนาด เครื่องยนต์ และสินค้าที่บรรทุก) หากต้องอ้อมทวีปอเมริกาใต้จะต้องใช้เวลาประมาณ 6 วันโดยไม่หยุด โดยต้นทุนที่เสียไป คือ ค่าน้ำมันและค่าเสบียงของคนเรือที่เพิ่มจากจำนวนวันที่ต้องเดินทางเพิ่มขึ้น

จากตัวอย่างของเรือฝึกพาณิชย์นาวี (Japan Coast Guard) ระยะทางที่เพิ่มขึ้นคร่าวๆ คือ 2,846 ไมล์ทะเล เรือที่ใช้เดินทาง (ด้วยความเก่าของเครื่องยนต์) ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 18 น็อตต่อชั่วโมงทำให้ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น 6 วันครึ่ง ปริมาณน้ำมันที่ใช้ต่อชั่วโมงของเรือคือ 330 ลิตรต่อชั่วโมง ดังนั้น ช่วงเวลาที่เพิ่ม ทำให้ต้องใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น เท่ากับ 6.5 X 24 X 330 = 51,480 ลิตร ราคาน้ำมันเตาที่เรือใช้อยู่ที่ลิตรละ 24 บาท คิดเป็นเงินที่ต้องใช้ 1,235,520 บาท เมื่อรวมกับค่าอาหารที่เพิ่มขึ้นอีก 6.5 วัน คนบนเรือมีจำนวน 88 คน คิดแบบเหมาจ่ายต่อคนต่อวัน เท่ากับ 200 บาทรวมต้องใช้เงินค่าอาหารเพิ่มขึ้น = 6.5 X 88 X 200 = 114,400 บาท

ดังนั้น จึงสามารถสรุปเป็นต้นทุนที่สามารถประหยัดได้ ดังนี้

1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางอ้อมทวีปอเมริกาใต้ = 1,235,520 + 114,400 = 1,349,920 บาท
2) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านคลองปานามา = 1,070,608 บาท
3) **คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดได้**= 1,349,920 – 1,070,608 **= 279,312 บาท**

นอกจากนี้ จากข้อมูลของ Drewry Maritime Research ที่วิเคราะห์ต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้าขนาด 8,000 TEU โดยที่ปรึกษาได้ประยุกต์กับค่าพารามิเตอร์ของเส้นทางจาก **Port of New York** ถึง **Port of Los Angeles** เปรียบเทียบระหว่างเส้นทางอ้อมแหลม (Cape Horn) และผ่านคลองปานามา ดังสรุปใน**ตารางที่ 3-109**

ตารางที่ 3-109 เปรียบเทียบต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU เส้นทางจาก Port of New York ถึง Port of Los Angeles กรณีอ้อมแหลม CapeHorn และกรณีผ่านคลองปานามา

Description	Via Cape Horn	Via Panama Canal	Diff (Saving)	Remarks
Average Distance WB (nM)	13,605	5,732	7,873	Economic Aspects of the Panama Canal. G. G. Huebner. American Economic Review. Vol. 5, No. 4, Dec. 1915
Transit Time WB (days)	28.3	11.9	16.4	
Average Distance EB (nM)	13,605	5,732	7,873	
Transit Time EB (days)	28.3	11.9	16.4	
Total Sea Time (days)	56.7	23.9	32.8	
Port Times (days)	10.0	10.0	-	
Total Voyage (days)	66.7	33.9	32.8	
WB Fuel (tons), excluding diesel	4,155.1	1,750.6	2,404.5	
WB Fuel Cost @ US$630/ton	2,617,743	1,102,896	1,514,847	
EB Fuel (tons), excluding diesel	4,155.1	1,750.6	2,404.5	
EB Fuel Cost @ US$630/ton	2,617,743	1,102,896	1,514,847	
Total Fuel Costs (US$)	5,235,487	2,205,793	3,029,694	107,554,142.62

Description	Via Cape Horn	Via Panama Canal	Diff (Saving)	Remarks
Panama Dues WB (US$)	-	503,200	-503,200	US$ 74 per TEU (WB Utilzation Rate = 85%)
Panama Dues EB (US$)	-	503,200	-503,200	US$ 74 per TEU (EB Utilzation Rate = 85%)
Total Fuel and Canal Cost WB (US$)	2,617,743	1,606,096	1,011,647	
Total Fuel and Canal Cost EB (US$)	2,617,743	1,606,096	1,011,647	
Total Fuel and Canal Cost Total Voyage (US$)	**5,235,487**	**3,212,193**	**2,023,294**	
Total Fuel and Canal Cost WB (US$/TEU)	384.96	236.19	148.77	
Total Fuel and Canal Cost EB (US$/TEU)	384.96	236.19	148.77	
Total Fuel and Canal Cost Total Voyage (US$/TEU)	**384.96**	**236.19**	**148.77**	

ที่มา: Drewry Maritime Research, 23 July 2013 และคำนวณเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

จากข้อมูลใน**ตารางที่ 3-109** เป็นเส้นทางเดินเรือจาก**ท่าเรือนิวยอร์ค**ไปยัง**ท่าเรือลอสแองเจลิส** ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ขาไป (Westbound: WB) และขากลับ (Eastbound: EB) หากอ้อมแหลมจะมีระยะทาง 13,605 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 28.3 วัน แต่หากผ่านคลองปานามาจะมีระยะทาง 5,732 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 11.9 วันหรือสามารถประหยัดระยะทางได้ 7,873 ไมล์ทะเล และลดระยะเวลาเดินทางไป 16.4 วัน (ต่อหนึ่งขา)

2) หากรวมทั้งเที่ยวไปและกลับ (Total Voyage) และเวลาที่ขึ้นของ-ลงของที่ท่าเรือ (Port Time) แล้วกรณีผ่านคลองปานามาจะสามารถประหยัดระยะทางได้ 15,746 ไมล์ทะเล และลดระยะเวลาเดินทางไป 32.8 วัน

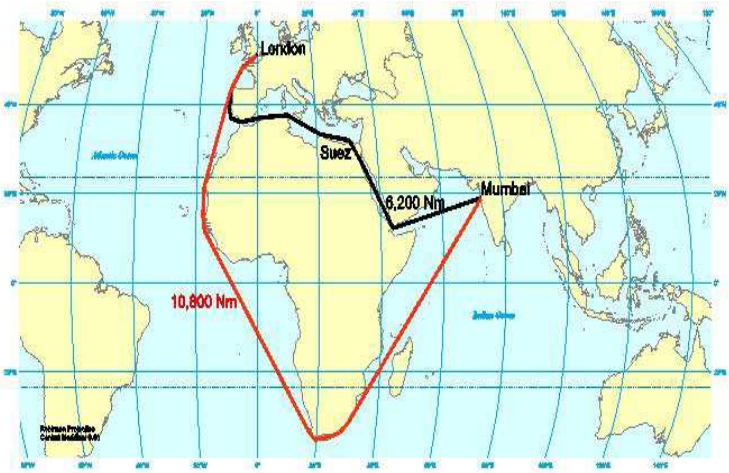
3) หากพิจารณาจากต้นทุนค่าน้ำมันเตา (Fuel Oil) ที่ 630 เหรียญสหรัฐต่อตัน (≈ 22,365 บาทต่อตัน) **การเดินเรือไป-กลับอ้อมแหลม Cape Horn จะมีต้นทุนอยู่ที่ 5,235,487 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈185.860 ล้านบาท)** ขณะที่**การผ่านคลองปานามาจะมีต้นทุนอยู่ที่ 3,212,193 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈114.033 ล้านบาท) คิดเป็นต้นทุนที่สามารถประหยัดได้ เท่ากับ 2,023,294 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈71.827 ล้านบาท)**

4) หรือ**หากคิดเป็นต่อหน่วย TEU จะสามารถประหยัดได้ประมาณ 148.77 เหรียญสหรัฐต่อ TEU (≈5,281.39 บาทต่อ TEU)** เฉลี่ยทั้งขาไป-ขากลับ

(2) คลองสุเอซ (Suez Canal)

(1) ความเป็นมา

คลองสุเอซเป็นคลองที่สร้างขึ้นในประเทศอียิปต์ ระหว่าง Port Said ฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และเมืองสุเอซ (Suez) บนฝั่งทะเลแดง **มีความยาว 193 กิโลเมตร** คลองสุเอซเชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเข้ากับทะเลแดง ผ่านช่องแคบสุเอซในอียิปต์ตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาดยาว 500 ม. กว้าง 70 ม. ลึก 20 ม. คลองไม่มีประตูน้ำเพราะทะเลทั้ง 2 แห่งมีระดับน้ำเดียวกัน คลองสุเอซเริ่มสร้างในเดือนเมษายน ปี 1859 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน ปี 1869 เป็นตัวเชื่อมสำคัญในการค้าระดับโลกเนื่องจากเป็นเส้นทางลัดระหว่างยุโรปและเอเชีย**โดยสามารถช่วยย่นการเดินทางที่ต้องไปอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ทวีปแอฟริกาคิดเป็นระยะทางประมาณ 8,500 กิโลเมตร**[10]

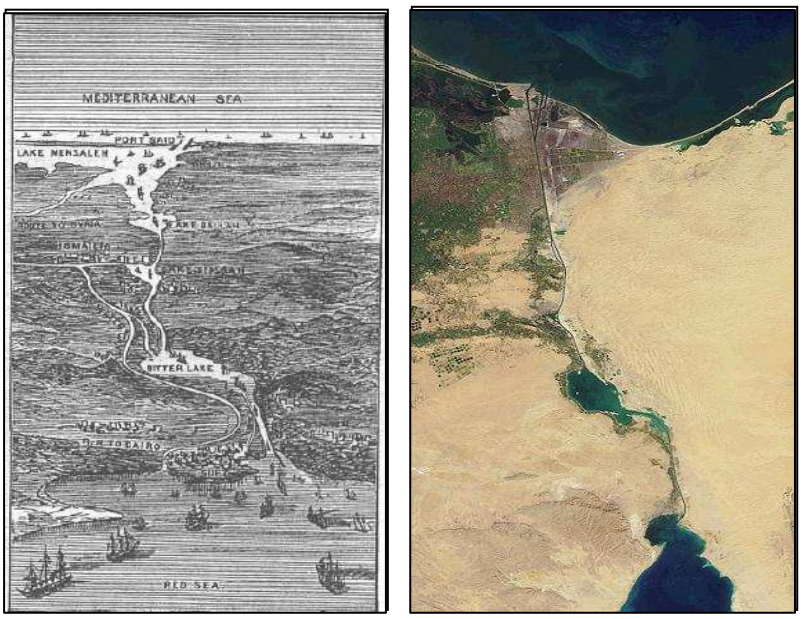


ที่มา:http://www.voxeu.org/article/1967-75-suez-canal-closure-lessons-trade Accessed on 11 ก.พ. 58.

รูปที่ 3-19 แผนที่แสดงการย่นระยะทางผ่านคลองสุเอซ เส้นทางลอนดอน-มุมไบ (-8,500 กม.)

คลองสุเอซแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนเหนือและส่วนใต้ โดยมีทะเลสาบเกรทบิทเทอร์ (Great Bitter) เป็นจุดกลางปัจจุบันคลองสุเอซไม่จำเป็นต้องมีประตูน้ำ (Canal lock) เพราะระดับน้ำทะเลระหว่างสองมหาสมุทรนั้นใกล้เคียงกันโดยสามารถรับเรือที่มีระวางขับน้ำสูงสุด 240,000 ตัน ในปี ค.ศ. 2015 มีเรือผ่านคลอง จำนวน 17,483 ลำ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 47-48 ลำต่อวัน โดย**การเดินทางผ่านคลองจะใช้เวลาประมาณ 11-16 ชม.**[11]

[10] https://en.wikipedia.org/wiki/Suez_Canal Accessed on 11 February 2016.
[11] Suez Canal Traffic Statistics <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=3> Accessed on 12 Feb 2016.



ที่มา:https://th.wikipedia.org/คลองสุเอซ/media/File:Suez_Canal_drawing_1881.jpg&https://th.wikipedia.org/wiki/คลองสุเอซ/media/File:SuezCanal-EO.JPG Accessed on 11 Feb 2016.

รูปที่ 3-20 ภาพวาดคลองสุเอซเมื่อปี ค.ศ. 1881 เปรียบเทียบกับภาพถ่ายดาวเทียมในปัจจุบัน

(2) ค่าธรรมเนียม

ค่าธรรมเนียมผ่านคลองสุเอซ จะพิจารณาจากปัจจัย ดังต่อไปนี้

- ประเภทของเรือ
- เป็นเที่ยวเรือเปล่าหรือบรรทุกสินค้า (Laden) หรือเที่ยวขึ้นเหนือ-ล่องใต้
- น้ำหนักบรรทุก (Suez Canal Net Tonnage & Suez Canal Gross Tonnage)
- อัตราการกินน้ำลึก (Draft) และความกว้างของเรือ

เนื่องจากการคำนวณค่าธรรมเนียมค่อนข้างมีความซับซ้อนดังนั้นเรือที่ประสงค์จะผ่านคลองสามารถตรวจสอบค่าใช้จ่ายได้จากเว็บไซต์ขององค์การบริหารคลองสุเอซ (Suez Canal Authority) ที่ http://www.suezcanal.gov.eg/calc.aspx โดยกรอกข้อมูลตามปัจจัยข้างต้น ระบบจะแสดงผลในรูปเงินตรา SDR (Special Drawing Right) และค่าเงินสกุลหลักของโลกให้ทราบในเบื้องต้น

ทั้งนี้ องค์การบริหารคลองสุเอซยังเป็นผู้บริหารและบำรุงรักษาคลอง ภายใต้สนธิสัญญาคอนสแตนติโนเปิล (Convention of Constantinople) ซึ่งระบุสาระสำคัญไว้ว่าเรือสัญชาติใดๆ ก็สามารถใช้คลองสุเอซได้ ไม่ว่าจะเป็นด้านการพาณิชย์หรือการทหาร (“It may be used in time of war as in time of peace, by every vessel of commerce or of war, without distinction of flag.”)[12]

[12] Constantinople Convention of the Suez Canal of 2 March 1888 still in force and specifically maintained in Nasser's Nationalization Act.

(3) การเปรียบเทียบเวลาและค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดได้จากการใช้คลองสุเอซ

จากข้อมูลของ Drewry Maritime Research ที่วิเคราะห์ต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU เปรียบเทียบระหว่างเส้นทางอ้อมแหลม Good Hope และผ่านคลองสุเอซดังสรุปใน**ตารางที่ 3-110**

ตารางที่ 3-110 เปรียบเทียบต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU เส้นทางจากเอเชียตะวันออก ไปยังเมดิเตอร์เรเนียน กรณีอ้อมแหลม Good Hope และกรณีผ่านคลองสุเอซ

Description	Via Cape of Good Hope	Via Suez Canal	Diff (Saving)	Remarks
Average Distance WB (nM)	15,000	10,150	4,850	
Transit Time WB (days)	32.7	22.1	10.6	
Average Distance EB (nM)	15,000	11,500	3,500	
Transit Time EB (days)	42.2	32.4	9.8	
Total Sea Time (days)	74.9	54.5	20.4	
Port Times (days)	19.0	19.0	-	
Total Voyage (days)	93.9	73.5	20.4	
WB Fuel (tons), excluding diesel	4,581.2	3,099.9	1,481.3	
WB Fuel Cost @ US$630/ton	2,886,156	1,952,937	933,219	
EB Fuel (tons), excluding diesel	3,462.8	2,654.8	808.0	
EB Fuel Cost @ US$630/ton	2,181,564	1,672,524	509,040	
Total Fuel Costs (US$)	5,067,720	3,625,461	1,442,259	51,200,194.50
Sue Dues WB (US$)	-	509,252	-509,252	
Sue Dues EB (US$)	-	500,765	-500,765	
Total Fuel and Canal Cost WB (US$)	2,886,156	2,462,189	423,967	
Total Fuel and Canal Cost EB (US$)	2,181,564	2,173,289	8,275	
Total Fuel and Canal Cost Total Voyage (US$)	**5,067,720**	**4,635,478**	**432,242**	
Total Fuel and Canal Cost WB (US$/TEU)	424.43	362.09	62.35	WB Utilzation Rate = 85%
Total Fuel and Canal Cost EB (US$/TEU)	495.81	493.93	1.88	EB Utilzation Rate = 55%
Total Fuel and Canal Cost Total Voyage (US$/TEU)	**460.12**	**428.01**	**32.11**	

ที่มา: Drewry Maritime Research, 23 July 2013 และคำนวณเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-110** เป็นตัวอย่างเส้นทางเดินเรือจากเอเชียตะวันออกไกล (the Far East) ไปยังเมดิเตอร์เรเนียน (Mediterranean) โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) **ขาไป (Westbound: WB)** หากอ้อมแหลมจะมีระยะทาง 15,000 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 32.7 วัน แต่หากผ่านคลองสุเอซจะมีระยะทาง 10,150 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 22.1 วันหรือสามารถประหยัดระยะทางได้ 4,850 ไมล์ทะเล และลดระยะเวลาเดินทางไป 10.6 วัน

2) **ขากลับ (Eastbound: EB)** หากอ้อมแหลมจะมีระยะทาง 15,000 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 42.2 วัน แต่หากผ่านคลองสุเอซจะมีระยะทาง 11,500 ไมล์ทะเล ใช้เวลาเดินทาง 32.4 วันหรือสามารถประหยัดระยะทางได้ 3,500 ไมล์ทะเล และลดระยะเวลาเดินทางไป 9.8 วัน

3) **หากรวมทั้งเที่ยวไปและกลับ (Total Voyage) และเวลาที่ขึ้นของ-ลงของที่ท่าเรือ (Port Time)** แล้วกรณีผ่านคลองสุเอซจะสามารถประหยัดระยะทางได้ 8,350 ไมล์ทะเล และลดระยะเวลาเดินทางไป 20.4 วัน

4) **หากพิจารณาจากต้นทุนค่าน้ำมันเตา (Fuel Oil) ที่ 630 เหรียญสหรัฐต่อตัน** (≈ 22,365 บาทต่อตัน) **การเดินเรือไป-กลับอ้อมแหลม Good Hope จะมีต้นทุนอยู่ที่ 5,067,720 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈179.904 ล้านบาท)** ขณะที่**การผ่านคลองสุเอซจะมีต้นทุนอยู่ที่ 4,635,478 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈164.559 ล้านบาท) (**รวมค่าผ่านคลองขาไป = 509,252 เหรียญสหรัฐ (≈18.078 ล้านบาท) และขากลับ = 500,765 เหรียญสหรัฐ (≈17.777 ล้านบาท) แล้ว) **คิดเป็นต้นทุนที่สามารถประหยัดได้ เท่ากับ 432,242 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว (≈15.345 ล้านบาท)**

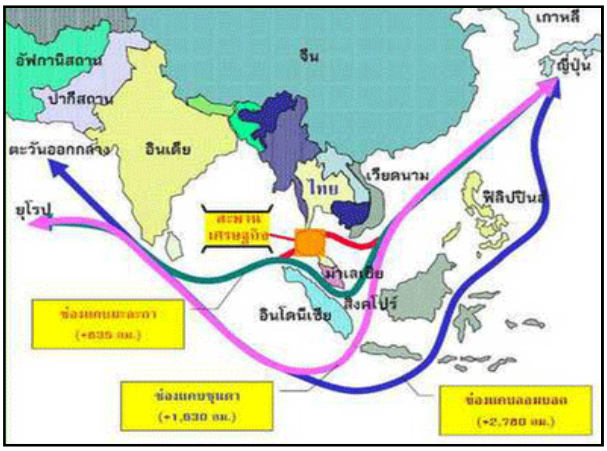
5) หรือ**หากคิดเป็นต่อหน่วย TEU จะสามารถประหยัดได้ประมาณ 32.11 เหรียญสหรัฐต่อ TEU (≈1,140.06 บาทต่อ TEU)** เฉลี่ยทั้งขาไป-ขากลับ

(3) คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจ จะมีการจำแนกตามประเด็นและคำถามสำคัญ ดังต่อไปนี้

1) การประหยัดต้นทุนในการขนส่ง (Cost Saving Advantages)

แนวคิดเรื่องคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจมีมานานแล้ว โดยหากพิจารณาจากต้นทุนในการก่อสร้างและดำเนินการซึ่งที่ปรึกษาทบทวนในหัวข้อที่ผ่านมา จะพบว่าคลองไทยมีระยะทางประมาณ 80–120 กม. และผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ที่ราบ และแม่น้ำบางส่วน (ขึ้นอยู่กับแนวเส้นทาง (Alignment) ที่เลือก) ดังนั้น ประเด็นด้านต้นทุนการก่อสร้างน่าจะมีมูลค่าสูงกว่าคลองสุเอซ (ที่มีพื้นที่ส่วนใหญ่ผ่านทะเลทราย และระดับน้ำทะเลทั้งสองฝั่งไม่แตกต่างกันมาก) แต่น่าจะน้อยกว่าของคลองปานามาที่มีลักษณะภูมิประเทศตอนกลางเป็นที่ราบสูงและภูเขากั้นกลาง ทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำและทะลสาปมีระดับสูงกว่าระดับน้ำทะเล จึงต้องมีการก่อสร้างประตูน้ำ (Water Locks) ทั้งสองฝั่งมหาสมุทร



ที่มา: คอคอดกระ ถึง คลองไทย ศูนย์กลางการขนส่งแห่งอาเซียนของไทย http://tinno01042558.blogspot.com/16เมษายน 2558.

รูปที่ 3-21 แผนที่แสดงการย่นระยะทางผ่านคลองไทย เส้นทางญี่ปุ่น-ตะวันออกกลาง (-635 กม.)

อย่างไรก็ตาม **ประเด็นความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการพัฒนาคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ไม่ได้อยู่ที่ต้นทุนในการก่อสร้างแต่อยู่ที่การประหยัดระยะทางและเวลาในการเดินทางอ้อมแหลมมะละกา** ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคลองปานามาและคลองสุเอซแล้วถือว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ โดย**คลองสุเอซ**สามารถช่วยย่นการเดินทางที่ต้องไปอ้อมแหลมกู๊ดโฮปทวีปแอฟริกา **คิดเป็นระยะทางประมาณ 8,500 กิโลเมตร** ขณะที่**คลองปานามา**สามารถช่วยย่นระยะเวลาที่ต้องไปอ้อมช่องแคบเดรกและแหลมฮอร์นทางใต้สุดของทวีปอเมริกาใต้ **คิดเป็นระยะทางประมาณ 22,500 กิโลเมตร**

จาก**รูปที่ 3-21** สำหรับกรณีศึกษาเส้นทางญี่ปุ่น-ตะวันออกกลาง คลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจจะสามารถย่นระยะทางได้ประมาณ 635 กม. (= 342.8 ไมล์ทะเล) ซึ่งยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง (Divert) เส้นทางการขนส่งมาผ่านไทย โดยหากมีสมมติฐานให้เรือมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 20 น็อตต่อชั่วโมง จะสามารถประหยัดเวลาไปได้เพียง 17 ชม. เท่านั้น

หากประยุกต์ใช้ค่าพารามิเตอร์ที่คำนวณโดย Drewry Maritime Research (23 July 2013) ซึ่งเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 8,000 TEU จะมีอัตราการใช้น้ำมันเตา เท่ากับ 0.305 ตันต่อไมล์ทะเล คิดราคาน้ำมันเตาที่ US$630 เหรียญสหรัฐต่อตัน (≈ 22,365 บาทต่อตัน) การเดินทางผ่านคลองไทยจะสามารถประหยัดค่าเชื้อเพลิงได้ = 0.305 x 342.8 x 630 = 65,958 เหรียญสหรัฐ (≈2,341,519 บาท) ซึ่งถือได้ว่าไม่ค่อยมีนัยสำคัญสำหรับเรือขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่

โดยหากพิจารณาในทางกลับกัน จะพบว่าค่าธรรมเนียมผ่านคลองไทยจะสามารถเก็บได้ไม่เกินต้นทุนการประหยัดเชื้อเพลิงดังกล่าว หรือประมาณ 65,000 เหรียญสหรัฐต่อขา (≈2–2.3 ล้านบาท) ดังนั้น การที่จะพิจารณาพัฒนาคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จะต้องไม่ลืมค่าการประหยัดต้นทุนดังกล่าว หรือ**หมายความว่า ค่าธรรมเนียมการใช้คลอง และ/หรือสะพานเศรษฐกิจ (รวมค่าขนส่งทางรถไฟ/Double Handlings/Stevedoring/ฯลฯ) จะต้องมีราคาไม่เกิน 65,000 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว** ซึ่งถือว่าค่อนข้างต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับคลองปานามาและคลองสุเอซ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปการประหยัดต้นทุนในการขนส่ง เปรียบเทียบระหว่างคลองปานามา คลองสุเอซ และคลองไทย ดัง**ตารางที่ 3-111**

ตารางที่ 3-111 เปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า ขนาด 8,000 TEU ระหว่างคลองปานามา คลองสุเอซ และคลองไทย

Description	Panama Canal	Suez Canal	Thai Canal	Remarks
เส้นทางเดินเรือที่พิจารณา (Maritime Route)	New York - LA	Far East - Mediteranean	Far East - Middle East	
ระยะทางกรณีอ้อมแหลม (nM) (ขาไป-ขากลับ)	27,210	30,000	16,080	
ระยะทางกรณีผ่านคลอง (nM) (ขาไป-ขากลับ)	11,464	21,650	15,394	
คิดเป็นระยะทางที่ประหยัดได้ (nM) (ขาไป-ขากลับ)	**15,746**	**8,350**	**686**	
ระยะเวลาเดินทางกรณีอ้อมแหลม (วัน) (ขาไป-ขากลับ)	66.7	93.9	33.5	
ระยะเวลาเดินทางกรณีผ่านคลอง (วัน) (ขาไป-ขากลับ)	33.9	73.5	32.1	

Description	Panama Canal	Suez Canal	Thai Canal	Remarks
คิดเป็นระยะเวลาที่ประหยัดได้ (วัน) (ขาไป-ขากลับ)	**32.8**	**20.4**	**1.4**	
ค่าเชื้อเพลิงกรณีเดินทางกรณีอ้อมแหลม (บาท) (ขาไป-ขากลับ)	185,859,788	179,904,060	109,835,553	ณ อัตราแลกเปลี่ยน = 35.50 บาท/เหรียญสหรัฐ
ค่าเชื้อเพลิงกรณีเดินทางผ่านคลอง (บาท) (ขาไป-ขากลับ)	78,305,645	128,703,866	105,152,514	
คิดเป็นค่าเชื้อเพลิงที่ประหยัดได้ (บาท) (ขาไป-ขากลับ)	**107,554,143**	**51,200,195**	**4,683,038**	

ที่มา: Drewry Maritime Research, 23 July 2013 และคำนวณเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา

<u>ถ้าจะพัฒนาคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจ แนวไหนถึงจะเหมาะสมหรือดีที่สุด?</u>

คำถามนี้ จะต้องย้อนกลับไปพิจารณา "**ค่าการประหยัดต้นทุนในการขนส่ง (Cost Saving Advantages)**" ในหัวข้อที่ผ่านมา เนื่องจากการเลื่อนแนวคลองหรือสะพานเศรษฐกิจขึ้นเหนือหรือลงใต้ไม่มีผลต่อการประหยัดต้นทุนในการขนส่งของสายการเดินเรืออย่างมีนัยสำคัญ แต่ประเด็น คือ **ควรเลือกแนวที่มีต้นทุนในการก่อสร้าง พัฒนา และบำรุงรักษาต่ำที่สุด** ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการสามารถจะคุ้มทุนหรือคุ้มค่ากับรายได้ที่ค่อนข้างจะจำกัดและต่ำมาก

นอกจากนี้ หากพิจารณาจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายซึ่งคือปริมาณการขนส่งที่จะมาจากภายนอกประเทศหรือเป็นปริมาณการขนส่งตรง-ผ่าน (Through Traffic) ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทย **แนวการพัฒนาคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจควรจะอยู่ใกล้กับเส้นทางการเดินเรือพาณิชย์หลักในปัจจุบัน** เช่น เส้นทางเอเชียตะวันออกไกล (the Far East) และตะวันออกกลาง (the Middle East) เป็นต้น

จากการวิเคราะห์การประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือขนส่งสินค้า โดยหยิบยกตัวอย่างการพัฒนาคลองลัดที่ประสบความสำเร็จของโลก ได้แก่ คลองปานามา และคลองสุเอซ และนำมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือในกรณีมีคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจเพื่อให้ทราบถึงอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าภายใต้บริบทปัจจุบันสามารถสรุปอัตราค่าบริการตู้สินค้าจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจได้ดัง**ตารางที่** 3-112

ตารางที่ 3-112 สรุปอัตราค่าบริการตู้สินค้าจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ

หน่วย: บาท ต่อ TEU

รายงานการศึกษา ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	**รายงานการศึกษา ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล**	**รายงานฉบับสมบูรณ์ ทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน**	**การศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (SEA)**
3,200	**2,800**	**4,800**	**585.38**[13]

[13]จากการศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือกรณีมีสะพานเศรษฐกิจ (4,683,038 ล้านบาท / เรือขนส่งขนาด 8000TEU = 585.38 บาทต่อ TEU)

เนื่องจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจ คือ สายการเดินเรือนานาชาติที่ขนส่งสินค้าจากภายนอกประเทศผ่านไทย ดังนั้น คำถามที่ว่า “หากโครงการคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจไม่มีความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน แล้วจะพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ขึ้นมาก่อน” นั้น จึงมีนัยว่าหากเราไม่สามารถพึ่งพาปริมาณการขนส่งจาก “ภายนอกสู่ภายนอก” ให้เปลี่ยนเหมาใช้บริการคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจได้ เราก็จะหันมาพึ่งปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยเอง โดยให้ปริมาณการนำเข้าหรือส่งออกบางส่วนที่มีทิศทางไปซีกโลกตะวันตก (Westbound) ไปใช้บริการที่ท่าเรือฝั่งอันดามัน (เนื่องจากการขนส่งไปทั่วโลกและทางซีกโลกตะวันออก (Eastbound) ไทยมีท่าเรือแหลมฉบังให้บริการอยู่แล้ว โดยสินค้าที่ออกจากแหลมฉบัง หากไปทางซีกโลกตะวันตก จะไปทำการเปลี่ยนถ่ายลำ (Transshipment) ที่สิงคโปร์)

2) **ผลตอบแทนทางการเงิน** ที่ปรึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินที่จะได้รับจากการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจภายใต้บริบทในปัจจุบันโดยมีสมมติฐานในการคำนวณมีดังต่อไปนี้

ก. **ปริมาณตู้สินค้า** อ้างอิงจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ดัง**ตารางที่ 3-114 สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโครงการ Land bridge**

ข. **อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า** ใช้อัตราค่าบริการที่ได้จากการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการประหยัดเวลาและต้นทุนในการเดินเรือกรณีมีคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจภายใต้บริบทปัจจุบัน ได้แก่ 585.38 บาทต่อ TEU โดยให้มีการปรับอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้าซึ่งเป็นรายได้ขึ้นทุกปี ที่อัตราเฉลี่ยปีละ ร้อยละ 2.5 และตามอัตราเงินเฟ้อที่ระบุไว้ในรายงานการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

ค. **ค่าลงทุนของโครงการ** อ้างอิงข้อมูลจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-113** และงบกระแสเงินสดของโครงการดัง**ตารางที่ 3-114**

ตารางที่ 3-113 ค่าลงทุนทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

หน่วย: ล้านบาท

ต้นทุนโครงการ Land Bridge	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575
อัตราเงินเฟ้อ	1.051	1.077	1.104	1.131	1.169	1189	1.218	1.249	1.280	1.312	1.345	1.379	1.413	1.448	1.485	1.522	1.560	1.599	1.639	1.680	1.722
ค่าก่อสร้าง	1,672	5,069	5,196	5,326	8,916	9,139	5,040	1,442													
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		1,870	160																		
ค่าลงทุนงานระบบ		205	210	215	337	345	693	585													
ค่าลงทุนเพิ่มเติม							3,354	3,424	288		1,647					803					3,056
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา							909	1,515	1,996	2,041	2,100	3,984	4,095	4,186	4,291	4,433	4,631	4,734	4,853	4,974	5,112
รวมทั้งสิ้น	**1,672**	**7,144**	**5,566**	**5,541**	**9,253**	**9,484**	**9,996**	**6,966**	**2,284**	**2,041**	**3,747**	**3,984**	**4,095**	**4,186**	**4,291**	**5,236**	**4,631**	**4,734**	**4,853**	**4,974**	**8,168**

ต้นทุนโครงการ Land Bridge	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596
อัตราเงินเฟ้อ	1.765	1.809	1.854	1.900	1.948	1.996	2.048	2.098	2.150	2.204	2.259	2.315	2.373	2.433	2.493	2.556	2.620	2.685	2.752	2.821	2.892
ค่าก่อสร้าง																					
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์																					
ค่าลงทุนงานระบบ																					
ค่าลงทุนเพิ่มเติม					3,239					3,949	1,782			812					250		
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา	7,231	7,412	7,597	7,808	8,004	8,974	9,199	9,454	9,664	9,906	10,154	10,407	10,668	10,934	11,208	11,488	11,775	12,069	12,371	12,680	12,997
รวมทั้งสิ้น	**7,231**	**7,412**	**7,597**	**7,808**	**11,243**	**8,974**	**9,199**	**9,454**	**9,664**	**13,855**	**11,936**	**10,407**	**10,668**	**11,746**	**11,208**	**11,488**	**11,775**	**12,069**	**12,621**	**12,680**	**12,997**

ต้นทุนโครงการ Land Bridge	2597	2598	2599	2600	รวม
อัตราเงินเฟ้อ	2.964	3.038	3.114	3.192	
ค่าก่อสร้าง					**40,128**
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์					**3,702**
ค่าลงทุนงานระบบ					**2,590**
ค่าลงทุนเพิ่มเติม			1,448		**24,051**
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา	13,322	13,655	13,997	14,347	**321,177**
รวมทั้งสิ้น	**13,322**	**13,655**	**15,445**	**14,347**	**391,648**

ตารางที่ 3-114 งบกระแสเงินสดของโครงการ Land Bridge

หน่วย : ล้านบาท

ปีโครงการ							**ปีที่ 1**	**ปีที่ 2**	**ปีที่ 3**	**ปีที่ 4**	**ปีที่ 5**	**ปีที่ 6**	**ปีที่ 7**
ปริมาณตู้สินค้า	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	**2560**	**2561**	**2562**	**2563**	**2564**	**2565**	**2566**	**2567**
Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)							662,001	838,036	1,216,000	1,215,990	1,216,000	1,367,915	1,548,411
รวมตู้สินค้า (TEU)/ปี							**662,001**	**838,036**	**1,216,000**	**1,215,990**	**1,216,000**	**1,367,915**	**1,548,411**
ค่าใช้จ่ายโครงการ Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	**2560**	**2561**	**2562**	**2563**	**2564**	**2565**	**2566**	**2567**
อัตราเงินเฟ้อ	1.051	1.077	1.104	1.131	1.169	1.189	1.218	1.249	1.28	1.312	1.345	1.379	1.413
ค่าก่อสร้าง	1,672	5,069	5,196	5,326	8,916	9,139	5,040	1,442					
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์		1,870	160										
ค่าลงทุนงานระบบ		205	210	215	337	345	693	585					
ค่าลงทุนเพิ่มเติม							3,354	3,424	288		1,647		
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา							909	1,515	1,996	2,041	2,100	3,984	4,095
รวมค่าใช่จ่ายทั้งสิ้น	**1,672**	**7,144**	**5,566**	**5,541**	**9,253**	**9,484**	**9,996**	**6,966**	**2,284**	**2,041**	**3,747**	**3,984**	**4,095**
รายรับโครงการ Land bridge (SEA)	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**	**2559**	**2560**	**2561**	**2562**	**2563**	**2564**	**2565**	**2566**	**2567**
ขึ้นอัตราค่าภาระ 2.5% ทุกปี								2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%
อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า (บาท ต่อ TEU)							585.38	603.66	622.98	643.41	665.04	687.97	712.27
รายได้จากค่าบริการขนส่งตู้สินค้า							387.52	505.89	757.54	782.38	808.69	941.09	1,102.89
รวมรายรับ							**387.52**	**505.89**	**757.54**	**782.38**	**808.69**	**941.09**	**1,102.89**
ประมาณการกระแสเงินสด	**-1,672.00**	**-7,144.00**	**-5,566.00**	**-5,541.00**	**-9,253.00**	**-9,484.00**	**-9,608.48**	**-6,460.11**	**-1,526.46**	**-1,258.62**	**-2,938.31**	**-3,042.91**	**-2,992.11**
กระแสเงินสดสะสม	**-1,672.00**	**-8,816.00**	**-14,382.00**	**-19,923.00**	**-29,176.00**	**-38,660.00**	**-48,268.48**	**-54,728.59**	**-56,255.05**	**-57,513.67**	**-60,451.98**	**-63,494.89**	**-66,487.00**

ที่มา: คำนวณโดยที่ปรึกษา

หน่วย : ล้านบาท

ปีโครงการ	ปีที่ 8	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17	ปีที่ 18	ปีที่ 19	ปีที่ 20
ปริมาณตู้สินค้า	**2568**	**2569**	**2570**	**2571**	**2572**	**2573**	**2574**	**2575**	**2576**	**2577**	**2578**	**2579**	**2580**
Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	1,224,479	1,657,914	1,932,400	2,255,926	2,263,886	2,265,886	2,267,924	2,270,000	2,435,381	2,613,257	1,714,600	3,010,388	3,232,000
รวมตู้สินค้า (TEU)/ปี	1,224,479	1,657,914	2,260,000	2,255,926	2,263,886	2,265,886	2,267,924	2,270,000	2,435,381	2,613,257	1,714,600	3,010,388	3,232,000
ค่าใช้จ่ายโครงการ Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	**2568**	**2569**	**2570**	**2571**	**2572**	**2573**	**2574**	**2575**	**2576**	**2577**	**2578**	**2579**	**2580**
อัตราเงินเฟ้อ	1.448	1.485	1.522	1.56	1.599	1.639	1.68	1.722	1.765	1.809	1.854	1.9	1.948
ค่าก่อสร้าง													
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์													
ค่าลงทุนงานระบบ													
ค่าลงทุนเพิ่มเติม			803					3,056					3,239
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา	4,186	4,291	4,433	4,631	4,734	4,853	4,974	5,112	7,231	7,412	7,597	7,808	8,004
รวมค่าใช่จ่ายทั้งสิ้น	**4,186**	**4,291**	**5,236**	**4,631**	**4,734**	**4,853**	**4,974**	**8,168**	**7,231**	**7,412**	**7,597**	**7,808**	**11,243**
รายรับโครงการ Land bridge (SEA)	**2568**	**2569**	**2570**	**2571**	**2572**	**2573**	**2574**	**2575**	**2576**	**2577**	**2578**	**2579**	**2580**
ขึ้นอัตราค่าภาระ 2.5% ทุกปี	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%
อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า (บาท ต่อ TEU)	738.06	765.46	794.58	825.57	858.58	893.76	931.29	971.39	1,014.25	1,060.12	1,109.25	1,161.94	1,218.53
รายได้จากค่าบริการขนส่งตู้สินค้า	903.74	1,269.06	1,795.76	1,862.43	1,943.72	2,025.15	2,112.10	2,205.04	2,470.08	2,770.36	1,901.93	3,497.90	3,938.29
รวมรายรับ	903.74	1,269.06	1,795.76	1,862.43	1,943.72	2,025.15	2,112.10	2,205.04	2,470.08	2,770.36	1,901.93	3,497.90	3,938.29
ประมาณการกระแสเงินสด	**-3,282.26**	**-3,021.94**	**-3,440.24**	**-2,768.57**	**-2,790.28**	**-2,827.85**	**-2,861.90**	**-5,962.96**	**-4,760.92**	**-4,641.64**	**-5,695.07**	**-4,310.10**	**-7,304.71**
กระแสเงินสดสะสม	**-69,769.26**	**-72,791.20**	**-76,231.44**	**-79,000.01**	**-81,790.29**	**-84,618.14**	**-87,480.04**	**-93,443.00**	**-98,203.92**	**-102,845.56**	**-108,540.63**	**-112,850.74**	**-120,155.45**

ที่มา: คำนวณโดยที่ปรึกษา

หน่วย : ล้านบาท

ปีโครงการ	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25	ปีที่ 26	ปีที่ 27	ปีที่ 28	ปีที่ 29	ปีที่ 30	ปีที่ 31	ปีที่ 32	ปีที่ 33
ปริมาณตู้สินค้า	**2581**	**2582**	**2583**	**2584**	**2585**	**2586**	**2587**	**2588**	**2589**	**2590**	**2591**	**2592**	**2593**
Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	3,297,582	3,365,671	3,433,245	3,509,751	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000
รวมตู้สินค้า (TEU)/ปี	3,297,582	3,365,671	3,433,245	3,509,751	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000
ค่าใช้จ่ายโครงการ Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	**2581**	**2582**	**2583**	**2584**	**2585**	**2586**	**2587**	**2588**	**2589**	**2590**	**2591**	**2592**	**2593**
อัตราเงินเฟ้อ	1.996	2.048	2.098	2.15	2.204	2.259	2.315	2.373	2.433	2.493	2.556	2.62	2.685
ค่าก่อสร้าง													
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์													
ค่าลงทุนงานระบบ													
ค่าลงทุนเพิ่มเติม					3,949	1,782			812				
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา	8,974	9,199	9,454	9,664	9,906	10,154	10,407	10,668	10,934	11,208	11,488	11,775	12,069
รวมค่าใช่จ่ายทั้งสิ้น	8,974	9,199	9,454	9,664	13,855	11,936	10,407	10,668	11,746	11,208	11,488	11,775	12,069
รายรับโครงการ Land bridge (SEA)	**2581**	**2582**	**2583**	**2584**	**2585**	**2586**	**2587**	**2588**	**2589**	**2590**	**2591**	**2592**	**2593**
ขึ้นอัตราค่าภาระ 2.5% ทุกปี	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%
อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า (บาท ต่อ TEU)	1,279.33	1,344.84	1,415.37	1,491.45	1,573.63	1,662.50	1,758.72	1,863.05	1,976.37	2,099.55	2,233.71	2,380.02	2,539.78
รายได้จากค่าบริการขนส่งตู้สินค้า	4,218.71	4,526.28	4,859.32	5,234.61	5,643.03	5,961.72	6,306.75	6,680.90	7,087.27	7,528.98	8,010.08	8,534.74	9,107.64
รวมรายรับ	**4,218.71**	**4,526.28**	**4,859.32**	**5,234.61**	**5,643.03**	**5,961.72**	**6,306.75**	**6,680.90**	**7,087.27**	**7,528.98**	**8,010.08**	**8,534.74**	**9,107.64**
ประมาณการกระแสเงินสด	**-4,755.29**	**-4,672.72**	**-4,594.68**	**-4,429.39**	**-8,211.97**	**-5,974.28**	**-4,100.25**	**-3,987.10**	**-4,658.73**	**-3,679.02**	**-3,477.92**	**-3,240.26**	**-2,961.36**
กระแสเงินสดสะสม	**-124,910.74**	**-129,583.46**	**-134,178.14**	**-138,607.53**	**-146,819.50**	**-152,793.78**	**-156,894.02**	**-160,881.12**	**-165,539.85**	**-169,218.87**	**-172,696.79**	**-175,937.04**	**-178,898.40**

ที่มา: คำนวณโดยที่ปรึกษา

หน่วย : ล้านบาท

ปีโครงการ	ปีที่ 34	ปีที่ 35	ปีที่ 36	ปีที่ 37	ปีที่ 38	ปีที่ 39	ปีที่ 40	รวม
ปริมาณตู้สินค้า	**2594**	**2595**	**2596**	**2597**	**2598**	**2599**	**2600**	
Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	3,586,000	
รวมตู้สินค้า (TEU)/ปี	**3,586,000**	**3,586,000**	**3,586,000**	**3,586,000**	**3,586,000**	**3,586,000**	**3,586,000**	**108,518,243**
ค่าใช้จ่ายโครงการ Land Bridge (กันยายน 2553, สนข)	2594	2595	2596	2597	2598	2599	**2600**	**รวม**
อัตราเงินเฟ้อ	2.752	2.821	2.892	2.964	3.038	3.114	3.192	**-**
ค่าก่อสร้าง								**41,800**
ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์								**2,030**
ค่าลงทุนงานระบบ								**2,590**
ค่าลงทุนเพิ่มเติม	250					1,448		**24,052**
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา	12,371	12,680	12,997	13,322	13,655	13,997	14,347	**321,175**
รวมค่าใช่จ่ายทั้งสิ้น	**12,621**	**12,680**	**12,997**	**13,322**	**13,655**	**15,445**	**14,347**	**391,647**
รายรับโครงการ Land bridge (SEA)	2594	2595	2596	2597	2598	2599	**2600**	**รวม**
ขึ้นอัตราค่าภาระ 2.5% ทุกปี	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	2.50%	-
อัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า (บาท ต่อ TEU)	2,714.51	2,905.95	3,116.05	3,346.95	3,601.16	3,881.51	4,191.25	-
รายได้จากค่าบริการขนส่งตู้สินค้า	9,734.24	10,420.75	11,174.17	12,002.18	12,913.74	13,919.08	15,029.82	-
รวมรายรับ	**9,734.24**	**10,420.75**	**11,174.17**	**12,002.18**	**12,913.74**	**13,919.08**	**15,029.82**	**202,875.594**
ประมาณการกระแสเงินสด	-2,886.76	-2,259.25	-1,822.83	-1,319.82	-741.26	-1,525.92	**682.82**	
กระแสเงินสดสะสม	-181,785.16	-184,044.41	-185,867.23	-187,187.05	-187,928.31	-189,454.23	**-188,771.41**	

ที่มา: คำนวณโดยที่ปรึกษา

3) ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินโครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)

จาก **ตารางที่ 3-114** การวิเคราะห์งบประมาณกระแสเงินสดพบว่า ไม่สามารถหาค่า IRR ได้ เนื่องจากผลการคำนวณผลประกอบการในช่วงดำเนินการตลอดอายุโครงการ 40 ปี ไม่มีผลประกอบการมีค่าเป็นบวก ทำให้โครงการไม่มีกำไรจากการดำเนินการ ส่งผลให้ไม่สามารถคำนวณหาค่า IRR ทางการเงินของโครงการได้

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV) คำนวณได้จากมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ลบด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายตลอดอายุของโครงการ ซึ่งในที่นี้ให้อายุของโครงการ คือ 40 ปี พบว่า โครงการดังกล่าวมีค่า NPV ที่อัตราคิดลดร้อยละ5 โครงการจะมีมูลค่าติดลบอยู่ที่ -82,893.37 บาท โดยรายละเอียดดังกล่าว แสดงดัง**ตารางที่ 3-115**

ตารางที่ 3-115 ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ Land Bridge

รายการ	**ข้อมูล/ผลการวิเคราะห์**
- ค่าลงทุน (ล้านบาท) - ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา (ล้านบาท)	70,472 321,175
รวมค่าใช้จ่ายโครงการ (ล้านบาท)	391,647
รายได้จากสินค้าตู้สินค้า (ล้านบาท) - ปริมาณตู้สินค้ารวม 108,518,243 TEU - รายได้ต่อตู้สินค้า 585.38 บาทต่อ TEU (รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ทุกปี)	202,875.594
รายได้รวม (ล้านบาท)	202,875.594
กระแสเงินสดสุทธิของโครงการ (ล้านบาท)	-188,771.41
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน, FIRR (%)	N/A
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ, NPV (ล้านบาท)	-82,893.37

จาก**ตารางที่ 3-115** พบว่า รายได้รวมจากการให้บริการขนส่งตู้สินค้าของโครงการนั้นไม่คุ้มกับค่าดำเนินการและบำรุงรักษาของโครงการ ทำให้โครงการมีมูลค่าติดลบ ไม่คุ้มค่าที่จะลงทุน ควรที่จะชะลอโครงการไปก่อน

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นและนโยบายของรัฐบาลในปัจจุบัน ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะให้พัฒนาเฉพาะโครงการท่าเรือ โดยเฉพาะท่าเรือฝั่งอ่าวไทย ซึ่งอาจพิจารณาทบทวนโครงการท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 เพื่อรองรับสินค้าส่งออกที่เกินขีดความสามารถของท่าเรือสงขลา 1 และพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกระหว่างประเทศ โดยเพิ่มความจุให้สามารถเป็นท่าเรือสำหรับการเปลี่ยนถ่าย (Transshipment Port) โดยอาศัยฐานการผลิตและนำเข้าในภาคใต้

สำหรับท่าเรือในฝั่งอันดามันนั้นยังคงมีความสำคัญในการขนส่งของประเทศไปยังฝั่งมหาสมุทรอินเดีย โดยปัจจุบันการขนส่งไปยังฝั่งมหาสมุทรอินเดียต้องใช้เส้นทางเดียว คือ ผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางที่หล่อเลี้ยงเศรษฐกิจของประเทศ หากช่องแคบมะละกาอยู่ในความเสี่ยงย่อมทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยมีความเสี่ยงไปด้วย นอกจากช่องแคบมะละกาแล้ว หากเกิดสถานการณ์ไม่คาดคิดที่เป็นภัยคุกคามต่อท่าเรือหลักที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด จำต้องใช้ท่าเรือฝั่งอันดามันเป็นท่าเรือหลักเพื่อการขนส่งก็สามารถทำการทดแทนได้ จึงควรมีการวางแผนเพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าวที่อาจจะเกิดขึ้น

นอกจากประเด็นที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจยังมีความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ ได้แก่ เส้นทางเดินเรือจากเอเชียตะวันออกไกล (the Far East) ไปยังยุโรป โดยผ่านขั้วโลกเหนือ (The Northeast Passage)[14]

ที่มา: https://en.wikipedia.org/wiki/Northeast_Passage#/media/File:Northern_Sea_Route_vs_Southern_Sea_Route.svg Accessed on 12 February 2016.

รูปที่ 3-22 เส้นทางเดินเรือทางเลือกในอนาคต จากเอเชียตะวันออกไกล-ยุโรป

ภาวะโลกร้อนและการละลายของน้ำแข็งบริเวณขั้วโลกเหนือ ทำให้พื้นที่บางส่วนของขั้วโลกเหนือมีช่วงเวลาที่น้ำแข็งจะละลายกลายเป็นน้ำประมาณ 30 วัน ทำให้มีความเป็นไปได้ในการเดินเรือในฤดูร้อน และเนื่องจากการค้าระหว่างจีนกับยุโรปนั้น มีมากกว่า ร้อยละ 90 ที่ใช้การขนส่งทางทะเล การเปิดเส้นทางเดินเรือผ่านขั้วโลกเหนือ จะร่นระยะทางระหว่างจีนกับยุโรปตะวันตกและยุโรปเหนืออย่างมาก

ทั้งนี้ การเดินเรือผ่านขั้วโลกเหนือกำลังกลายเป็นความจริง โดยเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2558 นักวิชาการกว่าร้อยคนจากทั้งจีนและต่างประเทศรวมตัวกันที่เมืองต้าเหลียน เพื่อร่วมถ่ายทอดประสบการณ์การทดลองเดินเรือตามเส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือของขั้วโลกเหนือ 2 ครั้ง โดยเรือ "หย่งเสิ้ง"ของบริษัท China Cosco ร่วมกันสำรวจหาเส้นทางการเดินเรือผ่านขั้วโลกเหนือในอนาคต โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นร่วมกันว่าเส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือมีความเป็นไปได้ที่จะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือสายใหม่ให้แก่การค้าระหว่างจีนกับยุโรป[15]

ดังนั้น การลงทุนพัฒนาคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความเสี่ยงจากการมีเส้นทางเดินเรือแข่งขันใหม่ ผ่านขั้วโลกเหนือเป็นอย่างมาก หากโครงการไม่คุ้มค่ากับการลงทุนในปัจจุบัน ถึงกระนั้นการพัฒนาท่าเรือในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน และการขนส่งเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการส่งออก-นำเข้า ซึ่งเป็นระบบเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ และการเตรียมพร้อมถึงสถานการณ์ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้น ยังคงเป็นสิ่งสำคัญที่ภาครัฐควรนำมาพิจารณาในหลากหลายมิติ เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนา

[14] https://en.wikipedia.org/wiki/Northeast_Passage Accessed on 12 February 2016.
[15] CRI Online.<http://thai.cri.cn/247/2015/10/25/63s236803.htm> Accessed on 12 February 2016.

3.6 ศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ 6 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาทำการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในพื้นที่ศึกษา 3 แนวครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูลมีขั้นตอนดังนี้

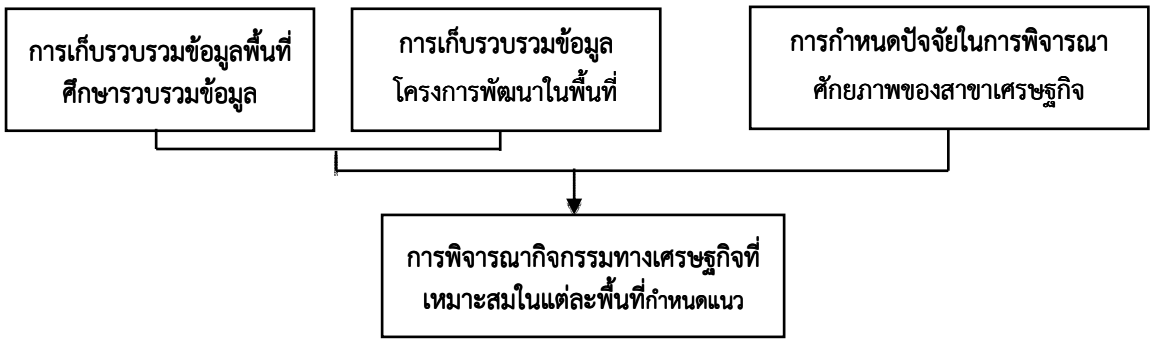
(1) พิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ครอบคลุมสาขาเกษตรกรรม สาขาอุตสาหกรรม สาขาท่องเที่ยว สาขาพลังงาน สาขาคมนาคมขนส่ง และสาขาความมั่นคง

(2) คัดเลือกแนวพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุดในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

โดยการศึกษาทั้ง 2 หัวข้อ ดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

3.6.1 การพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ศึกษา

การศึกษาเพื่อพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ มีแนวทางการศึกษาแสดงดัง**รูปที่ 3-23**



รูปที่ 3-23 แนวทางการพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

จาก**รูปที่ 3-23** แสดงแนวทางการพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีด้วยกัน 4 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

ขั้นตอนที่ 2 การเก็บรวบรวมข้อมูลโครงการพัฒนาในพื้นที่

ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ

ขั้นตอนที่ 4 การพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

โดยในแต่ละขั้นตอนมีแนวทางการศึกษาดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่ศึกษา เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่ศึกษา 6 จังหวัด ในสาขาเศรษฐกิจทั้ง 7 สาขา คือ สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม สาขาการท่องเที่ยว สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสาขาความมั่นคง โดยในแต่ละสาขาเศรษฐกิจมีประเด็นศึกษาดังนี้

(1) สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่จำแนกเป็นการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ตามรายละเอียดดังนี้

1) **การขนส่งทางถนน** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลโครงข่ายการจราจรทางถนนทั้งในเชิงคุณภาพและในเชิงปริมาณ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลในเชิงคุณภาพจะเป็นการพิจารณาถึงโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายรองในแต่ละจังหวัด สำหรับข้อมูลเชิงปริมาณจะเป็นการพิจารณาถึงระยะทางของทางหลวงสายหลักและสายรองที่มีอยู่ในจังหวัดนั้นๆ
2) **การขนส่งทางราง** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลในแต่ละจังหวัดว่ามีเส้นทางรถไฟผ่านหรือไม่ หากพบว่ามีเส้นทางรถไฟผ่านในพื้นที่นั้น ที่ปรึกษานำองค์ประกอบที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เช่น ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้า (Inland Container Depot: ICD)
3) **การขนส่งทางน้ำ** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลในแต่ละจังหวัดว่ามีท่าเรือหรือไม่ หากพื้นที่ศึกษามีท่าเรือ ที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับของท่าเรือในประเด็นต่างๆ ได้แก่ ความยาวหน้าท่า ความลึกร่องน้ำ ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้ ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ รวมถึงการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
4) **การขนส่งทางอากาศ** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลในแต่ละจังหวัดว่ามีสนามบินหรือไม่ โดยในพื้นที่ที่มีสนามบินจะพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับของสนามบิน นอกจากนั้นจะทำการพิจารณาถึงอัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบินโดยนำปริมาณผู้ใช้บริการสนามบินมาเปรียบเทียบกับความสามารถในการรองรับของสนามบิน ซึ่งจะนำผลการพิจารณาไปใช้ประกอบในการศึกษาศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่

(2) **สาขาพลังงาน** ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านพลังงานไฟฟ้าของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) **โรงไฟฟ้า** พิจารณาว่าในพื้นที่แต่ละจังหวัดมีโรงไฟฟ้าหรือไม่ ซึ่งถ้ามี โรงไฟฟ้าดังกล่าวมีกำลังการผลิตเท่าใด และมีลักษณะการใช้ประโยชน์อย่างไร

(3) **สาขาอุตสาหกรรม** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านอุตสาหกรรมของแต่ละพื้นที่ ในประเด็นต่างๆ โดยจำแนกเป็น วัตถุดิบ แรงงาน นิคมอุตสาหกรรม การสนับสนุนเชิงนโยบาย ดังนี้

1) **วัตถุดิบ** พิจารณาว่าในแต่ละพื้นที่มีวัตถุดิบประเภทใดบ้างที่สามารถนำมาผลิตเป็นสินค้าอุตสาหกรรมได้
2) **แรงงาน** พิจารณาว่าในแต่ละพื้นที่ว่ามีแรงงานเป็นจำนวนเท่าใด โดยจำแนกเป็นแรงงานในพื้นที่ และแรงงานต่างด้าว ซึ่งในส่วนของแรงงานในพื้นที่นั้น จะศึกษาข้อมูลโดยจำแนกตามกลุ่มอาชีพ
3) **นิคมอุตสาหกรรม** พิจารณาว่า ในแต่ละพื้นที่มีนิคมอุตสาหกรรมหรือไม่ สำหรับพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรม ที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงขนาดของนิคมอุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุน
4) **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** พิจารณาว่าในแต่ละพื้นที่ได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายอย่างไร โดยจำแนกได้เป็น 2 ส่วน คือ การส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

(4) **สาขาเกษตรกรรม** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่เพาะปลูก จำนวนผลผลิต พื้นที่ชลประทาน และโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการทำการเกษตร ดังนี้

1) **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกของแต่ละพื้นที่ โดยจำแนกตามรายผลผลิต

2) **พื้นที่ชลประทาน** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่ชลประทานของแต่ละพื้นที่ (ซึ่งถ้านำจำนวนพื้นที่ชลประทาน หารด้วยจำนวนพื้นที่เพาะปลูกจะได้ผลลัพธ์ออกมาเป็นสัดส่วนพื้นที่ชลประทาน)

3) **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร** พิจารณาว่าในแต่ละพื้นที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการทำการเกษตร เช่น เขื่อน อ่างเก็บน้ำ หรือไม่

(5) **สาขาการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยว จำนวนโรงแรม จำนวนห้องพัก จำนวนนักท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) **แหล่งท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวเชิงคุณภาพโดยจำแนกแหล่งท่องเที่ยวออกเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น

2) **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** พิจารณาจำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพักในแต่ละพื้นที่ว่ามีจำนวนเท่าใด

3) **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** พิจารณาว่าในแต่ละพื้นที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นเท่าไร โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

(6) **สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลทั้งทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเลได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น

(7) **สาขาความมั่นคง** ศึกษาข้อมูลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในแต่ละพื้นที่

ขั้นตอนที่ 2 การเก็บรวบรวมข้อมูลโครงการพัฒนาในพื้นที่ นำโครงการพัฒนาที่ผ่านการคัดกรองโครงการเบื้องต้น มาพิจารณาและจำแนกว่าโครงการนั้นๆ อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือไม่

ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดปัจจัยพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ เป็นการกำหนดปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ กล่าวคือ ในเบื้องต้นที่ปรึกษากำหนดบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ จากนั้นทำการพิจารณาว่าในบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ ควรนำปัจจัยใดมาพิจารณาศักยภาพ ทั้งนี้ปัจจัยที่นำมาพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ อาจเป็นปัจจัยที่อยู่ในสาขาเศรษฐกิจเดียวกันหรือปัจจัยของสาขาเศรษฐกิจอื่น

ขั้นตอนที่ 4 การพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ เป็นการนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมในขั้นตอนที่ 1 และ 2 มาพิจารณาโดยเปรียบเทียบกับปัจจัยพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจตามที่กำหนดขึ้นในขั้นตอนที่ 3 ซึ่งผลการพิจารณาจะทำให้ทราบว่า ในพื้นที่ใดเหมาะสมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจใด

จากขั้นตอนการศึกษาตามที่กล่าวมาดังกล่าว มีผลการศึกษาดังนี้

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลรายสาขาเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ศึกษา ตามปัจจัยหรือประเด็นศึกษาที่ได้กำหนดไว้ มีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดระนอง มีรายละเอียด ดังนี้

ก. สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดระนอง มีทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นเส้นทางหลักที่ตัดผ่านเข้าสู่จังหวัดระนอง และมีทางหลวงสายรองที่เชื่อมโยงกับเส้นทางสายหลักที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ ในพื้นที่ภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-116**

ตารางที่ 3-116 ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดระนอง

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายหลัก	สาย 4	181.2	3,298.045	0.05
รวมทั้งสิ้น		**181.2**		**0.05**

ที่มา: กรมทางหลวง

- **การขนส่งทางราง** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดระนองไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน
- **การขนส่งทางน้ำ** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดระนองมีท่าเทียบเรือ 4 ท่า ประกอบด้วย ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (ท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว ท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือประมง ท่าพักคอย) ท่าเทียบเรือประมงจำนวน 1 และท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวจำนวน 2 ท่า แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-117**

ตารางที่ 3-117 ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดระนอง

ท่าเรือ	ขนาดท่า (เมตร)			ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้	ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ (ตันต่อปี)	ลักษณะการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
	ความกว้างหน้าท่า	ความยาวหน้าท่า	ความลึกร่องน้ำ			
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์	30	284	8 ม. LLW.	12,000 เดทเวทตัน	-	- เป็นท่าเรืออเนกประสงค์ และท่องเที่ยวและเรือที่พักคอย
ท่าเทียบเรือประมง	-	160	-	2,531ลำ	27,351	- ให้บริการกับเรือประมงในประเทศและเรือประมงที่เข้าไปทำการประมงในประเทศเมียนมาร์ - โรงคลุมคัดเลือกสัตว์น้ำขนาด 1,595 ตารางเมตร - ท่าจอดเรือจ้างระหว่างจังหวัดระนองและเกาะสอง ประเทศเมียนมาร์
ท่าเรือสำหรับท่องเที่ยว	11	51	-		-	- เพื่อการท่องเที่ยวและโดยสารเพื่อเดินทางไปหมู่เกาะในทะเลอันดามัน ได้แก่ เกาะช้าง เกาะพยาม และหมู่เกาะกำ

ที่มา: กรมเจ้าท่า

- **การขนส่งทางอากาศ** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดระนอง มีท่าอากาศยานระนอง ซึ่งปัจจุบันมีสายการบินที่ให้บริการ 2 สายการบิน เส้นทางกรุงเทพ-ระนอง เพื่ออำนวยความสะดวกสบายต่อการเดินทาง และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จังหวัดระนองแสดงดัง**ตารางที่ 3-118**

ตารางที่ 3-118 ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานระนอง

สนามบิน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสาร ปี พ.ศ. 2558 (คน/ปี)	อัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบิน (ร้อยละ)
ท่าอากาศยานระนอง	2,073,600	90,206	4.35

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

ข. สาขาพลังงาน

จากการศึกษา พบว่า จังหวัดระนอง ไม่มีแหล่งพลังงาน เนื่องจากไม่มีเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้แก่ ถ่านหิน น้ำมันดิบ และก๊าซธรรมชาติ

ค. สาขาอุตสาหกรรม

- **ด้านวัตถุดิบ** พบว่า จังหวัดระนอง มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมากที่สามารถนำผลผลิตมาแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-119**

ตารางที่ 3-119 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดระนอง

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2558 (ตัน)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	526,622.25	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	51,706.58	ยางรถยนต์
เมล็ดกาแฟดิบ	9,422.61	กาแฟสำเร็จรูป
กุ้งทะเล	9,923.00	กุ้งแช่แข็ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาพิจารณาแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เป็นแรงงานในพื้นที่จังหวัดระนอง ปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสถานภาพแรงงาน แสดงดัง**ตารางที่ 3-120**

ตารางที่ 3-120 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปของจังหวัดระนอง

สถานภาพแรงงาน	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานไทย	143,236	67.33
แรงงานต่างด้าว	69,511	32.67
รวม	**212,747**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดระนองได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) แสดงดัง **ตารางที่ 3-121**

ตารางที่ 3-121 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดระนอง

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
ระนอง	เขตที่ 3	ไม่ได้รับ	-	ไม่มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

ง. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกและผลิต ในพื้นที่จังหวัดระนอง โดยพิจารณาปริมาณผลผลิตที่มีปริมาณมากที่สุด 5 อันดับแรก แสดงดัง**ตารางที่ 3-122**

ตารางที่ 3-122 จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดระนอง

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก/เนื้อที่เพาะเลี้ยง		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปาล์มน้ำมัน	77,837	23.68	208,136	74.81
ยางพารา	218,548	66.48	48,736	17.52
กุ้งขาว	3,780	1.15	9,923	3.57
มังคุด	14,640	4.45	5,866	2.11
ทุเรียน	13,935	4.24	5,542	1.99
รวม	**328,740**	**100.0**	**278,203**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทานในพื้นที่จังหวัดระนอง** พบว่า มีพื้นที่ชลประทาน 20,150 ไร่ มีพื้นที่ที่รับประโยชน์ 73,420 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการทำการเกษตร และอุตสาหกรรม** พบว่าจังหวัดระนองไม่มีอ่างกักเก็บน้ำขนาดใหญ่ และขนาดกลาง มีเพียงแหล่งน้ำทางธรรมชาติ แสดงดัง **ตารางที่ 3-123**

ตารางที่ 3-123 จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน/แหล่งน้ำใต้ดินจังหวัดระนอง

อำเภอ	จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน (แห่ง)				จำนวนแหล่งน้ำใต้ดิน (บ่อ)				
	หนอง/บึง	สระ	อ่างเก็บน้ำ	รวม	อุปโภค-บริโภค	เกษตรกรรม	ธุรกิจ	สาธารณะ	รวม
เมือง	59	6	-	**65**	21	14	37	149	**221**
กระบุรี	16	8	4	**28**	7	-	-	182	**189**
กะเปอร์	1	8	2	**11**	25	2	6	166	**199**
ละอุ่น	5	4	-	**9**	4	-	1	98	**103**
สุขสำราญ	-	1	-	**1**	100	-	-	91	**191**
รวม	**81**	**27**	**6**	**114**	**157**	**16**	**44**	**686**	**903**

ที่มา: โครงสร้างการจัดทำข้อมูลจังหวัด (ระนอง)

จ. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง** ที่ปรึกษาพิจารณาแหล่งท่องเที่ยวในเชิงคุณภาพ โดยจำแนกแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-124**

ตารางที่ 3-124 สถานที่ท่องเที่ยว แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดระนอง

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	บ้านหาดทรายดำ เกาะพยาม หาดทะเลนอก ศูนย์วิจัยป่าชายเลนหงาว เกาะค้างคาว เกาะช้าง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคาจุดชมวิวเขาฝาชี เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์	จวนเจ้าเมืองระนองพระราชวังรัตนรังสรรค์ (จำลอง) วัดบ้านหงาว วัดป่าชัยมงคล วัดสุวรรณคีรี (วัดหน้าเมือง) วัดหาดส้มแป้น ศิลาจารึกสลักพระปรมาภิไธยย่อ จปร. สุสานเจ้าเมืองระนอง แหล่งประวัติศาสตร์สงครามโลก เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม	มุสลิมโฮมสเตย์บ้านม่วงกลวง
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	ศูนย์วัฒนธรรมจันทารามศูนย์ส่งเสริมสุขภาพธารน้ำแร่ รพ.ระนองสวนเกษตรเชิงสุขภาพสวนสาธารณะรักษะวารินเป็นต้น

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดให้บริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดระนอง จำนวน 156 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 3,043 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาพิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-125**

ตารางที่ 3-125 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดระนอง

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวน นักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพัก เฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	642,873	3	1,763	3,048
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	39,487	3	2,287	274
รวม	**682,360**	**-**	**-**	**3,322**

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด ปีพ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ฉ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-126**

ตารางที่ 3-126 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดระนอง

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ทรัพยากรดิน	มีเนื้อที่ประมาณ 2.06 ล้านไร่
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 13 แห่ง มีเนื้อที่ 1,392,369.75 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 4 แห่ง มีเนื้อที่ 1,378,250 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 5 แห่ง มีเนื้อที่ 1,029,641 ไร่
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	มีจำนวน 9 แห่ง มีเนื้อที่ 30,871 ไร่
ป่าชายเลน	มีบริเวณริมฝั่งทะเลในพื้นที่ มีเนื้อที่ประมาณ 1,525,060 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 1,625 ไร่
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ มากกว่า 5 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัดระนอง ปี พ.ศ.2557-2560

ช. สาขาความมั่นคง

ในพื้นที่จังหวัดระนอง ยังคงมีปัญหาการขาดแคลนด้านแรงงาน โดยจากการสำรวจข้อมูลพบว่า อัตราการเพิ่มของจำนวนแรงงานในพื้นที่ ปี พ.ศ.2558 มีจำนวนแรงงานต่างด้าวลดลงร้อยละ-5.20 เช่นเดียวกับแรงงานไทยที่ลดลงร้อยละ -1.50 และด้านพลังงาน พบว่า ในพื้นที่ไม่มีแหล่งผลิตพลังงาน หรือแหล่งพลังงานทดแทน รวมทั้งปัญหาทางด้านแหล่งน้ำ พบว่า ไม่มีอ่างกักเก็บน้ำ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ เสี่ยงต่อความไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ในพื้นที่ และรองรับภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมกรรม และการท่องเที่ยว ในอนาคต

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดระนอง ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก ซึ่งโครงการที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดระนอง มีด้วยกัน 3 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ทล. ชุมพร-ระนอง)
2) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ (จังหวัดราชบุรี เพชรบุรี สมุทรสงคราม ประจวบฯ ชุมพร และจังหวัดระนอง)
3) โครงการเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าในพื้นที่ภาคใต้จาก 33 เควีระยะ 1 (จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต)

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

2) **ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดชุมพร** มีรายละเอียด ดังนี้

ก. สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดชุมพรมีทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ที่เป็นเส้นทางสายหลักที่ตัดผ่านจังหวัดชุมพร มีทางหลวงหมายเลข 41 และทางหลวงสายรองหมายเลข 327 ที่เชื่อมโยงกับสายหลักที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-127**

ตารางที่ 3-127 ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดชุมพร

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายหลัก	สาย 4	91.4	6,010	0.015
	สาย 41	95.2		0.016
	รวม	**186.6**		**0.031**
ทางหลวงสายรอง	สาย 327	10.2		0.002
รวมทั้งสิ้น		**196.8**		**0.033**

ที่มา: กรมทางหลวง

- **การขนส่งทางราง** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดชุมพร มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ได้แก่ สถานีชุมพร สถานีเขาไชยราช สถานีมาบอำมฤต สถานีหลังสวน และสถานีบ้านดวด เป็นต้น รวมทั้งสิ้น 25 สถานี ดังนั้นที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากการมีเส้นทางรถไฟตัดผ่านในพื้นที่จังหวัดชุมพร ได้แก่ ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้า (Inland Container Depot: ICD) แสดงดัง**ตารางที่ 3-128**

ตารางที่ 3-128 การคมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดชุมพร

การขนส่งทางราง		ความพร้อม	รายละเอียด
องค์ประกอบ	ทางรถไฟ		เป็นทางรถไฟรางเดี่ยวพาดผ่าน มีระยะทาง 150.49 กิโลเมตร
	CY	-	-
	ICD	-	-

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

- **การขนส่งทางน้ำ** จากการศึกษา พบว่าจังหวัดชุมพร มีท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวจำนวน 8 ท่า เป็นท่าเทียบเรือของเอกชนขนส่งสินค้าขนาดตั้งแต่ 20–100 ตันกรอสส์ดังแสดง**ตารางที่ 3-129**

ตารางที่ 3-129 ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดชุมพร

ท่าเรือ	ขนาดท่า (เมตร)			ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้	ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ (ตันต่อปี)	ลักษณะการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
	ความกว้างหน้าท่า	ความยาวหน้าท่า	ความลึกร่องน้ำ			
ท่าเทียบเรือประมง	-	138	-	2,061 ลำ	18,159	เป็นท่าเรือประมง สัตว์น้ำประเภทปลาทู ปลาลัง ปลาเบญจพรรณทั่วไป ปลาเป็ด และอื่นๆ
ท่าเทียบเรือคลองสามเสียม	10	50	-	-	-	เป็นท่าเรือประมงขนาดเล็ก
ท่าเทียบเรือลมพระยา (ท่าเรือเฟอร์รี่)	-	-	-	-	-	เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว

ที่มา: องค์การสะพานปลา

- **การขนส่งทางอากาศ** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดชุมพร มีท่าอากาศยาน เพื่อรองรับกิจกรรมขนส่งทางอากาศ ซึ่งในปัจจุบันมี 2 สายการบินที่ให้บริการ เส้นทางกรุงเทพฯ-ชุมพร เพื่ออำนวยความสะดวกสบายต่อการเดินทาง และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จังหวัดชุมพร มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-130**

ตารางที่ 3-130 ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานชุมพร

สนามบิน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาเข้า ปีพ.ศ. 2558 (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาออก ปีพ.ศ. 2558 (คน/ปี)	อัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบิน (ร้อยละ)
ท่าอากาศยานจังหวัดชุมพร	1,900,000	45,176	48,149	4.9

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

ข. สาขาพลังงาน

จากการศึกษาข้อมูลพบว่า จังหวัดระนองมีโรงไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ จำนวน 3 แห่ง มีกำลังการผลิตไฟฟ้า 9.4 เมกะวัตต์ และโรงไฟฟ้าชีวมวล 2 แห่ง มีกำลังผลิตไฟฟ้า 16 เมกะวัตต์

ค. สาขาอุตสาหกรรม

- **ด้านวัตถุดิบ** พบว่า จังหวัดระนอง มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมากที่สามารถนำผลผลิตมาแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-131**

ตารางที่ 3-131 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดชุมพร

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี2558 (ตัน)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	2,026,745.00	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	132,445.00	ยางรถยนต์
เมล็ดกาแฟดิบ	11,358.00	กาแฟสำเร็จรูป
กุ้งทะเล	11,521.00	กุ้งแช่แข็ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาพิจารณาแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เป็นแรงงานในพื้นที่จังหวัดชุมพร ปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสถานภาพแรงงาน แสดงดัง**ตารางที่ 3-132**

ตารางที่ 3-132 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามสภาพแรงงานจังหวัดชุมพร

ประเภท	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานในพื้นที่	395,301	94.83
แรงงานต่างด้าว	21,566	5.17
รวม	**416,867**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดชุมพร ได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) แสดงดัง**ตารางที่ 3-133**

ตารางที่ 3-133 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดชุมพร

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
ชุมพร	เขตที่ 3	ไม่ได้รับ	-	ไม่มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

ง. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** ที่ปรึกษาศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิต ในพื้นที่จังหวัดชุมพร โดยจะพิจารณาปริมาณผลผลิตที่มีปริมาณมากที่สุด 5 อันดับแรก แสดงดัง**ตารางที่ 3-134**

ตารางที่ 3-134 จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนการผลิต จังหวัดชุมพร

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก/เนื้อที่เพาะเลี้ยง		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปาล์มน้ำมัน	811,672	53.51	2,026,745	87.80
ยางพารา	503,594	33.20	132,445	5.74
ทุเรียน	139,663	9.21	124,495	5.39
มังคุด	55,758	3.68	13,260	0.57
กุ้งขาว	6,275	0.41	11,521	0.50
รวม	**1,516,962**	**100.0**	**2,308,466**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทานในพื้นที่จังหวัดชุมพร** พบว่า มีพื้นที่ชลประทาน 109,010 ไร่ มีพื้นที่ที่ได้รับผลประโยชน์ 155,099 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเกษตรและอุตสาหกรรม** พบว่า จังหวัดชุมพรไม่มีอ่างกักเก็บน้ำขนาดกลางและขนาดใหญ่ มีเพียงแหล่งน้ำทางธรรมชาติ แสดงดัง **ตารางที่ 3-135**

ตารางที่ 3-135 จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน/แหล่งน้ำใต้ดินจังหวัดชุมพร

จังหวัด	จำนวนแหล่งน้ำผิวดิน (แห่ง)					
	ฝายคอนกรีต	ทำนบ	สระ/ หนองบึง	คูคลอง	สถานีสูบน้ำด้วยไฟฟ้า	รวม
ชุมพร	79	86	101	5	26	**297**

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัดชุมพร (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2560)

จ. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-136**

ตารางที่ 3-136 สถานที่ท่องเที่ยว แบ่งตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	ศูนย์ศึกษาและวิจัยอุทยานแห่งชาติทางทะเลจังหวัดชุมพรคลองบางเจริญ (ชมหิ่งห้อย) หาดทรายรี หาดภราดรภาพ หาดทรายรี สวี หาดทุ่งวัวแล่น หาดลกแพะ-ลกกำ หาดอรุโณทัยเกาะทองหลาง (อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร) เกาะพิทักษ์เกาะมะพร้าว (อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร) เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์	อนุสาวรีย์ยุวชนทหารครั้งสงครามโลกครั้งที่สอง ถ้ำเขากระทิง เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม	ศาลเสด็จกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์และเรือรบหลวงวัดถ้ำขวัญเมืองวัดถ้ำเขาเกรียบวัดถ้ำทิพย์ปรีดาวัดเทพเจริญ (ถ้ำรับร่อ) วัดพระธาตุมุจลินทร์ วัดสามแก้ว เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติชุมพร โครงการพัฒนาพื้นที่หนองใหญ่ เรือจำลองจักรีนฤเบศร สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฯ เขาเจ้าเมืองเป็นต้น

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดให้บริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดชุมพร จำนวน 221 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 4,849 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาพิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชุมพร โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-137**

ตารางที่ 3-137 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพักเฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	914,220	2.59	1,894	4,731
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	71,764	2.61	2,499	550
รวม	985,984	2.60	1,948	5,281

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาดปี พ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ฉ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-138**

ตารางที่ 3-138 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลของจังหวัดชุมพร

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ทรัพยากรดิน	มีเนื้อที่ประมาณ 3.75 ล้านไร่
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 25 แห่ง มีเนื้อที่ 1,941,426.50 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 381,250 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 4 แห่ง มีเนื้อที่ 635,240 ไร่
ป่าชายเลน	มีบริเวณริมฝั่งทะเลในพื้นที่ อำเภอเมืองชุมพร ปะทิว สวี ทุ่งตะโกหลังสวน และอำเภอละแม มีเนื้อที่ประมาณ 32,240.11 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 4,200.25 ไร่
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ มากกว่า 5 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด ปี พ.ศ. 2557-2560

ช. สาขาความมั่นคง

จากการศึกษาพบว่า ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ยังคงมีปัญหาการขาดแคลนด้านแรงงาน จากการสำรวจข้อมูลพบว่า อัตราการเพิ่มของจำนวนแรงงานในพื้นที่ปี พ.ศ.2558 มีจำนวนแรงงานต่างด้าวลดลงร้อยละ -2.20 เช่นเดียวกับแรงงานไทยที่ลดลงร้อยละ -1.40 และด้านพลังงานถึงแม้ว่าในพื้นที่จะมีแหล่งผลิตพลังไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ และชีวมวล มีกำลังผลิตเพียง 25.4 เมกะวัตต์ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ในพื้นที่และยังพบปัญหาทางด้านแหล่งน้ำ ซึ่งเกิดจากในพื้นที่ยังไม่มีอ่างกักเก็บน้ำ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ เสี่ยงต่อความไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ในพื้นที่ และในการรองรับภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรมกรรม และการท่องเที่ยวในอนาคต

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดชุมพร

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นที่พิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดชุมพร ซึ่งมีด้วยกัน 5 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
2) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้
   (จังหวัดราชบุรี เพชรบุรี สมุทรสงคราม ประจวบฯ ชุมพร และจังหวัดระนอง)
3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี
4) โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จังหวัดชุมพร
5) โครงการท่าเทียบเรือที่จังหวัดชุมพร จังหวัดชุมพร

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

3) **ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่** มีรายละเอียด ดังนี้

ก. สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดกระบี่ มีทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นเส้นทางหลักที่ตัดผ่านจังหวัดกระบี่ และมีทางหลวงหมายเลข 44 ทางหลวงสายรอง 415 ที่เชื่อมโยงกับสายหลักที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้ แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-139**

ตารางที่ 3-139 เส้นทางการขนส่งทางถนนจังหวัดกระบี่

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายหลัก	สาย 4	126.0	4,708.512	0.0268
	สาย 44	37.2		0.0079
	รวม	**163.2**		**0.0347**
ทางหลวงสายรอง	สาย 415	22.0		0.0047
รวมทั้งสิ้น		**185.2**		**0.0393**

ที่มา: กรมทางหลวง

- **การขนส่งทางราง** จากการศึกษา พบว่า จังหวัดกระบี่ไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน
- **การขนส่งทางน้ำ** จังหวัดกระบี่ มีท่าเรือที่เป็นทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน รวมจำนวน 11 ท่าในฝั่งอันดามัน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือโดยสาร 7 ท่า และท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 4 ท่า ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพิจารณาท่าเรือที่สามารถรองรับน้ำหนักเรือได้ตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป แสดงดัง**ตารางที่ 3-140**

ตารางที่ 3-140 ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่

ท่าเรือ	ความยาวหน้าท่า (เมตร)	ลึกหน้าท่า (เมตร)	ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้ (ตันกรอสส์)	ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ (เมตริกตัน/ปี)	ลักษณะการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
ท่าเทียบเรือกระบี่	196	5	1,000	350,000	เป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า สามารถขนถ่ายสินค้าพร้อมกัน 2 ลำ
ท่าเทียบเรือแหลมสัก	30	1.5	-	-	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว และสามารถจอดเรือได้ครั้งละ 2 ลำ
ท่าเทียบเรือเกาะพีพี	47	3	-	-	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว มี 2 ขา จำนวน 4 ท่า
ท่าเทียบเรือปากคลองจิหลาด	51	-	-	-	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว

ที่มา: กรมเจ้าท่า

- **การขนส่งทางอากาศ** จังหวัดกระบี่ มีท่าอากาศยานนานาชาติ เพื่อรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศ และอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทาง และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่ ซึ่งปัจจุบันมี 12 สายการบินที่ให้บริการการเดินทางมายังจังหวัดกระบี่ โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-141**

ตารางที่ 3-141 ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารสนามบินนานาชาติกระบี่

สนามบิน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาเข้า ปี พ.ศ. 2558 (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาออก ปี พ.ศ. 2558 (คน/ปี)	อัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบิน (ร้อยละ)
สนามบินนานาชาติจังหวัดกระบี่	5,100,000	1,843,345	1,846,327	72.35

ที่มา: ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ข. สาขาพลังงาน

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดกระบี่ พบว่า ปัจจุบันจังหวัดกระบี่เป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าสำรองของประเทศ มีกำลังผลิตสูงขึ้นเป็น 340 เมกะวัตต์แต่ในแผนงานพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ.2553–2573 (หรือ แผน PDP 2010 ฉบับปรับปรุงที่ 3) กฟผ. วางแผนที่จะขยายโรงไฟฟ้ากระบี่ให้มีกำลังการผลิตติดตั้งประมาณ 870 เมกะวัตต์ โดยใช้ถ่านหินสะอาดเป็นเชื้อเพลิง

ค. สาขาอุตสาหกรรม

- **ด้านวัตถุดิบ** จังหวัดกระบี่ มีวัตถุดิบที่สำคัญ ที่สามารถนำมาผลิตเป็นสินค้าอุตสาหกรรมแปรรูปได้ แสดงดัง**ตารางที่ 3-142**

ตารางที่ 3-142 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดกระบี่

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2558 (ตัน/ปี)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	2,813,586	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	158,746	ยางรถยนต์
เมล็ดกาแฟดิบ	186	กาแฟสำเร็จรูป
กุ้งทะเล	6,527	กุ้งแช่แข็ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาพิจารณาประชากรตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามสถานภาพแรงงาน และเพศ จังหวัดกระบี่ ในปี พ.ศ.2558 แสดงดัง**ตารางที่ 3-143**

ตารางที่ 3-143 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงานจังหวัดกระบี่

สถานภาพแรงงาน	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานในพื้นที่*	117,572	90,983	208,555	93.69
แรงงานต่างด้าวในพื้นที่**	8,441	5,607	14,048	6.31
รวม	**126,013**	**96,590**	**222,603**	**100.0**

ที่มา: * สำนักงานสถิติแห่งชาติ
** สำนักงานบริหารแรงงานต่างด้าว

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดกระบี่ได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) แสดงดัง**ตารางที่ 3-144**

ตารางที่ 3-144 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกระบี่

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
กระบี่	เขตที่ 3	ไม่ได้รับ	-	ไม่มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

ง. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** ข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกในพื้นที่จังหวัดกระบี่ โดยที่ปรึกษาพิจารณาผลผลิตที่มีปริมาณมากที่สุด 5 อันดับแรก โดยจำแนกตามรายผลผลิต แสดงดัง**ตารางที่ 3-145**

ตารางที่ 3-145 จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดกระบี่

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปาล์มน้ำมัน	957,002	57.56	2,813,586	94.36
ยางพารา	693,216	41.69	158,746	5.32
กุ้งขาว	3,555	0.21	6,527	0.22
ข้าวนาปี	6,591	0.40	2,057	0.07
ทุเรียน	2,339	0.14	773	0.03
รวม	**1,662,703**	**100.0**	**2,981,689**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทาน** จังหวัดกระบี่ มีพื้นที่ชลประทาน 30,410 ไร่ มีพื้นที่ที่รับประโยชน์ 33,420 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร** จังหวัดกระบี่ มีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเกษตร อุตสาหกรรม และการอุปโภค บริโภค มีดังนี้
  1. อ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ คลองแห้ง ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 14 ล้าน ลบ.ม.
  2. อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง บางกำปรัดปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 16 ล้าน ลบ.ม.
  3. อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง ห้วยลึก ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 2.45 ล้าน ลบ.ม.
  4. อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง ห้วยน้ำเขียว ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 7.3 ล้าน ลบ.ม.
  5. อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง คลองหยา ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 3.2 ล้าน ลบ.ม.

จ. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-146**

ตารางที่ 3-146 สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี อ่าวนาง น้ำพุร้อนเค็ม หาดไร่เลย์ สระมรกต น้ำตกร้อนคลองท่อม เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม	พิพิธภัณฑ์เกาะลันตา พิพิธภัณฑ์วัดคลองท่อม วัดถ้ำเสือ วัดมหาธาตุวชิรมงคล เขาเขียนในสระ ถ้ำหมอเขียวเป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงชายฝั่งกระบี่ หอศิลป์ร่วมสมัย (วัดแก้ว) เหมืองลิกไนต์ เป็นต้น

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดบริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ จำนวน 520 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 19,817 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยว ในจังหวัดกระบี่ โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-147**

ตารางที่ 3-147 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพักนักเฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	1,572,045	4	3,913	28,180.18
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	1,820,702	5	4,596	45,058.34
รวม	**3,392,747**	**-**	**-**	**73,238.52**

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาดปี พ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ฉ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-148**

ตารางที่ 3-148 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดกระบี่

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 45 แห่ง มีเนื้อที่ 1,415,952 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 4 แห่ง มีเนื้อที่ 422,512.68 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 334,176 ไร่
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	มีจำนวน 1 แห่ง มีเนื้อที่ 30,633 ไร่
ป่าชายเลน	มีบริเวณริมฝั่งทะเลในพื้นที่ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองกระบี่ อำเภออ่าวลึก อำเภอเหนือคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา มีเนื้อที่ประมาณ 221,900 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 10,125 ไร่
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ 5 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัด ปี พ.ศ.2557-2560

ช. สาขาความมั่นคง

จากการศึกษาพบว่า ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ยังคงมีปัญหาการขาดแคลนด้านแรงงาน ยังคงต้องใช้แรงงานต่างด้าวในภาคเศรษฐกิจด้านต่างๆ ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.87 จากปี พ.ศ.2557 และถึงแม้ว่าจังหวัดกระบี่จะมีแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า มีแหล่งน้ำกักเก็บน้ำขนาดกลาง และแหล่งน้ำขนาดใหญ่ แต่ก็ยังมีปริมาณน้ำที่ไม่เพียงพอต่อที่จะรองรับเศรษฐกิจ ในภาคอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวในอนาคต

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองในเบื้องต้นที่พิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ซึ่งในเบื้องต้นมี 8 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเร่งรัดการก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร (สาย 4 กระบี่ – อำเภอห้วยยอด)
2) โครงการพัฒนาการท่องเที่ยว Green & Unseen Andaman
3) โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่
4) โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว
5) โครงการระบบส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง
6) โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร
7) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ (พื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง)

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

4) **ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดนครศรีธรรมราช** มีรายละเอียด ดังนี้

ก. **สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดนครศรีธรรมราช มีทางหลวงหมายเลข 41 เป็นเส้นทางหลักที่ตัดผ่านจังหวัดนครศรีธรรมราช และมีหมายเลขทางหลวงสายรอง 401 403 408 ที่เชื่อมโยงกับสายหลักที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-149**

ตารางที่ 3-149 ระยะการขนส่งทางถนนจังหวัดนครศรีธรรมราช

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายหลัก	สาย 41	107.0	9,942.502	0.0108
	รวม	**107.0**		**0.0108**
ทางหลวงสายรอง	สาย 401	76.5		0.0077
	สาย 103	60.4		0.0061
	สาย 408	71.1		0.0072
รวมทั้งสิ้น		**208.0**		**0.0209**

ที่มา: กรมทางหลวง

- **การขนส่งทางราง** พบว่า จังหวัดนครศีธรรมราช มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ได้แก่ สถานีนครศรีธรรมราช สถานีฉวาง สถานีช้างกลาง สถานีนาบอน สถานีร่อนพิบูลย์ สถานีพระพรหม สถานีชะอวด และสถานีจุฬาภรณ์ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากการมีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน เช่น ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้า (Inland Container Depot: ICD) แสดงดัง**ตารางที่ 3-150**

ตารางที่ 3-150 คมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดนครศรีธรรมราช

การขนส่งทางราง		ความพร้อม	รายละเอียด
องค์ประกอบ	ทางรถไฟ		เป็นทางรถไฟรางเดี่ยวพาดผ่าน มีระยะทาง 135.36 กิโลเมตร
	CY		จัดการศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง สามารถรองรับสินค้าได้ 1,270,000 ตัน/ปี
	ICD	-	**-**

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

- **การขนส่งทางอากาศ** พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช มีท่าอากาศยาน เพื่อรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศ และอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางและเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดนครศรีธรรมราชซึ่งปัจจุบันมี 2 สายการบินที่ให้บริการการเดินทางมายังจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-151**

ตารางที่ 3-151 ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

สนามบิน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาเข้า ปีพ.ศ. 2558 (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสารขาออก ปีพ.ศ. 2558 (คน/ปี)	อัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบิน (ร้อยละ)
ท่าอากาศยานจังหวัดนครศรีธรรมราช	2,880,000	618,875	624,304	43.17

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

ก. สาขาพลังงาน

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า ปัจจุบันจังหวัดนครศรีธรรมราชมีแหล่งผลิตไฟฟ้า คือ โรงไฟฟ้าขนอม ที่มีกำลังผลิต 824 เมกะวัตต์เพื่อ สนองความต้องการไฟฟ้าของทั้งประเทศ

ข. สาขาอุตสาหกรรม

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยที่ปรึกษาจะจำแนกเป็น ด้านวัตถุดิบ ด้านแรงงาน และการสนับสนุนเชิงนโยบาย มีดังนี้

- **ด้านวัตถุดิบ** พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมาก ที่สามารถนำผลผลิตมาแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-152**

ตารางที่ 3-152 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดนครศรีธรรมราช

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2558 (ตัน/ปี)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	751,605	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	426,602	ยางรถยนต์
เมล็ดกาแฟดิบ	14	กาแฟสำเร็จรูป
กุ้งทะเล	13,774	กุ้งแช่แข็ง
ทุเรียน	30,809	ทุเรียนทอด ทุเรียนกวน

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เป็นแรงงานในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสถานภาพแรงงาน แสดงดัง**ตารางที่ 3-153**

ตารางที่ 3-153 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงานจังหวัดนครศรีธรรมราช

ประเภท	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานในพื้นที่*	475,633	378,385	854,018	98.31
แรงงานต่างด้าวในพื้นที่**	9,002	5,679	14,681	1.69
รวม	**484,635**	**384,064**	**868,699**	**100.0**

ที่มา: * สำนักงานสถิติแห่งชาติ

** สำนักงานบริหารแรงงานต่างด้าว

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดนครศรีธรรมราชได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) แสดงดัง**ตารางที่ 3-154**

ตารางที่ 3-154 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครศรีธรรมราช

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
นครศรีธรรมราช	เขตที่ 3	ไม่ได้รับ	-	ไม่มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ค. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** เป็นการศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยที่ปรึกษาจะพิจารณาผลผลิตที่ให้ปริมาณมากที่สุด 5 อันดับแรก โดยจำแนกตามรายผลผลิต แสดงดัง**ตารางที่ 3-155**

ตารางที่ 3-155 จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดนครศรีธรรมราช

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปาล์มน้ำมัน	1,666,416	69.48	751,605	54.23
ยางพารา	298,849	12.46	426,602	30.78
ข้าวนาปี	315,933	13.17	145,855	10.52
มังคุด	79,359	3.31	31,124	2.25
ทุเรียน	37,815	1.58	30,809	2.22
รวม	**2,398,372**	**100.0**	**1,385,995**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทาน** จังหวัดนครศรีธรรมราช มีพื้นที่ชลประทาน 834,682 ไร่ มีพื้นที่ที่รับประโยชน์ 202,955 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร** พบว่าจังหวัดนครศรีธรรมราช มีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเกษตร อุตสาหกรรม และการอุปโภค บริโภค มีดังนี้
  1) อ่างเก็บน้ำขนาดกลางห้วยน้ำใส ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 80 ล้าน ลบ.ม.
  2) อ่างเก็บน้ำขนาดกลางคลองกะทูน ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 70.5 ล้าน ลบ.ม.
  3) อ่างเก็บน้ำขนาดกลางเสม็ดจวน ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 1.7 ล้าน ลบ.ม.
  4) อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง คลองดินแดง ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 60 ล้าน ลบ.ม.

ง. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-156**

ตารางที่ 3-156 สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	วัดเขาถ้ำเพดาน แก่งคลองกลาย หาดคอเขา หรือหาดปิติ หาดในเพลา หาดปากพนัง (หาดสยาม) แหลมตะลุมพุก อุทยานบ่อน้ำพุร้อนตามธรรมชาติ เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม	บ้านคีรีวง บ้านแหลมประทับ กำแพงเมืองเก่า โบราณสถานวัดโมคลานะ พระธาตุชัยมณีศรีฆะโลก (วัดเขาปูน) วัดธาตุน้อย เป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	พิพิธภัณฑ์เมืองนครศรีธรรมราช ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวเกษตรช้างกลาง ศาลหลวงต้นไทร เป็นต้น

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดบริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 225 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 6,075 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยวในจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-157**

ตารางที่ 3-157 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพักนักเฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	2,272,130	2	1,926	11,619
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	41,559	3	1,934	258
รวม	**2,313,689**	**-**	**-**	**11,877**

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด ปี พ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-158**

ตารางที่ 3-158 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราช

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ทรัพยากรดิน	มีเนื้อที่ประมาณ 6.24 ล้านไร่
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 69 แห่ง มีเนื้อที่ 1,924,594 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 5 แห่ง มีเนื้อที่ 847,500 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 1 แห่ง มีเนื้อที่ 71,300 ไร่
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 135,456 ไร่
ป่าชายเลน	มีบริเวณริมฝั่งทะเลในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช อำเภอขนอมและอำเภอปากพนัง มีเนื้อที่ประมาณ 73,549.60 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 347 ไร่
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ 5 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัด ปี พ.ศ.2557-2560

ฉ. สาขาความมั่นคง

จากการศึกษาพบว่า ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ยังคงมีปัญหาการขาดแคลนด้านแรงงาน จากสำรวจข้อมูลพบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราชยังคงต้องใช้แรงงานต่างด้าวในภาคเศรษฐกิจด้านต่างๆ ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.00 และแรงงานไทยลดลงร้อยละ 1.26 ในปี พ.ศ.2558 และถึงแม้ว่าจังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า มีแหล่งกักเก็บน้ำขนาดกลาง แต่ก็ยังมีปริมาณที่ไม่เพียงพอต่อการรองรับเศรษฐกิจ ในภาคอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ในอนาคต

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งในเบื้องต้นมี 3 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเร่งรัดการก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร (สาย ทล.4103 ทางเลี่ยงเมืองนครศรีธรรมราช-ทล.408 นครศรีธรรมราช – สงขลา)
2) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้
3) โครงการส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการเชิงรุก

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

5) **ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา** มีรายละเอียด ดังนี้

ก. สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดสงขลา มีทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นเส้นทางหลักที่ตัดผ่านจังหวัดสงขลา และมีทางหลวงหมายเลข 42 43 รวมทั้งทางหลวงสายรองหมายเลข 406 407 408 และ 414 ที่เชื่อมโยงกับสายหลักที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ ทั้งนี้ระยะทางของแต่ละเส้นทางที่ตัดผ่านในพื้นที่จังหวัดสงขลา แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-159**

ตารางที่ 3-159 ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดสงขลา

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายหลัก	สาย 4	106.0	4,621,180	0.0229
	สาย 42	69.3		0.0150
	สาย 43	104.0		0.0225
	รวม	**279.3**		**0.0604**
ทางหลวงสายรอง	สาย 406	28.8		0.0062
	สาย 407	23.7		0.0051
	สาย 408	149.0		0.0322
	สาย 414	23.7		0.0051
รวมทั้งสิ้น		**504.5**		**0.1092**

ที่มา: กรมทางหลวง

- **การขนส่งทางราง** จากการศึกษา พบว่าจังหวัดสงขลา มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ได้แก่ สถานีสงขลา สถานีจะนะ สถานีเทพา สถานีนาม่วง เป็นต้น รวมทั้งสิ้น 12 สถานี ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากการมีเส้นทางรถไฟตัดผ่านเช่น ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้า (Inland Container Depot: ICD) แสดงดัง**ตารางที่ 3-160**

ตารางที่ 3-160 คมนาคมขนส่งทางรางจังหวัดสงขลา

การขนส่งทางราง		ความพร้อม	รายละเอียด
องค์ประกอบ	ทางรถไฟ		เป็นทางรถไฟรางเดี่ยวพาดผ่าน มีระยะทาง 96.94 กิโลเมตร
	CY	-	-
	ICD	-	-

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

- **การขนส่งทางน้ำ** จากการศึกษาการขนส่งทางน้ำ พบว่า จังหวัดสงขลา มีท่าเรือที่เป็นทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน รวมจำนวน 8 ท่า ในฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วยท่าเทียบเรือประมง 3 ท่า และท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 4 ท่า และท่าเทียบเรือบำรุงร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ 2 จำนวน 1 ท่า ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพิจารณาท่าเรือที่สามารถรองรับของท่าเรือตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไปโดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-161**

ตารางที่ 3-161 ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา

ท่าเรือ	ความยาวหน้าท่า (เมตร)	ลึกหน้าท่า (เมตร)	ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้ (ตันกรอสส์)	ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ (ตัน/ปี)	ลักษณะการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
ท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา	510	10	15,000	500,000	เป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าสามารถจอดเทียบท่าพร้อมกัน 3 ลำ
ท่าเทียบเรือประมงสงขลา	190	-	1,000	100,000	ท่าเทียบเรือประมงสำหรับการขนถ่ายสัตว์น้ำพร้อมเป็นท่าจอดพักเรือ

ที่มา: กรมเจ้าท่า

- **การขนส่งทางอากาศ** พบว่าจังหวัดสงขลา มีท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ เพื่อรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศ และอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทาง และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดสงขลาซึ่งปัจจุบันมี 6 สายการบินที่ให้บริการการเดินทางมายังจังหวัดสงขลา โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-162**

ตารางที่ 3-162 ความสามารถในการรองรับและปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานหาดใหญ่

สนามบิน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ปี)	ปริมาณผู้โดยสาร ปีพ.ศ.2558 (คน/ปี)	อัตราการใช้ประโยชน์ของสนามบิน (ร้อยละ)
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	1,900,000	3,568,093	187.79

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ข. สาขาพลังงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมทางด้านพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดสงขลา พบว่า ปัจจุบันจังหวัดสงขลาเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าของประเทศ แบ่งการผลิตเป็น 2 ชุด คือ ชุดที่ 1 โรงไฟฟ้าจะนะเป็นโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนมีกำลังผลิต 731 เมกะวัตต์ชุดที่ 2 โรงไฟฟ้าจะนะเป็นโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนกำลังผลิต 840 เมกะวัตต์ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า

ค. สาขาอุตสาหกรรม

- **ด้านวัตถุดิบ** พบว่า จังหวัดสงขลา มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมากที่สามารถนำผลผลิตมาแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-163**

ตารางที่ 3-163 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดสงขลา

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2558 (ตัน/ปี)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	63,589	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	487,341	ยางรถยนต์
กุ้งทะเล	13,233	กุ้งแช่แข็ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เป็นแรงงานในพื้นที่จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสถานภาพแรงงาน แสดงดัง**ตารางที่ 3-164**

ตารางที่ 3-164 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงาน จังหวัดสงขลา

ประเภท	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานในพื้นที่*	444,865	393,750	838,615	97.74
แรงงานต่างด้าวในพื้นที่**	11,803	7,560	19,363	2.26
รวม	**456,668**	**401,310**	**857,978**	**100.0**

ที่มา: * สำนักงานสถิติแห่งชาติ
** สำนักงานบริหารแรงงานต่างด้าว

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดสงขลาได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีเห็นชอบพื้นที่แปลงที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่นำมาจัดตั้งเป็นนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ ต.สำนักขาม (อ.สะเดา) แสดงดัง**ตารางที่ 3-165**

ตารางที่ 3-165 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
สงขลา	เขตที่ 3	ได้รับ	1	มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

ง. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** เป็นการศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกในพื้นที่จังหวัดกระบี่ โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาผลผลิตที่ให้ปริมาณมาก 5 อันดับแรก โดยจำแนกตามรายผลผลิต แสดงดัง**ตารางที่ 3-166**

ตารางที่ 3-166 จำนวนพื้นที่ 14 เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดสงขลา

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ยางพารา	1,798,306	86.09	787,341	79.72
ข้าวนาปี	227,821	10.91	116,730	11.82
ปาล์มน้ำมัน	35,865	1.72	63,589	6.44
กุ้งขาว	7,614	0.36	13,642	1.38
ลองกอง	19,215	0.92	6,286	0.64
รวม	**2,088,821**	**100.00**	**987,588**	**100.00**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทาน** จังหวัดสงขลา มีพื้นที่ชลประทาน 376,630 ไร่ มีพื้นที่ที่รับประโยชน์ 88,140 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร** จังหวัดสงขลา มีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเกษตร อุตสาหกรรม และการอุปโภค บริโภค มีดังนี้
  1. อ่างเก็บน้ำขนาดกลางคลองจำไหรปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 5.54 ล้าน ลบ.ม.
  2. อ่างเก็บน้ำขนาดกลางคลองหลา ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 19.39 ล้าน ลบ.ม.
  3. อ่างเก็บน้ำขนาดกลางคลองสะเดา ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 57.93 ล้าน ลบ.ม.
  4. อ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก คลองกรอยน้อย ปริมาณน้ำระดับกักเก็บ 0.816 ล้าน ลบ.ม.

จ. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-167**

ตารางที่ 3-167 สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	เกาะยอ สวนสองทะเล เขาตังกวน ถ้ำรูนกสัก น้ำตกโตนงาช้าง น้ำตกโตนปลิว หาดทรายแก้ว แหลมสมิหลาเป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม	กำแพงเมืองเก่าสงขลา เจดีย์พระบรมธาตุวัดชัยมงคล วัดถ้ำเขารูปช้าง วัดพะโคะ อุโมงค์ปิยมิตร 5 วัดคูเต่าเป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	พิพิธภัณฑ์พธำมะรงค์ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติสวนประวัติศาสตร์ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ สะพานติณสูลานนท์เป็นต้น

ที่มา: ข้อมูลกรมการท่องเที่ยว ปี 2557

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดบริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดสงขลา จำนวน 197 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 17,105 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยว ในจังหวัดสงขลา โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-168**

ตารางที่ 3-168 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพักนักเฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	2,753,763	3	2,781	23,672
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	2,048,811	3	3,421	19,153
รวม	**4,802,574**	-	-	**42,825**

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด ปี พ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ฉ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-169**

ตารางที่ 3-169 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางบกและทางทะเลจังหวัดสงขลา

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 1 แห่ง มีเนื้อที่ 138,325.71 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 157,105.524 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 9,026,782 ไร่
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	มีจำนวน 5 แห่ง มีเนื้อที่ 464,960.3 ไร่
ป่าชายเลน	ป่าชายเลนจังหวัดสงขลาพบบริเวณทะเลสาบสงขลาตอนใน ครอบคลุม 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอกระแสสินธุ์ อำเภอสทิงพระ อำเภอสิงหนคร อำเภอควนเนียง อำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมืองสงขลา ปัจจุบันพื้นที่ป่าชายเลนได้เปลี่ยนสภาพเป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง โดยเฉพาะการทำนากุ้งแหล่งชุมชน อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ทำให้พื้นที่ป่าชายเลนลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 25.46 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 0.0036 ตร.กม.
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ 5 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัด ปี พ.ศ.2557-2560

ช. สาขาความมั่นคง

จากการศึกษาพบว่า ในพื้นที่จังหวัดสงขลา ยังคงมีปัญหาการขาดแคลนด้านแรงงาน จากการสำรวจข้อมูลพบว่า อัตราการเพิ่มของจำนวนแรงงานในพื้นที่ ปี พ.ศ.2558 มีจำนวนแรงงานต่างด้าวลดลงร้อยละ 0.125 เช่นเดียวกับแรงงานไทยที่ลดลงร้อยละ 0.008 และถึงแม้ว่าจังหวัดสงขลาจะมีแหล่งน้ำกักเก็บน้ำขนาดกลาง และแหล่งน้ำธรรมชาติแต่ก็ยังมีปริมาณที่ไม่เพียงพอต่อการรองรับเศรษฐกิจ ในภาคอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ในอนาคต

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดสงขลา

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นที่พิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งในเบื้องต้นมี 13 โครงการ ดังนี้

1) โครงการศึกษาและออกแบบระบบไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (ช่วงหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์)
2) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (สุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส)
3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย อำเภอหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย
4) โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
5) โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน
6) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ธานี – สงขลา)
7) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ (พื้นที่จังหวัดพัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และจังหวัดสตูล)
8) โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) ในพื้นที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา
9) โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 2 และท่าเทียบเรือ
10) โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (สงขลา นราธิวาส)
11) โครงการเมืองยาง
12) โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา
13) โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง–จะนะ จ.สงขลา

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

6) **ข้อมูลจำแนกรายสาขาเศรษฐกิจของจังหวัดสตูล** มีรายละเอียด ดังนี้

ก. **สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

- **การขนส่งทางถนน** จังหวัดสตูล มีทางหลวงสายรองหมายเลข 406 ที่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดสตูล และทางหลวงชนบทหมายเลข 416 ที่เชื่อมโยงกับทางหลวงสายรอง ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังพื้นที่ แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-170**

ตารางที่ 3-170 ระยะทางการขนส่งทางถนนจังหวัดสตูล

การขนส่งทางถนน		ระยะทาง (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ระยะทางต่อพื้นที่ (กม./ตร.กม.)
ทางหลวงสายรอง	สาย 406	47.4	2,807.2	0.017
	รวม	**47.4**		**0.017**
ทางหลวงชนบท	สาย 416	74.6		0.027
รวมทั้งสิ้น		**122.4**		**0.043**

ที่มา: ที่ปรึกษา

- **การขนส่งทางราง** จากการศึกษาข้อมูลการขนส่งทางราง พบว่า จังหวัดสตูลไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน
- **การขนส่งทางอากาศ** จังหวัดสตูล ไม่มีท่าอากาศยาน แต่สามารถเดินทางมายังจังหวัดสตูลได้ 2 ทางคือ 1) เดินทางจากกรุงเทพ-หาดใหญ่ ต่อด้วยเดินทางด้วยรถยนต์เข้าจังหวัดสตูล ระยะทาง 98 กิโลเมตร 2) เดินทางจากกรุงเทพ-ตรัง ต่อด้วยเดินทางด้วยรถยนต์เข้าสู่จังหวัดสตูลระยะทาง 150 กิโลเมตร
- **การขนส่งทางน้ำ** จังหวัดสตูล มีท่าเรือที่เป็นทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน รวมจำนวน 3 ท่าในฝั่งอันดามัน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว 1 ท่าและท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 1 ท่า และท่าเทียบเรือประมง 1 ท่า ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพิจารณาท่าเรือที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป โดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-171**

ตารางที่ 3-171 ท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าจังหวัดสตูล

ท่าเรือ	ความยาวหน้าท่า (เมตร)	ลึกหน้าท่า (เมตร)	ขนาดเรือที่สามารถรองรับได้ (ตันกรอสส์)	ปริมาณสินค้าที่สามารถรองรับได้ (เมตริกตัน/ปี)	ลักษณะการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
ท่าเรือทุ่งหว้า	16	1.5	500	-	เป็นท่าเทียบเรือประมง
ท่าเรือเกาะตะรุเตา	30	-	1,000	-	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว
ท่าเรือตำมะลัง	3-200	-	20-2,000	-	เป็นท่าเรืออเนกประสงค์ ท่าเรือท่องเที่ยว และเรือที่พักคอย

ที่มา: กรมเจ้าท่า

ข. สาขาพลังงาน

จังหวัดสตูลไม่มีแหล่งเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้แก่ ถ่านหิน น้ำมันดิบ และก๊าซธรรมชาติ

ค. สาขาอุตสาหกรรม

- **ด้านวัตถุดิบ** พบว่า จังหวัดสตูล มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมาก ที่สามารถนำผลผลิตมาแปรรูปเป็นสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-172**

ตารางที่ 3-172 ปริมาณวัตถุดิบทางการเกษตรจังหวัดสตูล

วัตถุดิบทางการเกษตร	ปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2558 (ตัน/ปี)	สินค้าอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมัน	185,089	น้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล
ยางพารา	84,562	ยางรถยนต์
กุ้งทะเล	11,438	กุ้งแช่แข็ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **ด้านแรงงาน** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เป็นแรงงานในพื้นที่จังหวัดสงขลาปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสถานภาพแรงงาน แสดงดัง**ตารางที่ 3-173**

ตารางที่ 3-173 จำนวนแรงงานตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไปจำแนกตามสถานภาพแรงงานและเพศ จังหวัดสตูล

ประเภท	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม	สัดส่วน (ร้อยละ)
แรงงานในพื้นที่*	87,304	61,034	148,338	98.33
แรงงานต่างด้าวในพื้นที่**	1,751	768	2,519	1.67
รวม	**89,055**	**61,802**	**150,857**	**100.0**

ที่มา: * สำนักงานสถิติแห่งชาติ

** สำนักงานบริหารแรงงานต่างด้าวประเภทพิสูจน์สัญชาติที่ได้รับอนุญาต

- **การสนับสนุนเชิงนโยบาย** จังหวัดสตูลได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) แสดงดัง**ตารางที่ 3-174**

ตารางที่ 3-174 การสนับสนุนเชิงนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสตูล

พื้นที่ (จังหวัด)	การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
		การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (มี/ ไม่มี)
		(ได้รับ/ ไม่ได้รับ)	ระยะการพัฒนา	
สตูล	เขตที่ 3	ไม่ได้รับ	-	ไม่มี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ง. สาขาเกษตรกรรม

- **พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต** เป็นการศึกษาข้อมูลจำนวนพื้นที่เพาะปลูกในพื้นที่จังหวัดสตูล โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาผลผลิตที่ให้ปริมาณมากที่สุด 5 อันดับแรก โดยจำแนกตามรายผลผลิต แสดงดัง**ตารางที่ 3-175**

ตารางที่ 3-175 จำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตจังหวัดสตูล

ผลผลิต	พื้นที่เพาะปลูก		ปริมาณผลผลิต	
	จำนวน (ไร่)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ปริมาณ (ตัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปาล์มน้ำมัน	99,940	20.21	185,089	62.78
ยางพารา	355,302	71.87	84,562	28.68
ข้าวนาปี	30,306	6.13	11,919	4.04
กุ้งขาว	5,043	1.02	11,438	3.88
ลองกอง	3,798	0.77	1,828	0.62
รวม	**494,389**	**100.0**	**294,836**	**100.0**

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- **พื้นที่ชลประทาน** จังหวัดสตูล มีพื้นที่ชลประทาน 87,180 ไร่ มีพื้นที่ที่รับประโยชน์ 59,540 ไร่
- **โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร** จังหวัดสตูล มีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนได้เพียงการเกษตร และการอุปโภค บริโภค ซึ่งส่วนใหญ่นั้นจะเป็นอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กได้แก่ อ่างเก็บน้ำบ้านหรา และอ่างเก็บน้ำห้วยเยี่ยว

จ. สาขาการท่องเที่ยว

- **แหล่งท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น แสดงดัง**ตารางที่ 3-176**

ตารางที่ 3-176 สถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสตูล

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยว
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	เกาะเขาใหญ่ (อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา), เกาะไข่, เกาะตะรุเตา, เกาะราวี, เกาะหลีเป๊ะ, หาดราไวยเป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม	คฤหาสน์กูเด็น (พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สตูล), วัดชนาธิปเฉลิม, บ้านบ่อเจ็ดลูกเป็นต้น
แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	ตลาดนัดชายแดนวังประจัน

ที่มา: ข้อมูลกรมการท่องเที่ยว ปี 2557

- **จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก** จากการสำรวจข้อมูลจากฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด (ททท.) พบว่า มีการเปิดบริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท บังกะโล เกสท์เฮาส์ และอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดสตูล จำนวน 12 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 473 ห้อง
- **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว** ที่ปรึกษาได้พิจารณา จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้ จากการท่องเที่ยวในจังหวัสตูล โดยจำแนกเป็น นักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดัง**ตารางที่ 3-177**

ตารางที่ 3-177 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล

ประเภทของนักท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	ระยะเวลาพักนักเฉลี่ย (วัน/คน)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท/คน/วัน)	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
นักท่องเที่ยวชาวไทย	778,182	3	2,349.38	5,689.67
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	84,985	3	2,323.10	598.28
รวม	**863,167**	**-**	**-**	**6,287.95**

ที่มา: ฐานข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงการตลาด ปี พ.ศ.2557 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ฉ. สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล ได่แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ แหล่งปะการัง พื้นที่ป่าชายเลน เป็นต้น ดังแสดงใน**ตารางที่ 3-178**

ตารางที่ 3-178 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทางบกและทางทะเล จังหวัดสตูล

ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	รายละเอียด
ทรัพยากรดิน	มีเนื้อที่ประมาณ 1.75 ล้านไร่
ป่าสงวนแห่งชาติ	มีจำนวน 18 แห่ง มีเนื้อที่ 729,974.55 ไร่
อุทยานแห่งชาติ	มีจำนวน 3 แห่ง มีเนื้อที่ 1,241,406 ไร่
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	มีจำนวน 2 แห่ง มีเนื้อที่ 137,493 ไร่
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	มีจำนวน 1 แห่ง มีเนื้อที่ 12,770 ไร่
ป่าชายเลน	มีบริเวณริมฝั่งทะเลในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสตูล ทุ่งหว้า ละงู และท่าแพ มีเนื้อที่ประมาณ 223,638.95 ไร่
แหล่งปะการัง	มีพื้นที่ของแนวปะการังทั้งหมดประมาณ 9,875 ไร่
การกัดเซาะชายฝั่ง	อัตราการกัดเซาะ 6.8 เมตรต่อปี

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัดสตูล ปี พ.ศ.2557-2560

ช. สาขาความมั่นคง

จังหวัดสตูลยังขาดความมั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ในการรองรับกับปัญหาการขาดแคลนน้ำในช่วงภัยแล้ง เนื่องจากไม่มีอ่างเก็บน้ำไว้ใช้ในช่วงขาดแคลนน้ำ จึงส่งผลต่อการเกษตรและอุปโภคของประชาชนในพื้นที่ และความมั่นคงด้านพลังงาน จังหวัดสตูลไม่มีเชื้อเพลิงธรรมชาติที่มาจากถ่านหิน น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติที่ใช้ในการผลิตพลังงานจึงใช้ศักยภาพการผลิตพลังงานจากพลังงานทดแทนที่ส่วนใหญ่จะได้มาจากชีวมวลแข็งและขยะเผาไหม้

โครงการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดสตูล

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลโครงการ จากการคัดกรองในเบื้องต้นพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกที่มีแผนการดำเนินการที่จะพัฒนาในพื้นที่จังหวัดสตูล ซึ่งในเบื้องต้นมี 3 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเร่งรัดการก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร (สาย ทล.404, 416 อำเภอย่านตาขาว - อำเภอละงู)
2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ 1
3) โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ (พื้นที่จังหวัดพัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และจังหวัดสตูล)

โดยรายละเอียดโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข3**

(2) การกำหนดปัจจัยเพื่อพิจารณาศักยภาพรายสาขาเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษากำหนดปัจจัยเพื่อพิจารณาศักยภาพรายสาขาเศรษฐกิจ โดยการพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจนั้น พิจารณาบทบาทรายสาขาเศรษฐกิจ เพื่อให้ทราบว่าควรนำปัจจัยใดมาพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจผลการกำหนดบทบาทของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ แสดงดัง**ตารางที่ 3-179**

ตารางที่ 3-179 ผลการกำหนดบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ

สาขาเศรษฐกิจ	บทบาทการพัฒนา
คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	เป็นจุดรับ-ส่งเพื่อรวบรวม (Consolidation) และกระจาย (Distribution) สินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอุตสาหกรรม
พลังงาน	เป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า
อุตสาหกรรม	เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม
เกษตรกรรม	เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร
ท่องเที่ยว	เป็นแหล่งท่องเที่ยว
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ความมั่นคง	เป็นพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาโดยเฉพาะด้านผลกระทบจากแรงงานต่างด้าว

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์จังหวัดระนอง ปี พ.ศ.2557-2560

จากข้อมูลบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ เพื่อนำไปพิจารณาปัจจัยที่เป็นศักยภาพรายสาขาเศรษฐกิจ แสดงผลการพิจารณาดัง**ตารางที่ 3-180**

ตารางที่ 3-180 ปัจจัยในการพิจารณาศักยภาพรายสาขาเศรษฐกิจ

ปัจจัย	สาขาเศรษฐกิจ						
	คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	พลังงาน	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	การท่องเที่ยว	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ความมั่นคง
<u>สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์</u>							
การขนส่งทางถนน	✓			✓	✓	✓	
การขนส่งทางราง	✓		✓	✓			
การขนส่งทางน้ำ	✓		✓	✓		✓	
การขนส่งทางอากาศ					✓		
<u>สาขาพลังงาน</u>							
แหล่งผลิตพลังงาน		✓	✓			✓	
<u>สาขาอุตสาหกรรม</u>							
วัตถุดิบ			✓			✓	
แรงงาน			✓				
นิคมอุตสาหกรรม	✓	✓	✓				
การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI			✓				
การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		✓	✓				
<u>สาขาเกษตรกรรม</u>							
พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต	✓			✓			
พื้นที่ชลประทาน				✓			
โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการทำเกษตร				✓			
<u>สาขาการท่องเที่ยว</u>							
แหล่งท่องเที่ยว					✓	✓	
จำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพัก					✓		
จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว					✓		
<u>สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</u>							
ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล					✓	✓	

ปัจจัย	**สาขาเศรษฐกิจ**						
	คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	**พลังงาน**	**อุตสาหกรรม**	**เกษตรกรรม**	**การท่องเที่ยว**	**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**	**ความมั่นคง**
<u>สาขาความมั่นคง</u>							
จำนวนแรงงานต่างด้าว				✓			✓
<u>โครงการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ</u>							
คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	✓			✓	✓		
พลังงาน		✓	✓				
อุตสาหกรรม			✓				
เกษตรกรรม				✓			
การท่องเที่ยว					✓	✓	
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม					✓	✓	
ความมั่นคง							✓

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-180** แสดงปัจจัยในการพิจารณาศักยภาพของแต่ละสาขาเศรษฐกิจโดยเมื่อพิจารณาตามบทบาทการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ จะมีปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนที่นำมาพิจารณาดังต่อไปนี้

1) สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

บทบาทการพัฒนาของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นการพัฒนาเป็นจุดรับ-ส่ง เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรกรรมหรือสินค้าอุตสาหกรรม โดยมีปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-181**

ตารางที่ 3-181 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
ปัจจัยหลัก				
การขนส่งทางถนน	- ระยะทางทางถนน	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- การเป็นจุดรับ-ส่ง เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า ควรจะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ทั่วถึง	- พื้นที่ใดมีระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
	- สัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ		- พื้นที่ใดมีสัดส่วนระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
การขนส่งทางราง	- โครงสร้างพื้นฐานทางราง	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การเป็นจุดรับ-ส่ง เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า ควรจะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
การขนส่งทางน้ำ	- โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (ท่าเรือ)	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การเป็นจุดรับ-ส่ง เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า ควรจะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
ปัจจัยสนับสนุน				
นิคมอุตสาหกรรม	- นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การมีนิคมอุตสาหกรรมเท่ากับว่ามีความต้องการขนส่ง ทั้งในส่วนของวัตถุดิบ และสินค้าอุตสาหกรรม	- พื้นที่ใดมีนิคมอุตสาหกรรม ถือเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตทางการเกษตร	- จำนวนผลผลิต	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- การมีผลผลิตทางการเกษตรเท่ากับว่ามีความต้องการขนส่ง	- พื้นที่ใดมีปริมาณผลผลิตมาก ถือเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาถือเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและ - โลจิสติกส์

ที่มา: ที่ปรึกษา

2) สาขาพลังงาน

บทบาทการพัฒนาสาขาพลังงานจะเป็นการพัฒนาเป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-182**

ตารางที่ 3-182 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาพลังงาน

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
แหล่งผลิตพลังงาน	- แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การเป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า ควรจะมีฐานการผลิตอยู่ในปัจจุบัน	- พื้นที่ใดมีแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้าที่มีศักยภาพ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				
นิคมอุตสาหกรรม	- นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การมีนิคมอุตสาหกรรมเท่ากับว่ามีความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า	- พื้นที่ใดมีนิคมอุตสาหกรรม ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาพลังงาน
การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	- พื้นที่ที่ถูกประกาศเป็นพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เท่ากับเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการใช้พลังงานในพื้นที่	- พื้นที่ใดถูกประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาพลังงาน
โครงการพัฒนาสาขาพลังงาน	- โครงการพัฒนาสาขาพลังงาน	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านพลังงาน	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาสาขาพลังงาน ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาพลังงาน

ที่มา: ที่ปรึกษา

3) สาขาอุตสาหกรรม

บทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมจะเป็นการพัฒนาเป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-183**

ตารางที่ 3-183 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาอุตสาหกรรม

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
- วัตถุดิบ	- ผลผลิตและปริมาณผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การเป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะมีฐานวัตถุดิบที่จะป้อนเข้าสู่โรงงานผลิต	- พื้นที่ใดมีผลผลิตและวัตถุดิบมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
- จำนวนแรงงาน	- จำนวนแรงงานทั้งชาวไทยและชาวต่างด้าวในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการจัดหาแรงงาน หรือเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานเป็นจำนวนมาก	- พื้นที่ใดมีแรงงานเป็นจำนวนมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				
- นิคมอุตสาหกรรม	- นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรม	- พื้นที่ใดมีนิคมอุตสาหกรรม ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
- การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	- เขตพื้นที่ส่งเสริมการลงทุนของ BOI	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในระดับสูง	- พื้นที่ใดได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในระดับสูง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	- พื้นที่ที่ถูกประกาศเป็นพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เท่ากับเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่	- พื้นที่ใดถูกประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
การขนส่งทางราง	- โครงสร้างพื้นฐานทางราง	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
การขนส่งทางน้ำ	- โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (ท่าเรือ)	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
แหล่งผลิตพลังงาน	- แหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้าในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งผลิตพลังงานสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้าที่มีศักยภาพ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
โครงการพัฒนาสาขาพลังงาน	- โครงการพัฒนาสาขาพลังงานในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านพลังงาน ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการผลิตอุตสาหกรรม	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาสาขาพลังงาน ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม
โครงการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม	- โครงการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพของสาขาอุตสาหกรรม	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม

ที่มา: ที่ปรึกษา

4) สาขาเกษตรกรรม

บทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมจะเป็นการพัฒนาเป็นแหล่งผลิตเกษตรกรรม โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-184**

ตารางที่ 3-184 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาเกษตรกรรม

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
- พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิต	- พื้นที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- การเป็นแหล่งผลิตเกษตรกรรม ควรจะมีจำนวนพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตที่เหมาะสม	- พื้นที่ใดมีพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตมากมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
- พื้นที่ชลประทาน	- ปริมาณและสัดส่วนของพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงระบบชลประทาน	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- การเป็นแหล่งผลิตเกษตรกรรม ควรจะมีปริมาณและสัดส่วนของพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงระบบชลประทานที่เหมาะสม	- พื้นที่ใดมีพื้นที่ชลประทานมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
- โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตร เช่น เขื่อน อ่างเก็บน้ำ	- โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเกษตรที่มีในพื้นที่เช่น เขื่อน อ่างเก็บน้ำ	- ข้อข้อมูลเชิงคุณภาพ และปริมาณ	- การจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ควรจะมีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม	- พื้นที่ใดมีโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
- จำนวนแรงงาน	- จำนวนแรงงานทั้งชาวไทยและชาวต่างด้าวในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตเกษตรกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการจัดหาแรงงาน หรือเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานเป็นจำนวนมาก	- พื้นที่ใดมีแรงงานเป็นจำนวนมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				
การขนส่งทางถนน	- ระยะทางทางถนน	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตเกษตรกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม
	- สัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ		- พื้นที่ใดมีสัดส่วนระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม
การขนส่งทางราง	- โครงสร้างพื้นฐานทางราง	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม
การขนส่งทางน้ำ	- โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (ท่าเรือ)	- ข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณ	- พื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนา ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม
โครงการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม	- โครงการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพของสาขาเกษตรกรรม	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาฯ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม

ที่มา: ที่ปรึกษา

5) สาขาการท่องเที่ยว

บทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยวจะเป็นการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-185**

ตารางที่ 3-185 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาการท่องเที่ยว

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
- แหล่งท่องเที่ยว	- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่จะพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว ควรจะมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว	- พื้นที่ใดมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
- จำนวนที่พักและจำนวนห้องพัก	- จำนวนที่พักและจำนวนห้องพักในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่จะพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว ควรจะมีที่พักและห้องพักรองรับนักท่องเที่ยวในระดับที่เหมาะสม	- พื้นที่ใดมีจำนวนที่พักและจำนวนห้องพักมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
- ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเลที่มีในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่จะพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว ควรจะมีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	- พื้นที่ใดมีทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเลมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				
- จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว	- จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมาก ถือเป็นพื้นที่ที่มีปัจจัยดึงดูดทางด้านการการท่องเที่ยว	- พื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว
- การขนส่งทางถนน	- ระยะทางทางถนน	- ข้อมูลเชิงปริมาณ	- พื้นที่ที่จะพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว ควรจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนสนับสนุน	- พื้นที่ใดมีระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว
	- สัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่	- ข้อมูลเชิงปริมาณ		- พื้นที่ใดมีสัดส่วนระยะทางทางถนนมากกว่า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
การขนส่งทางอากาศ	- โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ (สนามบิน)	- ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ	- พื้นที่ที่จะพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว ควรมีสนามบินที่มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารสูง และมีอัตราการใช้ประโยชน์ในระดับต่ำ	- พื้นที่ใดมีสนามบินที่มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารสูงและมีอัตราการใช้ประโยชน์ในระดับต่ำ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง ในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว
โครงการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว	- โครงการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยวในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- การมีโครงการพัฒนาฯ เท่ากับเป็นการเพิ่มศักยภาพของสาขาการท่องเที่ยว	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาฯ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว

ที่มา: ที่ปรึกษา

6) สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

บทบาทการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะเป็นการกำหนดพื้นที่ที่เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-186**

ตารางที่ 3-186 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
- ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล - สถานภาพสิ่งแวดล้อม	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเลที่มีในพื้นที่ - สถานภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ - ข้อมูลทุติยภูมิ	- พื้นที่ที่จะเป็นพื้นที่อนุรักษ์ เป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล และมีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ มีข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและมีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันควรอนุรักษ์ เป็นพื้นที่ที่ควรมีแนวทางในด้านการอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
- โครงการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	- โครงการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่จะเป็นพื้นที่อนุรักษ์ ควรจะมีโครงการสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นในพื้นที่	- พื้นที่ใดมีโครงการถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่มา: ที่ปรึกษา

7) **สาขาความมั่นคง**

บทบาทการพัฒนาสาขาความมั่นคงจะเป็นการกำหนดพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงโดยเฉพาะในด้านผลกระทบจากแรงงานต่างด้าว โดยมีปัจจัยและเหตุผลที่นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-187**

ตารางที่ 3-187 ปัจจัยและเหตุผลในการพิจารณาศักยภาพสาขาความมั่นคง

ปัจจัย	ข้อมูลที่นำมาพิจารณา	ลักษณะของข้อมูล	เหตุผลที่นำมาพิจารณา	แนวทางพิจารณา
<u>ปัจจัยหลัก</u>				
- จำนวนแรงงานต่างด้าว	- จำนวนแรงงานต่างด้าวในพื้นที่	- ข้อมูลปริมาณ	- พื้นที่ที่มีจำนวนแรงงานต่างด้าวเป็นจำนวนมาก ถือเป็นพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคง	- พื้นที่ใดมีจำนวนแรงงานต่างด้าวมากกว่า ถือเป็นพื้นที่ควรพิจารณาทางด้านความมั่นคง
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>				
- โครงการพัฒนาสาขาความมั่นคง	- โครงการพัฒนาสาขาความมั่นคงในพื้นที่	- ข้อมูลเชิงคุณภาพ	- พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาฯ ถือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการดูแลปัญหาความมั่นคง	- พื้นที่ใดมีโครงการพัฒนาฯ ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนบทบาทการพัฒนาสาขาความมั่นคง

ที่มา: ที่ปรึกษา

(3) การพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

ที่ปรึกษาได้นำข้อมูลรายสาขาเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ ตามที่ได้เก็บรวบรวม แสดงตาม**ตารางที่ 3-180 ถึง 3-187** มาพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ โดยมีแนวทางพิจารณา ดังนี้

1) **สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาพลังงาน สาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาการท่องเที่ยว** มีแนวทางการพิจารณาคือ จะเป็นการประเมินศักยภาพในการพัฒนาของแต่ละสาขาเศรษฐกิจ ที่มีลักษณะการประเมินเชิงคุณภาพ ซึ่งมีผลการประเมินศักยภาพในการพัฒนาเป็น 3 ระดับคือ ระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูง โดยมีแนวทางการประเมินดังนี้
   - **ผลการประเมินในระดับต่ำ** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ ไม่มีปัจจัยหลักๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของสาขาเศรษฐกิจ
   - **ผลการประเมินในระดับปานกลาง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีบางปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนา และมีบางปัจจัยที่ไม่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของสาขาเศรษฐกิจ
   - **ผลการประเมินในระดับสูง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีหลายปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของสาขาเศรษฐกิจ

2) **สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** ประเมินความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ที่มีลักษณะการประเมินเชิงคุณภาพ ซึ่งมีผลการประเมินพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการกำหนดเป็นพื้นที่อนุรักษ์เป็น 2 ระดับคือ ระดับสูง และระดับปานกลาง โดยมีแนวทางการประเมินดังนี้
   - **ผลการประเมินในระดับสูง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีความเหมาะสมในการกำหนดเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับสูง โดยเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล
   - **ผลการประเมินในระดับปานกลาง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีความเหมาะสมในการกำหนดเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับปานกลาง โดยเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล แต่อย่างไรก็ดี พื้นที่ดังกล่าวอาจจะถูกกำหนดให้มีความสำคัญในการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจต่างๆ

3) **สาขาความมั่นคง** ประเมินพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงโดยเฉพาะทางด้านแรงงานต่างด้าว ที่มีลักษณะการประเมินเชิงคุณภาพ ซึ่งมีผลการประเมินพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงเป็น 2 ระดับคือ ระดับสูง และระดับปานกลาง โดยมีแนวทางการประเมินดังนี้
   - **ผลการประเมินในระดับสูง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงในระดับสูง โดยเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานมากที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่นๆ
   - **ผลการประเมินในระดับปานกลาง** หมายความว่า พื้นที่นั้นๆ มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงในระดับปานกลาง โดยเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานน้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับพื้นที่ที่แรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานมากที่สุด

ข้อมูลการพิจารณาและผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ทั้ง 7 สาขา แสดงดัง**ตารางที่ 3-188 ถึง 3-200**

ตารางที่ 3-188 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
<u>ปัจจัยหลัก</u>						
ระยะทางทางถนน (กม.)	181.2 กม.	186.6 กม.	185.2 กม.	208.0 กม.	504.5 กม.	122.4 กม.
สัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%)	5.49	3.10	3.93	2.09	10.92	4.36
การขนส่งทางราง (มี/ ไม่มี)	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY,ICD	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ มีศูนย์ CY	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY,ICD	ไม่มีทางรถไฟ
การขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือ) (มีการใช้ประโยชน์ ไม่มีการใช้ประโยชน์)	การท่องเที่ยว/ โดยสารประมง	การท่องเที่ยว/ โดยสารประมง	ขนส่งสินค้า ,ท่องเที่ยว/ โดยสาร	ขนส่งสินค้า	ขนส่งสินค้า ประมง	ประมง,การท่องเที่ยว/ โดยสารขนส่งสินค้า

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	**ชุมพร**	**กระบี่**	**นครศรีธรรมราช**	**สงขลา**	**สตูล**
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>						
นิคมอุตสาหกรรม	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
พื้นที่เพาะปลูกและจำนวนผลผลิตทางการเกษตร (จากผลผลิต 5 ชนิด)	พื้นที่ 328,740 ไร่ ผลผลิต 278,203 ตัน	พื้นที่ 1,516,962 ไร่ ผลผลิต 2,308,466 ตัน	พื้นที่ 1,662,703 ไร่ ผลผลิต 2,981,689 ตัน	พื้นที่ 2,398,372 ไร่ ผลผลิต 1,385,995 ตัน	พื้นที่ 2,088,821 ไร่ ผลผลิต 987,588 ตัน	พื้นที่ 494,389 ไร่ ผลผลิต 294,836 ตัน
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟทางคู่ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (หาดใหญ่- ปาดังเบซาร์) - โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (สุราษฎร์ธานี สงขลา นราธิวาส) - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่สาย อ.หาดใหญ่ - ชายแดนไทย - มาเลเซีย - โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน - โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราระยะที่ 1

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-188** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ดัง**ตารางที่ 3-189**

ตารางที่ 3-189 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	ต่ำ	จังหวัดระนองมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรต่ำ จากข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ อีกทั้งไม่มีทางรถไฟ รวมถึงไม่มีแผนพัฒนาทางรถไฟในอนาคต
จังหวัดชุมพร	สูง	จังหวัดชุมพรมีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรสูงเป็นลำดับที่ 2 รองจากจังหวัดกระบี่ นอกจากนี้ จังหวัดชุมพรยังมีแผนพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์หลายโครงการ
จังหวัดกระบี่	ปานกลาง	จังหวัดกระบี่มีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรสูงเป็นลำดับที่ 1 แต่อย่างไรก็ดี จังหวัดกระบี่ไม่มีแผนพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ จึงทำให้ไม่สามารถเป็นจุดรับ-ส่ง และกระจายสินค้าเกษตรกรรมหรืออุตสาหกรรมในอนาคต
จังหวัดนครศรีธรรมราช	สูง	จังหวัดนครศรีธรรมราชมีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ อีกทั้งเป็นจังหวัดใหญ่ที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากเป็นลำดับที่ 1
จังหวัดสงขลา	สูง	จังหวัดสงขลามีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ รวมถึงในอนาคตจะมีโครงการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เกิดขึ้นในพื้นที่อีกหลายโครงการ
จังหวัดสตูล	ต่ำ	จังหวัดสตูลมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากว่ามีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรที่จะสนับสนุนปริมาณการขนส่งสินค้าในระดับต่ำ

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-189 แสดงผลการพิจารณาศักยภาพและข้อจำกัดของการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์** จากการพิจารณา พบว่าจังหวัดสงขลาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด เนื่องจากมีความพร้อมของระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ และมีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีแผนพัฒนาโครงการทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดหลายโครงการ โดยที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าทางด้านคมนาคมขนส่งของจังหวัดสงขลา ควรจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง เช่น CY ICD เป็นต้น

ตารางที่ 3-190 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาพลังงาน

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	**ชุมพร**	**กระบี่**	**นครศรีธรรมราช**	**สงขลา**	**สตูล**
<u>ปัจจัยหลัก</u>						
แหล่งผลิตพลังงาน	ไม่มีแหล่งพลังงาน	โรงไฟฟ้าก๊าซชีวภาพ และโรงไฟฟ้าชีวมวล กำลังผลิต 25.4 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าถ่านหิน มีกำลังผลิต 340 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าขนอม ใช้ก๊าซธรรมชาติและพลังงานความร้อนร่วมในการผลิตไฟฟ้า มีกำลังผลิต 824 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าจะนะ ใช้พลังงานความร้อนร่วมในการผลิตไฟฟ้า มีกำลังการผลิต 1,571 เมกะวัตต์	ไม่มีแหล่งพลังงาน
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>						
นิคมอุตสาหกรรม	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	มี	ไม่มี
การประกาศพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
โครงการพัฒนาพลังงาน	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ - โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว - โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าบริเวณภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ฯ สงขลา) - โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ - โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) อำเภอจะนะ สงขลา - โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และ 2 พร้อมท่าเทียบเรือ	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-190** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาพลังงานของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาพลังงานดัง**ตารางที่ 3-191**

ตารางที่ 3-191 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาพลังงาน

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	**ต่ำ**	จังหวัดระนองมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ได้เป็นแหล่งผลิตพลังงานในปัจจุบัน อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากนโยบายและแผนงานที่เกิดขึ้น พบว่า จังหวัดระนองไม่มีปัจจัยที่กระตุ้นการพัฒนาคือ นิคมอุตสาหกรรม หรือเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
จังหวัดชุมพร	**ปานกลาง**	จังหวัดชุมพรมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตพลังงานที่สำคัญในปัจจุบัน อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากนโยบายและแผนงานที่เกิดขึ้น พบว่า จังหวัดชุมพรไม่มีปัจจัยที่กระตุ้นการพัฒนาคือ นิคมอุตสาหกรรม หรือเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
จังหวัดกระบี่	**สูง**	จังหวัดกระบี่มีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตพลังงานในปัจจุบัน รวมถึง มีแผนที่จะพัฒนาแหล่งผลิตไฟฟ้าให้เกิดขึ้นในอนาคต
จังหวัดนครศรีธรรมราช	**สูง**	จังหวัดนครศรีธรรมราชมีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตพลังงานในปัจจุบัน อีกทั้งจังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรม ตามบทบาทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา
จังหวัดสงขลา	**สูง**	จังหวัดสงขลามีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตพลังงานในปัจจุบัน อีกทั้งเมื่อพิจารณานโยบายและแผนงานที่เกิดขึ้น พบว่า จังหวัดสงขลามีปัจจัยที่กระตุ้นการพัฒนาคือ การประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
จังหวัดสตูล	**ต่ำ**	จังหวัดสตูลมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ได้เป็นแหล่งผลิตพลังงานในปัจจุบัน อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากนโยบายและแผนงานที่เกิดขึ้น พบว่า จังหวัดสตูลไม่มีปัจจัยที่กระตุ้นการพัฒนา คือ นิคมอุตสาหกรรม หรือเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-191** จากการพิจารณา พบว่า จังหวัดสงขลาและจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านพลังงาน เนื่องจากจังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่แผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมขึ้นในพื้นที่ที่ถูกประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้น จึงมีความต้องการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงเป็นแหล่งผลิตพลังงานหรือโรงไฟฟ้าอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งถ้ามีการผลิตพลังงานเพิ่มมากขึ้นจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economics of Scale) ขณะที่จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นจังหวัดใหญ่ที่มีประชากรมาก และเป็นจังหวัดที่มีโรงไฟฟ้าอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งถ้ามีการพัฒนาโรงไฟฟ้าในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากจะสามารถส่ง-จ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับประชาชนในพื้นที่แล้ว ยังสามารถเป็นศูนย์กลางในการส่ง-จ่ายกระแสไฟฟ้าไปยังพื้นที่ใกล้เคียงที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญคือ จังหวัดกระบี่ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 3-192 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
<u>ปัจจัยหลัก</u>						
วัถุดิบหลัก (ผลผลิตหลัก 4 ชนิด)	597,674 ตัน	2,182,069 ตัน	2,979,045 ตัน	1,222,804 ตัน	281,089 ตัน	564,163 ตัน
จำนวนแรงงาน	212,747 คน	416,867 คน	222,603 คน	868,699 คน	857,978 คน	150,857 คน
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>						
นิคมอุตสาหกรรม	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI	มี	มี	มี	มี	มี	มี
การประกาศพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
การขนส่งทางราง	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY ICD	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ มีศูนย์ CY	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY ICD	ไม่มีทางรถไฟ
การขนส่งทางน้ำ	การท่องเที่ยว/โดยสารประมง	การท่องเที่ยว/โดยสารประมง	ขนส่งสินค้าท่องเที่ยว/โดยสาร	ขนส่งสินค้า	ขนส่งสินค้า ประมง	ประมงการท่องเที่ยว/โดยสารขนส่งสินค้า
แหล่งผลิตพลังงาน	ไม่มีแหล่งพลังงาน	โรงไฟฟ้าก๊าซชีวภาพ และโรงไฟฟ้าชีวมวล กำลังผลิต 25.4 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าถ่านหิน มีกำลังผลิต 340 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าขนอม ใช้ก๊าซธรรมชาติและพลังงานความร้อนร่วมใช้ในการผลิตไฟฟ้า มีกำลังผลิต 824 เมกะวัตต์	โรงไฟฟ้าจะนะ ใช้พลังงานความร้อนร่วมในการผลิตไฟฟ้า มีกำลังการผลิต 1,571 เมกะวัตต์	ไม่มีแหล่งพลังงาน
โครงสร้างพัฒนาสาขาพลังงาน	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ - โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว - โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าบริเวณภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ฯ สงขลา) - โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	- โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
					- โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) อำเภอจะนะ สงขลา - โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และ 2 พร้อมท่าเทียบเรือ	
โครงสร้างพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม	-	-	-	-	- โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (สงขลา นราธิวาส)	-

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-192** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาอุตสาหกรรมดัง**ตารางที่ 3-193**

ตารางที่ 3-193 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	**ต่ำ**	จังหวัดระนองมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตทางการเกษตร และจำนวนแรงงานต่ำ อีกทั้งไม่ได้ถูกประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงไม่มีแผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในอนาคต
จังหวัดชุมพร	**ปานกลาง**	จังหวัดชุมพรมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีจำนวนแรงงานสูงเป็นลำดับที่ 3 รองจากจังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสงขลา แต่อย่างไรก็ดี จังหวัดชุมพรไม่ได้เป็นแหล่งผลิตพลังงานที่สำคัญ รวมถึงไม่มีแผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมให้เกิดขึ้นในพื้นที่ในอนาคต
จังหวัดกระบี่	**ปานกลาง**	จังหวัดกระบี่มีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีแหล่งผลิตพลังงานสนับสนุนแหล่งผลิตอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ดี จังหวัดกระบี่มีจำนวนแรงงานต่ำ รวมถึงไม่มีแผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมให้เกิดขึ้นในพื้นที่ในอนาคต
จังหวัดนครศรีธรรมราช	**สูง**	จังหวัดนครศรีธรรมราชมีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากว่ามีจำนวนแรงงานสูงเป็นลำดับที่ 1 และปริมาณผลผลิตการเกษตรสูงเป็นลำดับที่ 3 รองจากจังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสงขลา อีกทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาโรงไฟฟ้าให้เกิดขึ้นที่ในอนาคต

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดสงขลา	**สูง**	จังหวัดสงขลามีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากมีจำนวนแรงงานสูงเป็นลำดับที่ 2 รองจากจังหวัดนครศรีธรรมราช อีกทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำ นอกจากนี้จังหวัดสงขลายังได้รับการประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและมีแผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ และในอนาคตจะมีโครงการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงพลังงานเกิดขึ้นในพื้นที่อีกหลายโครงการ
จังหวัดสตูล	**ต่ำ**	จังหวัดสตูลมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรและจำนวนแรงงานต่ำ อีกทั้งไม่ได้ถูกประกาศเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษรวมถึงไม่มีแผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในอนาคต

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-193** แสดงผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมโดยที่ปรึกษาพิจารณาเห็นว่าจังหวัดนครศรีธรรมราช และสงขลาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม เนื่องจากว่าทั้ง 2 จังหวัดดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในหลายๆ ด้าน ดังที่กล่าวใน**ตารางที่ 3-194**

ตารางที่ 3-194 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	**ชุมพร**	**กระบี่**	**นครศรีธรรมราช**	**สงขลา**	**สตูล**
<u>ปัจจัยหลัก</u>						
พื้นที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตทางการเกษตร (จากผลผลิต 5 ชนิด)	พื้นที่ 328,740 ไร่ ผลผลิต 278,203 ตัน	พื้นที่ 1,516,962 ไร่ ผลผลิต 2,308,466 ตัน	พื้นที่ 1,662,703 ไร่ ผลผลิต 2,981,689 ตัน	พื้นที่ 2,398,372 ไร่ ผลผลิต 1,385,995 ตัน	พื้นที่ 2,088,821 ไร่ ผลผลิต 987,588 ตัน	พื้นที่ 494,389 ไร่ ผลผลิต 294,836 ตัน
พื้นที่ชลประทาน	มีพื้นที่ 20,150 ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 73,420 ไร่	มีพื้นที่109,010 ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 155,099 ไร่	มีพื้นที่ 30,410 ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 33,420 ไร่	มีพื้นที่ 834,682ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 202,955 ไร่	มีพื้นที่ 376,630ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 88,140 ไร่	มีพื้นที่ 87,180 ไร่ พื้นที่รับประโยชน์ 59,540 ไร่
โครงสร้างสับสนุนการเกษตร เช่นเขื่อนอ่างเก็บน้ำ	ไม่มีเขื่อนและอ่างกักเก็บน้ำ	ไม่มีเขื่อนและอ่างกักเก็บน้ำ	มีอ่างกักน้ำทั้งหมด 5 แห่ง ความสามารถในรองรับปริมาณน้ำ 42.95 ล้าน ลบ.ม	มีอ่างกักน้ำทั้งหมด 4 แห่ง ความสามารถในรองรับปริมาณน้ำ 212.2 ล้าน ลบ.ม	มีอ่างกักน้ำทั้งหมด 4 แห่ง ความสามารถในรองรับปริมาณน้ำ 83.68 ล้าน ลบ.ม	มีอ่างกักน้ำทั้งหมด 2 แห่ง
จำนวนแรงงาน	212,747 คน	416,867 คน	222,603 คน	868,699 คน	857,978 คน	150,857 คน
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>						
การขนส่งทางถนน	- มีระยะทางถนน 181.2 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 5.49	- มีระยะทางถนน 186.6 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 3.10	- มีระยะทางถนน 185.2 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 3.93	- มีระยะทางถนน 208.0 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 2.09	- มีระยะทางถนน 504.5 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 10.92	- มีระยะทางถนน 122.4 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 4.36

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
การขนส่งทางราง	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY,ICD	ไม่มีทางรถไฟ	มีทางรถไฟ มีศูนย์ CY	มีทางรถไฟ แต่ไม่มีศูนย์ CY,ICD	ไม่มีทางรถไฟ
การขนส่งทางน้ำ	การท่องเที่ยว/โดยสาร,ประมง	การท่องเที่ยว/โดยสาร,ประมง	ขนส่งสินค้า ,ท่องเที่ยว/โดยสาร	ขนส่งสินค้า	ขนส่งสินค้า ,ประมง	ประมง,การท่องเที่ยว/โดยสาร,ขนส่งสินค้า
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟทางคู่ ชุมพร-สุราษร์ธานี	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) - โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (สุราษฎร์ฯ สงขลา นราธิวาส) - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ อ.หาดใหญ่ – ชายแดนไทย-มาเลเซีย - โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน - โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา ระยะที่ 1
โครงการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม	-	- โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ	- โครงการอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง	-	- โครงการบรรเทาอุทกภัย อ.หาดใหญ่ ระยะที่ 2 - โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง อ.จะนะ	-

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-194** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาเกษตรกรรมของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาเกษตรกรรมดัง**ตารางที่ 3-195**

ตารางที่ 3-195 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	**ต่ำ**	จังหวัดระนองมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีปริมาณพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนแรงงานน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ อีกทั้งยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เขื่อน และอ่างเก็บน้ำสนับสนุนการทำการเกษตร
จังหวัดชุมพร	**สูง**	จังหวัดชุมพรมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากไม่มีโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เขื่อน และอ่างเก็บน้ำสนับสนุนการทำการเกษตร
จังหวัดกระบี่	**ปานกลาง**	จังหวัดกระบี่มีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีปริมาณพื้นที่ชลประทานน้อยเป็นลำดับที่ 2 รองจากจังหวัดระนอง และมีจำนวนแรงงานน้อยเป็นลำดับที่ 3 รองจากจังหวัดสตูลและระนอง
จังหวัด นครศรีธรรมราช	**สูง**	จังหวัดนครศรีธรรมราชมีความพร้อมในระดับสูง เนื่องจากมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน ทั้งในด้านปริมาณพื้นที่เพาะปลูก พื้นที่ชลประทาน โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการทำการเกษตร จำนวนแรงงาน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง
จังหวัดสงขลา	**สูง**	จังหวัดสงขลามีความพร้อมในระดับสูง เนื่องจากมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน ทั้งในด้านปริมาณพื้นที่เพาะปลูก พื้นที่ชลประทาน โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการทำการเกษตร จำนวนแรงงาน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง
จังหวัดสตูล	**ต่ำ**	จังหวัดสตูลมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีปริมาณพื้นที่เพาะปลูกและจำนวนแรงงานน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-195** พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช และสงขลาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม เนื่องจากทั้ง 2 จังหวัดดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในหลายๆ ด้าน

ตารางที่ 3-196 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	**ชุมพร**	**กระบี่**	**นครศรีธรรมราช**	**สงขลา**	**สตูล**
<u>ปัจจัยหลัก</u>						
แหล่งท่องเที่ยว	ธรรมชาติ 43 แห่ง ประวัติศาสตร์ 14 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 13 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 5 แห่ง **รวม 65 แห่ง**	ธรรมชาติ 4 แห่ง ประวัติศาสตร์ 3 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 12 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 6 แห่ง **รวม 25 แห่ง**	ธรรมชาติ 63 แห่ง ประวัติศาสตร์ 8 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 1 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 5 แห่ง **รวม 77 แห่ง**	ธรรมชาติ 41 แห่ง ประวัติศาสตร์ 19 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 5 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 6 แห่ง **รวม 71 แห่ง**	ธรรมชาติ 32 แห่ง ประวัติศาสตร์ 25 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 6 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 8 แห่ง **รวม 71 แห่ง**	ธรรมชาติ 53 แห่ง ประวัติศาสตร์ 3 แห่ง ศิลปวัฒนธรรม 1 แห่ง มนุษย์สร้างขึ้น 1 แห่ง **รวม 58 แห่ง**
จำนวนที่พักและจำนวนห้องพัก	ที่พัก 156 แห่ง ห้องพัก 3,043 ห้อง	ที่พัก 221 แห่ง ห้องพัก 4,849 ห้อง	ที่พัก 520 แห่ง ห้องพัก 19,817 ห้อง	ที่พัก 225 แห่ง ห้องพัก 6,075 ห้อง	ที่พัก 293 แห่ง ห้องพัก 20,190 ห้อง	ที่พัก 166 แห่ง ห้องพัก 3,751 ห้อง
ทรัพยากรธรรม	- ทรัพยากร	- ทรัพยากร	- ทรัพยากร	- ทรัพยากร	- ทรัพยากรธรร	- ทรัพยากร

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	**ชุมพร**	**กระบี่**	**นครศรีธรรมราช**	**สงขลา**	**สตูล**
ชาติทางบกและทางทะเล	ธรรมชาติทางบก 3.83 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 1.53 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะมากกว่า - 5 เมตร/ปี	ธรรมชาติทางบก 2.96 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.04 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะมากกว่า - 5 เมตร/ปี	ธรรมชาติทางบก2.20 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.23 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะ 5 เมตร/ปี	ธรรมชาติทางบก 2.98 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.07 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะ 5 เมตร/ปี	มชาติทางบก 9.79 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.00019 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะ 5 เมตร/ปี	ธรรมชาติทางบก 2.12 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.23 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะมากกว่า - 5 เมตร/ปี
<u>ปัจจัยสนับสนุน</u>						
จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากนักท่องเที่ยว	- จำนวนนักท่องเที่ยว 682,360 คน - รายได้จากกท่องเที่ยว 3,322 ล้านบาท	- จำนวนนักท่องเที่ยว 985,984 คน - รายได้จากนักท่องเที่ยว 5,281 ล้านบาท	- จำนวนนักท่องเที่ยว 3,392,747 คน - รายได้จากนักท่องเที่ยว 73,239 ล้านบาท	- จำนวนนักท่องเที่ยว 2,313,689 คน - รายได้จากนักท่องเที่ยว 11,877 ล้านบาท	- จำนวนนักท่องเที่ยว 4,802,574 คน - รายได้จากนักท่องเที่ยว 42,825 ล้านบาท	- จำนวนนักท่องเที่ยว 863,167 คน - รายได้จากนักท่องเที่ยว 6,288 ล้านบาท
การขนส่งทางถนน	- มีระยะทางถนน 181.2 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 5.49	- มีระยะทางถนน 186.6 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 3.10	- มีระยะทางถนน 185.2 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 3.93	- มีระยะทางถนน 208.0 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 2.09	- มีระยะทางถนน 504.5 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 10.92	- มีระยะทางถนน 122.4 กม. - มีสัดส่วนระยะทางต่อพื้นที่ (%) 4.36
การขนส่งทางอากาศ	- จำนวนผู้โดยสาร - 90,206 /ปี - อัตราการใช้ประโยชน์ 4.35 %	- จำนวนผู้โดยสาร 48,149 /ปี - อัตราการใช้ประโยชน์ 4.90 %	- จำนวนผู้โดยสาร 3,689,672 /ปี - อัตราการใช้ประโยชน์ 64.0%	- จำนวนผู้โดยสาร 1,243,179 /ปี - อัตราการใช้ประโยชน์ 43.17 %	- จำนวนผู้โดยสาร 3,568,093 /ปี - อัตราการใช้ประโยชน์ 188 %	- ไม่มีสนามบิน
โครงการพัฒนาสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟทางคู่ ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร	- โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) - โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (สุราษฎร์ฯ สงขลา นราธิวาส) - โครงการทาง	- โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา ระยะที่ 1

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
					หลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ อ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย - โครงการก่อสร้างเร่งรัด 4 ช่องจราจร - โครงการรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน - โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	
โครงการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว	-	-	-	-	-	-

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-196** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยวของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาการท่องเที่ยวดัง**ตารางที่ 3-197**

ตารางที่ 3-197 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาการท่องเที่ยว

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	**ปานกลาง**	จังหวัดระนองมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีแหล่งท่องที่ยวและมีสนามบินที่มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร แต่อย่างไรก็ดี จังหวัดระนองมีจำนวนที่พักและจำนวนห้องพักน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ
จังหวัดชุมพร	**ต่ำ**	จังหวัดชุมพรมีศักยภาพในระดับต่ำ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยว ที่พักและห้องพักเป็นจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ
จังหวัดกระบี่	**สูง**	จังหวัดกระบี่มีศักยภาพในระดับสูง เนื่องจากมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น สถานที่ท่องที่ยว ที่พักและจำนวนห้องพัก รวมถึงสนามบินที่มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้อีกประมาณ 1-2 ล้านคน/ปี
จังหวัดนครศรีธรรมราช	**ปานกลาง**	จังหวัดนครศรีธรรมราชมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ดี จังหวัดนครศรีธรรมราชมีห้องพักเป็นจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดกระบี่และสงขลา
จังหวัดสงขลา	**ปานกลาง**	จังหวัดสงขลามีศักยภาพในระดับปานกลาง มีแหล่งท่องเที่ยว ที่พักและห้องพักเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ดี สนามบินในจังหวัดสงขลามีการใช้ประโยชน์เกินศักยภาพที่สามารถรองรับได้ในปัจจุบัน

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดสตูล	**ปานกลาง**	จังหวัดสตูลมีศักยภาพในระดับปานกลาง เนื่องจากว่า จังหวัดสตูลมีที่พักและห้องพักกระจายอยู่ตามแหล่งเที่ยวต่างๆ แต่ไม่มีสนามบินรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-197** พบว่า จังหวัดกระบี่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีสถานที่ท่องเที่ยว จำนวนที่พักและจำนวนห้องพัก รวมถึงมีโครงข่ายการขนส่งทางถนนที่มีศักยภาพ นอกจากนี้ สนามบินกระบี่ยังมีความสามารถในการรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้อีกประมาณปีละ 1-2 ล้านคน โดยที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรจะมีการปรับปรุงสนามบินกระบี่ เพื่อให้สามารถรองรับเที่ยวบินที่บินตรงมาจากต่างประเทศ (International Flight)

ตารางที่ 3-198 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
ปัจจัยหลัก						
ทรัพากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 3.83 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 1.53 ล้านไร่	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 2.96 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.04 ล้านไร่ - อัตราการกัดเซาะมากกว่า 5 เมตร/ปี	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 2.20 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.23 ล้านไร่	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 2.98 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.07 ล้านไร่	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 9.79 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 0.00019 ล้านไร่	- ทรัพยากรธรรมชาติทางบก 2.12 ล้านไร่ - ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล0.23 ล้านไร่
ปัจจัยสนับสนุน						
โครงสร้างพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	- โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว Green & Unseen Andaman	-	- โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดกระบี่	-	-	-

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-198** แสดงข้อมูลจำแนกตามปัจจัยหลักและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของในแต่ละพื้นที่ โดยมีผลการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาของสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดัง**ตารางที่ 3-199**

ตารางที่ 3-199 ผลการพิจารณาพื้นที่ที่เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

พื้นที่	ผลการพิจารณาศักยภาพ	คำอธิบาย
จังหวัดระนอง	**สูง**	จังหวัดระนองมีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับสูง เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเลเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล รวมถึงจากผลการกำหนดบทบาทที่ผ่านมา จังหวัดระนองไม่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาของสาขาเศรษฐกิจในสาขาใด ดังนั้น จึงมีข้อเสนอว่า ควรจะอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีในปัจจุบัน
จังหวัดชุมพร	**ปานกลาง**	-
จังหวัดกระบี่	**สูง**	จังหวัดกระบี่มีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับสูง เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเป็นจำนวนมาก รวมถึงจากผลการกำหนดบทบาทที่ผ่านมา จังหวัดกระบี่ไม่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาของสาขาเศรษฐกิจในสาขาใด ดังนั้น จึงมีข้อเสนอว่า ควรจะอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีในปัจจุบัน
จังหวัดนครศรีธรรมราช	**ปานกลาง**	-
จังหวัดสงขลา	**ปานกลาง**	-
จังหวัดสตูล	**สูง**	จังหวัดสตูลมีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับสูง เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเป็นจำนวนมากเป็นลำดับที่ 3 รองจากจังหวัดระนอง รวมถึงจากผลการกำหนดบทบาทที่ผ่านมา จังหวัดสตูลไม่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาของสาขาเศรษฐกิจในสาขาใด ดังนั้น จึงมีข้อเสนอว่า ควรจะอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีในปัจจุบัน

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-199** พบว่า จังหวัดระนอง กระบี่ และสตูลเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากว่าทั้ง 2 จังหวัดดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ทั้งทรัพยากรธรรมชาติทางบกและทางทะเล

ตารางที่ 3-200 การพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสาขาความมั่นคง

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
ปัจจัยหลัก						
จำนวนแรงงานต่างด้าว	69,511 คน	21,566 คน	14,048 คน	14,681 คน	19,363 คน	2,519 คน
ปัจจัยสนับสนุน						
โครงสร้างพัฒนาสาขาความมั่นคง	-	-	-	-	-	-
ผลการประเมินศักยภาพ	**สูง**	**ปานกลาง**	**ปานกลาง**	**ปานกลาง**	**ปานกลาง**	**ต่ำ**

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-200** แสดงผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาด้านความมั่นคง โดยเฉพาะในส่วนของปัญหาจากแรงงานต่างด้าวจากการพิจารณา พบว่าจังหวัดระนองเป็นพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาด้านความมั่นคง เนื่องจากว่าพื้นที่จังหวัดระนองเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานเป็นจำนวนมาก

จากข้อมูลและผลการพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ดังแสดงตาม **ตารางที่ 3-198** ถึง **3-200** ที่ปรึกษาได้นำผลการประเมินศักยภาพ **ระดับสูง ระดับปานกลาง** และ**ระดับต่ำ** จากการพิจารณาทั้ง 7 สาขา เพื่อนำมาสรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ที่มีความเหมาะของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยมีแนวทางการประเมินดังนี้

หมายถึง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง

หมายถึง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนารองลงมา

oo หมายถึง เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในระดับสูง

o หมายถึง เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่อนุรักษ์รองลงมา

** หมายถึง เป็นพื้นที่ที่ข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคง (จากปัญหาแรงงานต่างด้าวในระดับสูง)

* หมายถึง เป็นพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาทางด้านความมั่นคงในระดับรองลงมา

ดังนั้น ผลการประเมินพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนา จำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ และผลการประเมินศักยภาพในการพัฒนา จำแนกตามพื้นที่ แสดงดัง**ตารางที่ 3-201** และ**ตารางที่ 3-202**

ตารางที่ 3-201 ผลการประเมินพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนาจำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ

ปัจจัย	จังหวัด					
	ระนอง	ชุมพร	กระบี่	นครศรีธรรมราช	สงขลา	สตูล
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์						
เป็นจุดรับ-ส่ง เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรกรรมหรืออุตสาหกรรม		✓		✓	✓✓	
สาขาพลังงาน						
เป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า			✓	✓✓	✓✓	
สาขาอุตสาหกรรม						
เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรม				✓✓	✓✓	
สาขาเกษตรกรรม						
เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร		✓	✓	✓✓	✓✓	
สาขาการท่องเที่ยว						
เป็นแหล่งท่องเที่ยว	✓		✓✓		✓	✓
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม						
เป็นพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	oo	o	oo	o	o	oo
สาขาความมั่นคง						
เป็นพื้นที่ที่มีข้อพิจารณาโดยเฉพาะผลกระทบจากแรงงานต่างด้าว	**	*	*	*	*	*

ที่มา: ที่ปรึกษา

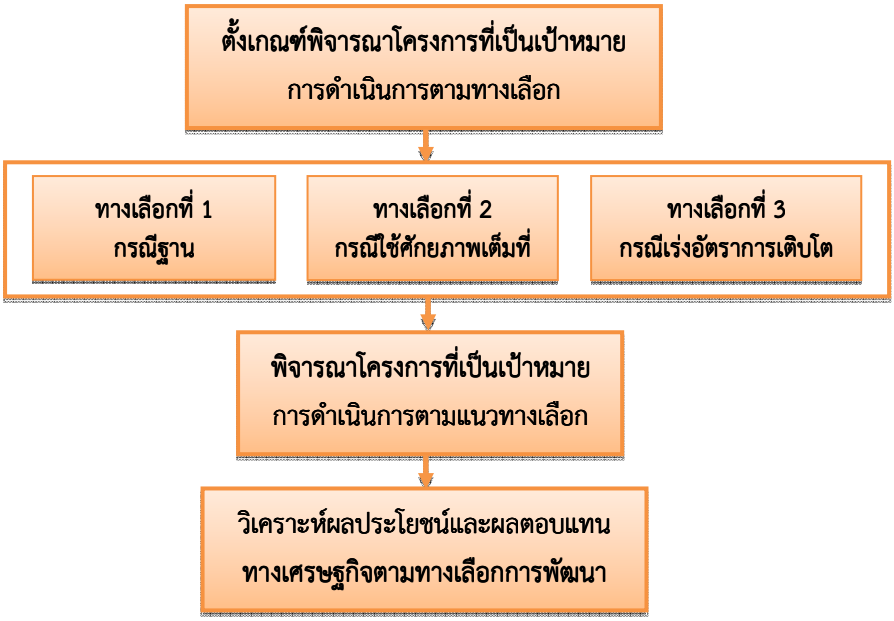
ตารางที่ 3-202 ผลการประเมินศักยภาพในการพัฒนาจำแนกตามพื้นที่

จังหวัด	สาขาเศรษฐกิจ						
	คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	พลังงาน	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	การท่องเที่ยว	ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม	ความมั่นคง
ระนอง					✓	oo	**
ชุมพร	✓			✓✓		o	*
กระบี่		✓		✓	✓✓	oo	*
นครศรีธรรมราช	✓	✓✓	✓✓	✓✓		o	*
สงขลา	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓	o	*
สตูล					✓	oo	*

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.7 การวิเคราะห์ความเหมะสมและมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การวิเคราะห์ความเหมาะสมและมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการ ที่ปรึกษาได้รวบรวมรายละเอียดของโครงการที่ผ่านเกณฑ์การคัดกรองโครงการเบื้องต้นและพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้ง 3 ทางเลือก โดยรายละเอียดหลักของโครงการเบื้องต้นประกอบไปด้วย 1) มูลค่าลงทุนของโครงการ 2) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 3) อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) มูลค่าเงินลงทุนของโครงการ และ 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแสดงรายละเอียด**ในภาคผนวก ข3** เพื่อนำมาประเมินมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในแต่ละทางเลือกของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยมีแนวทางการวิเคราะห์ดังแสดงตาม**รูปที่ 3-24**



รูปที่ 3-24 แนวทางการวิเคราะห์มูลค่าผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จาก**รูปที่ 3-24** แสดงแนวทางการวิเคราะห์มูลค่าผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีขั้นตอนการศึกษาดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การตั้งเกณฑ์พิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เนื่องด้วยการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในแต่ละทางเลือกมีทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายของผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) เป็นการดำเนินการตามสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งในกรณีนี้ จะไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full Potential Growth Case) ในกรณีนี้จะให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นจุดแข็งของภาคใต้ คือ กิจกรรมการท่องเที่ยว และการแปรรูปการเกษตร

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ในกรณีนี้จะให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้

ดังนั้น ที่ปรึกษาได้นำทิศทางการพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 ทางดังกล่าว มาพิจารณาเพื่อกำหนดเป็นเกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และนำเกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายดังกล่าว ไปใช้ในการพิจารณาโครงการพัฒนาทางเลือกในการพัฒนาใน **ขั้นตอนที่ 2**

ขั้นตอนที่ 2 การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็นการนำโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลมาพิจารณาโดยเทียบกับเกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายที่ได้กำหนดขึ้นใน **ขั้นตอนที่ 1** ซึ่งจะได้ผลลัพธ์การพิจารณาเป็น โครงการที่เป็นเป้าหมายของการดำเนินการตามแต่ละทางเลือกของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และนำผลการพิจารณาดังกล่าวไปใช้ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน**ขั้นตอนที่ 3**

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นการนำโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามแต่ละทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มาวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจโดยจำแนกตามทางเลือก จำแนกการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ ผลประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงการ และผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

โดยแนวทางการศึกษาตามที่กล่าวมาดังกล่าว มีรายละเอียดและผลการศึกษาดังต่อไปนี้

<u>ขั้นตอนที่ 1</u> การตั้งเกณฑ์พิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาได้ตั้งเกณฑ์พิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยวิเคราะห์จากทิศทางการพัฒนาของแต่ละทางเลือก ดังแสดงผลดัง**ตารางที่ 3-203**

ตารางที่ 3-203 เกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ทางเลือกการพัฒนา	ทิศทางการพัฒนา	เกณฑ์การพิจารณาโครงการ
ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)	ดำเนินการตามสภาพปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ	เป็นโครงการพัฒนาที่มีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาหรือสภาพการดำเนินการในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้
ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full Potential Growth Case)	เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป	เป็นโครงการพัฒนาที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป
ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)	เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง	เป็นโครงการพัฒนาที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-203** ที่ปรึกษานำเกณฑ์การพิจารณาโครงการดังกล่าวไปพิจารณาเปรียบเทียบกับข้อมูลโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามที่ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนต่อไป

<u>ขั้นตอนที่ 2</u> การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

นำข้อมูลภาพรวมของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในแต่ละโครงการจากการคัดกรองเบื้องต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับเกณฑ์การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในลักษณะของการทำ Check Lists สามารถอธิบายความหมายได้ดัง**ตารางที่ 3-204**

ตารางที่ 3-204 ลักษณะของการการพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการ ตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ลักษณะ	ความหมาย
●	โครงการพัฒนาที่มีส่วนสนับสนุนการแก้ไขปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้
■	โครงการพัฒนาที่มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูป
◆	โครงการพัฒนาที่มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง

ผลการพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือกดังแสดงตาม**ตารางที่ 3-205**

ตารางที่ 3-205 การพิจารณาโครงการที่เป็นเป้าหมายการดำเนินการ ตามแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ลำดับที่	โครงการพัฒนา	เกณฑ์การพิจารณาโครงการ		
		ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
	<u>สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์</u>			
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา)	●	■	
2	โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์		■	◆
3	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส		■	
4	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)		■	
5	โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 45 โครงการ ทั่วประเทศ (ถนนสาย 4103 ทางเลี่ยงเมืองนครศรีธรรมราช, สาย 408 นครศรีธรรมราช – สงขลา, สาย 4 กระบี่ - อ.ห้วยยอด, สาย 4 ชุมพร – ระนอง, สาย 410 ยะลา – เบตง, สาย 404,416 อ.ย่านตาขาว - อ.ละงู)	●	●	●
6	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตองจังหวัดภูเก็ต		■	

ลำดับที่	โครงการพัฒนา	เกณฑ์การพิจารณาโครงการ		
		ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
7	โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.สาคู – บ.เกาะแก้ว จังหวัดภูเก็ต		■	
8	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย อ.หาดใหญ่ –ชายแดนไทย-มาเลเซีย	●	■	
9	โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-หัวหิน, หัวหิน-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์)		■	◆
10	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี		■	
11	โครงการทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - พังงา –ภูเก็ต		■	
12	โครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)			◆
13	โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จังหวัดสงขลา	●	■	◆
14	โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร		■	
15	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล (ระยะที่ 1)	●	■	◆
16	โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน			◆
17	โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge (อ.ท้ายเหมือง จ.พังงา ถึง อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช)			◆
<u>สาขาพลังงาน</u>				
1	โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	●	●	●
2	โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ธานี – สงขลา)	●	●	●
3	โครงการพัฒนาระบบเคเบิ้ลใต้ทะเลไปยังบริเวณอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า		■	
4	โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้			◆
5	โครงการเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าในพื้นที่ภาคใต้จาก 33 เควี เป็น 22 เควีระยะที่ 1	●	●	●
6	โครงการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าระหว่างประเทศแบบระบบต่อระบบ (Grid to Grid)			◆
7	โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) ในพื้นที่ อ.จะนะ สงขลา			◆
8	โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่	●	■	◆
9	โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว	●	■	◆
10	โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 2 และท่าเทียบเรือ**	●	■	◆
11	โรงกลั่นน้ำมัน			◆
12	โครงการวางท่อส่งน้ำมัน			◆

ลำดับที่	โครงการพัฒนา	เกณฑ์การพิจารณาโครงการ		
		ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
สาขาอุตสาหกรรม				
1	โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (2 จังหวัดของภาคใต้คือ สงขลา นราธิวาส)		■	◆
2	โครงการเมืองยาง		■	◆
3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	●	●	●
4	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มรายได้และการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้	●	●	●
5	โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหาร		■	◆
6	โครงการฝึกอบรมฝีมือแรงงานในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ			◆
7	โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์			◆
สาขาเกษตรกรรม				
1	โครงการระบบส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง ต.กระบี่น้อย อ.เมือง จ.กระบี่	●	●	●
2	โครงการพัฒนาลุ่มน้ำตาปี-พุมดวง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	●	●	●
3	โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา		■	◆
4	โครงการเพิ่มศักยภาพด่านสินค้าเกษตรชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน		■	
5	โครงการส่งเสริมอาชีพด้านการเกษตรในจังหวัดชายแดนภาคใต้	●	●	●
6	โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จ.ชุมพร	●	●	●
7	โครงการอ่างเก็บน้ำลำรูใหญ่ จังหวัดพังงา	●	●	●
8	โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง - จะนะ จ.สงขลา	●	●	●
9	โครงการศึกษาความเหมาะสมการลงทุนวางท่อส่งน้ำดิบจากเขื่อนรัชชประภาไปเกาะภูเก็ต		■	
สาขาการท่องเที่ยว				
1	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอารยะธรรมประเพณีรองรับการท่องเที่ยวอาเซียนและนานาชาติ		■	
2	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา สัมมนา สุขภาพและกิจกรรมระดับนานาชาติ		■	
3	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้		■	
4	โครงการพัฒนาและเชื่อมโยงเครือข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงเกษตร/วิถีชีวิตและภูมิปัญญา		■	
5	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว Green & Unseen Andaman		■	
6	โครงการส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการเชิงรุกเพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว		■	

ลำดับที่	โครงการพัฒนา	เกณฑ์การพิจารณาโครงการ		
		ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
7	โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและกีฬาเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน		■	
<u>สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</u>				
1	โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร จังหวัดกระบี่	●	■	
2	โครงการความร่วมมือการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	●	●	●
3	โครงการบูรณาการการจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล 23 จังหวัด	●	●	●
4	โครงการถ่ายโอนการสนับสนุนแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด	●	●	●
<u>สาขาความมั่นคง</u>				
1	โครงการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จด้านแรงงานต่างด้าวเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ		■	◆

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-205** พบว่าบางโครงการมีผลการพิจารณาเป็น ● ทั้ง 3 แนวทางเลือกการพัฒนา เช่น โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ เป็นต้น ซึ่งผลการวิเคราะห์ดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า โครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่มีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกใดก็มีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่ภาคใต้ได้

ขณะเดียวกัน บางโครงการจะมีผลการพิจารณาเป็น ●, ■, ◆ เรียงลำดับตามทางเลือกการพัฒนา เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 เป็นต้น ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า โครงการดังกล่าวมีส่วนช่วยในการพัฒนาในทุกทางเลือกตามแต่เป้าหมายของทางเลือกที่แตกต่างกันไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 มีส่วนช่วยในการพัฒนาตาม**ทางเลือกที่ 1** คือ สนับสนุนให้สินค้าเกษตร คือ ยางพารา เพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางเรือในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำทดแทนการขนส่งสินค้าทางถนน และการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน **มาเป็นการขนส่งทางน้ำผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จังหวัดสงขลาแทน ส่วนบทบาทสนับสนุนการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2** และ**ทางเลือกที่ 3** ของท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จังหวัดสงขลา มีบทบาทในลักษณะของการเป็นประตูการค้าของสินค้าเกษตรแปรรูป (ทางเลือกที่ 2) และประตูการค้าของสินค้าอุตสาหกรรม (ทางเลือกที่ 3)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษานำผลการพิจารณาใน**ตารางที่ 3-203** ไปวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจำแนกตามทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน**ขั้นตอนที่ 3**

<u>ขั้นตอนที่ 3</u> การวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ที่ปรึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือกที่ผ่านการพิจารณาในรูปแบบของ Check Lists โดยกรณีที่โครงการพัฒนามีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเกษตรแปรรูปตามทางเลือกที่ 2 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจะพิจารณาเฉพาะตามทางเลือกที่ 2 และเช่นเดียวกันในกรณีที่โครงการพัฒนามีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงตามทางเลือกที่ 3 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจะพิจารณาเฉพาะตามทางเลือกที่ 3

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ที่ปรึกษาได้จำแนกผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจออกเป็น 2 ส่วนคือ 1) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และ 2) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตามรายละเอียดดังนี้

1) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ที่ปรึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยใช้ค่าตัวทวี (Economic Multiplier Effect) ในแต่ละสาขาการผลิต ซึ่งมีแนวคิด คือ หากมีการผลิตเกิดขึ้นในสาขาการผลิตสาขาใดสาขาหนึ่ง เม็ดเงินที่เกิดขึ้นจากการผลิตของสาขาการผลิตดังกล่าวจะหมุนเวียนไปยังสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ และส่งผลให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในสาขาการผลิตอื่นๆ ซึ่งผลกระทบจากการขยายตัวของการใช้จ่ายหมุนเวียนของเม็ดเงินเรียกว่า ตัวทวีคูณทางเศรษฐกิจ (Multiplier Effect) โดยในการวิเคราะห์นั้น ที่ปรึกษาพิจารณาค่าตัวทวีตามสาขาเศรษฐกิจโดยการประยุกต์ใช้ข้อมูลจากตาราง I-O Model Inverse 180-2005 ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการพิจารณาสาขาเศรษฐกิจ และค่าตัวทวีคูณทางเศรษฐกิจ (Multiplier Effect) ของแต่ละโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นไปวิเคราะห์มูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดังแสดงผลการวิเคราะห์ใน **ภาคผนวก ข4** และสามารถสรุปมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจแสดงดัง**ตารางที่ 3-206**

ตารางที่ 3-206 สรุปมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน จำแนกรายสาขาเศรษฐกิจ

โครงการพัฒนา	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)			ผลประโยชน์ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ล้านบาท)		
	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	165,037.39	653,361.83	638,687.85	472,221.48	1,870,352.72	1,827,477.55
สาขาพลังงาน	164,630.00	212,130.00	744,490.72	529,629.66	681,640.41	1,954,797.36
สาขาอุตสาหกรรม	-	2,668.00	187,502.83	-	8,623.78	606,065.39
สาขาเกษตรกรรม	10,201.00	45,977.31	15,701.00	24,321.22	124,054.85	37,434.32
สาขาการท่องเที่ยว	-	1,304.78	-	-	1,843.70	-
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	22,502.03	22,502.03	21,370.37	25,028.23	25,028.23	21,370.37
สาขาความมั่นคง	-	-	-	-	-	-
รวมทั้งหมด	**362,370.42**	**937,943.95**	**1,607,752.77**	**1,051,200.61**	**2,711,543.69**	**4,447,144.99**

ที่มา: ที่ปรึกษา

2) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการดำเนินโครงการด้วยการประมาณการมูลค่าผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการจะอาศัยการเทียบเคียงมูลค่าการลงทุนโครงการกับ**อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)** ของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ ดัง**ตารางที่ 3-207**

ตารางที่ 3-207 สรุปมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จำแนกตามรายสาขาเศรษฐกิจ

โครงการพัฒนา	ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ (ล้านบาท)		
	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	1,251,784.48	4,750,587.21	4,570,576.63
สาขาพลังงาน	1,252,272.62	1,510,520.42	3,236,497.47
สาขาอุตสาหกรรม	-	31,957.09	620,540.22
สาขาเกษตรกรรม	64,493.52	344,666.14	344,666.14
สาขาการท่องเที่ยว	-	4,165.32	-
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	74,383.83	74,383.83	68,231.60
สาขาความมั่นคง	-	-	-
รวมทั้งหมด	**2,642,934.45**	**6,716,280.00**	**8,840,512.05**

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากผลการศึกษาทั้งหมดตามรายละเอียดดังที่กล่าวมา สามารถสรุปมูลค่าผลประโยชน์และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำแนกตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ได้ดัง**ตารางที่ 3-208**

ตารางที่ 3-208 สรุปมูลค่าผลประโยชน์และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จำแนกตามทางเลือกการพัฒนา

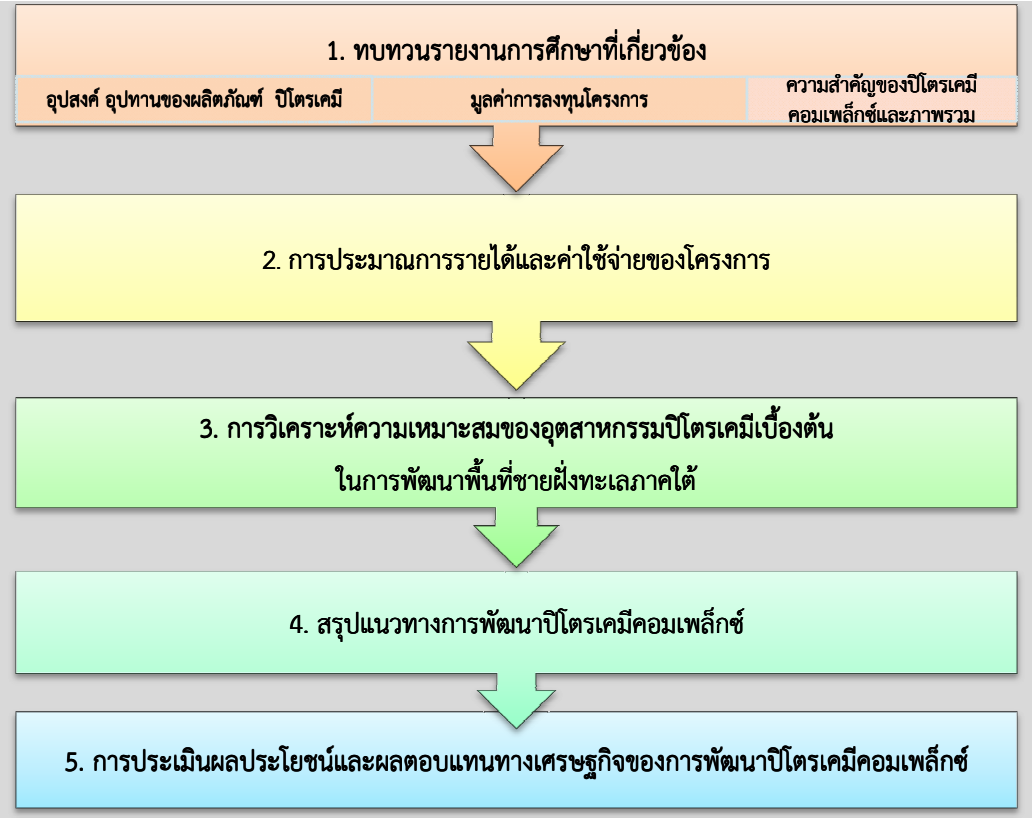
ผลประโยชน์/ผลตอบแทน	แนวทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้		
	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	362,370.42	937,943.95	1,607,752.77
ผลประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ล้านบาท)	1,051,200.61	2,711,543.69	4,447,144.99
ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	2,642,934.45	6,716,280.00	8,840,512.05
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (ร้อยละ)	**18.76**	**16.41**	**16.47**

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.8 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ตามที่ที่ปรึกษาได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ของทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth) ที่ได้ประมาณการอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP Growth) อยู่ที่ร้อยละ 5 ต่อปีซึ่งการที่อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจจะเติบโตได้ตามเป้าหมายที่กำหนดได้นั้น จำเป็นจะต้องพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่และเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงในพื้นที่ภาคใต้ โดยอุตสาหกรรมใหม่ที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ที่ที่ปรึกษาได้นำเสนอนั้น ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยมีแนวทางในการศึกษาดังแสดงใน**รูปที่** 3-25



รูปที่ 3-25 แนวทางการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จาก**รูปที่ 3-25** แสดงถึงแนวทางการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การทบทวนรายงานการศึกษาและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาทบทวนรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายงานที่สำคัญด้วยกัน 2 ฉบับ ได้แก่

1.1 รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการจัดตั้งสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

1.2 รายงานฉบับสมบูรณ์ แนวทางการพัฒนาภาคใต้โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่อง ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (SSB Study)

โดยในการทบทวนรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้พิจารณาข้อมูลที่มีนัยสำคัญต่อการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ดังนี้

- อุปสงค์ อุปทานของผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ปรึกษาทำการปรับอุปสงค์ อุปทานของผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลเป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อที่จะพิจารณาว่าผลิตภัณฑ์ใดมีความต้องการหรืออุปสงค์อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่มีความต้องการหรือมีอุปสงค์ดังกล่าว จะเป็นผลิตภัณฑ์ที่นำมาพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุน
- มูลค่าการลงทุนโครงการ ที่ปรึกษาทำการปรับมูลค่าการลงทุนของโครงการตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องให้เป็นมูลค่าการลงทุนภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันโดยใช้ดัชนีราคาค่าก่อสร้าง
- รายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนราคาตลาด (Market Price) ในปัจจุบันของวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

ขั้นตอนที่ 2 การประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการ ที่ปรึกษานำข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายที่มีการทบทวนราคาตลาด (Market Price) เป็นที่เรียบร้อยแล้วมาประมาณการทางการเงินเพื่อพิจารณาถึงกระแสเงินสดสุทธิหรือกำไรที่คาดว่าจะเกิดจากการลงทุนและดำเนินโครงการภายใต้สภาวการณ์ปัจจุบัน

ขั้นตอนที่ 3 การพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนโครงการ (Return on Investment: ROI) ที่ปรึกษาพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนของโครงการจากกระแสเงินสดสุทธิที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจากการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้กำหนดให้ผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment) เป็นดัชนีชี้วัด โดยผลิตภัณฑ์ที่มีความเหมาะสมในการลงทุนควรมีผลตอบแทนจากการลงทุนมากกว่าร้อยละ 15 ซึ่งเป็นเกณฑ์เดียวกับรายงานฉบับสมบูรณ์ แนวทางการพัฒนาภาคใต้โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่องของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ขั้นตอนที่ 4 สรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี เมื่อทราบผลตอบแทนจากการลงทุนของผลิตภัณฑ์ต่างๆ ของอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีที่ผ่านเกณฑ์ดังที่กล่าวไว้ในหัวข้อก่อนหน้านี้ ที่ปรึกษาสรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีสำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ก่อนนำไปประเมินมูลค่าผลประโยชน์และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่ 5 การประเมินผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี จากการสรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีสำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่ปรึกษาทำการประเมินมูลค่าผลประโยชน์และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรม โดยจะทำการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการลงทุนโครงการและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth)

การศึกษาตามขั้นตอนดังกล่าว มีรายละเอียดการศึกษาดังต่อไปนี้

3.8.1 การทบทวนรายงานการศึกษาและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาทำการทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่สำคัญด้วยกัน 2 โครงการคือ

(1) รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการจัดตั้งสะพานเศรษฐกิจพลังงาน (Land Bridge) เพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค โดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงานมีรายละเอียดดังนี้

จากการคาดการณ์ความต้องการน้ำมันของประเทศในกลุ่มอาเซียนและประเทศในแถบเอเชียตะวันออก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี จะมีความต้องการน้ำมันประมาณ 25.72 ล้านบาร์เรล/วัน ในปี 2030 ซึ่งปัญหาความหนาแน่นของการเดินเรือบริเวณช่องแคบมะละกา ทำให้ต้องหาเส้นทางการขนส่งใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งภูมิศาสตร์ที่สามารถเป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันได้ จึงได้พิจารณาคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพด้วยกัน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางทวาย-กาญจนบุรี-ท่าเรือแหลมฉบัง 2) เส้นทางกระบี่-ขนอม (ทับละมุ-สิชล) และ 3) เส้นทางปากบารา-สงขลา จากการเปรียบเทียบผลกระทบต่างๆ พบว่า เส้นทางปากบารา-สงขลาและเส้นทางกระบี่-ขนอม มีความเหมาะสมในการจัดตั้งสะพานเศรษฐกิจพลังงาน เนื่องจากเป็นเส้นทางในประเทศโดยมีการศึกษาและเตรียมความพร้อมในเรื่องพื้นที่โครงการและแนวเส้นทาง เช่น ทางหลวงสาย 44

การพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น โดยเปรียบเทียบ 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 การขนส่งทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา เส้นทางที่ 2 การขนส่งผ่านช่องแคบลอมบอกด้วยความเร็วเรือ 14 น็อตในทุกเส้นทาง และเส้นทางที่ 3 การขนส่งผ่านสะพานเศรษฐกิจพลังงานสามารถสรุปต้นทุนการขนส่งได้ดัง**ตารางที่ 3-209** ซึ่งด้วยปัจจัยทางด้านต้นทุน ทำให้จะมีน้ำมันที่เคยขนส่งทางเส้นทางที่ 2 เท่านั้น ที่จะเปลี่ยนมาผ่านสะพานเศรษฐกิจพลังงาน

ตารางที่ 3-209 เปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาการขนส่ง (วัน)	ต้นทุนการขนส่ง (USD/บาร์เรล)
เส้นทางที่ 1 ช่องแคบมะละกา	11,500	18	1.74
เส้นทางที่ 2 ช่องแคบลอมบอก	14,000	23	2.44
เส้นทางที่ 3 สะพานเศรษฐกิจพลังงาน	-	18	2.33

หมายเหตุ:เส้นทางที่ 3 สะพานเศรษฐกิจพลังงาน ขนจากเรือ VLCC เข้าถึงเก็บน้ำมันดิบด้านตะวันตก 1 วัน ค่าขนส่งผ่านท่อ USD 0.42/บาร์เรล ค่าใช้ท่าเรือ USD 0.10/บาร์เรล

การก่อสร้างโครงการสะพานเศรษฐกิจพลังงานเส้นทางปากบารา-สงขลา และกระบี่-ขนอม ซึ่งประมาณการไว้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบ 10 ล้านบาร์เรล/วัน ได้แบ่งรูปแบบการลงทุนออกเป็น 2 ส่วน คือ ภาครัฐลงทุนและภาคเอกชนลงทุนดังรายละเอียด**ตารางที่ 3-210**

ตารางที่ 3-210 รูปแบบการลงทุนโครงการสะพานเศรษฐกิจพลังงานเส้นทางปากบารา-สงขลา และเส้นทางกระบี่-ขนอม 10 ล้านบาร์เรล/วัน

ผู้ลงทุน	ปากบารา-สงขลา		กระบี่-ขนอม	
	USD	THB	USD	THB
รัฐลงทุน	390,129,732	12,042,524,567	454,968,626	14,043,971,547
เอกชนลงทุน	757,630,000	23,386,522,840	834,910,000	25,772,01,880
รวมการลงทุน	**1,147,759,732**	**35,429,047,407**	**1,289,878,626**	**39,815,973,427**

โดยมีผลตอบแทนทางการเงินของรูปแบบการลงทุนภาครัฐลงทุนร่วมกับเอกชน ดัง**ตารางที่ 3-211**

ตารางที่ 3-211 ผลตอบแทนทางการเงินของรูปแบบการลงทุนภาครัฐร่วมกับเอกชน

ผลตอบแทน	ปากบารา-สงขลา	กระบี่-ขนอม
FIRR (%)	18.43	18.40
Payback Period (Year)	8	8

หมายเหตุ: สมมติฐานการขนส่งน้ำมันได้ 2 ล้านบาร์เรล/วัน

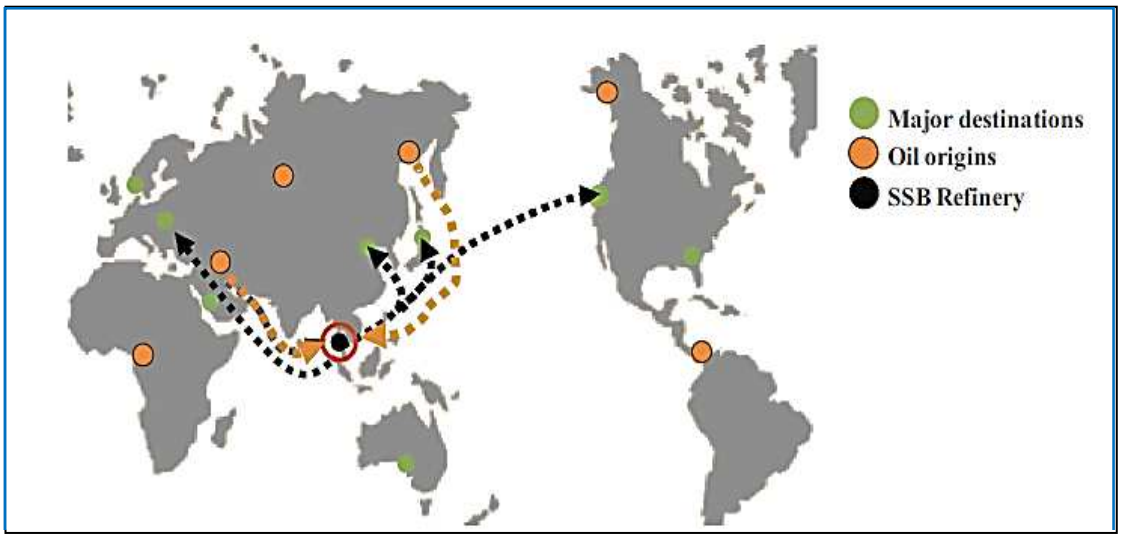
จากผลการศึกษาของโครงการศึกษาการจัดตั้งสะพานเศรษฐกิจพลังงาน (Land Bridge) เพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ภาครัฐต้องทำความเข้าใจและสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชน เนื่องจากประชาชนยังคงต่อต้านซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ ภาครัฐจึงควรดำเนินการเพื่อให้เกิดโครงการสะพานเศรษฐกิจพลังงานอย่างเป็นรูปธรรม

(2) รายงานฉบับสมบูรณ์ แนวทางการพัฒนาภาคใต้โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่อง โดยบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีรายละเอียดดังนี้

ภาคใต้เป็นพื้นที่ที่ควรได้รับการพัฒนาเพื่อให้เกิดการสร้างความมั่งคั่งให้กับคนในท้องที่ เพราะเกษตรกรรม การประมงและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีอยู่นั้นไม่เพียงพอที่จะรองรับการเติบโตในอนาคต และแม้ว่าภาคใต้จะมีทรัพยากรที่โดดเด่น คือ ปาล์มน้ำมันและยางพารา แต่ก็ยังไม่สามารถสร้างความกินดีอยู่ดีในอนาคตให้กับภาคใต้ได้อย่างเพียงพอจำเป็นที่จะต้องพัฒนาอุตสาหกรรมมาเสริมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตรเหล่านี้ ดังนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันในภาคใต้ จึงเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาทั้งภาคใต้และประเทศไทยโดยรวม เนื่องจากอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันจะช่วยเสริมยุทธศาสตร์ของจังหวัดในภาคใต้ในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งผลิตปาล์มน้ำมันเพื่อเป็นพื้นฐานในการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลและเพิ่มมูลค่าให้กับทรัพยากรในพื้นที่

นอกจากนี้ โรงกลั่นน้ำมันในภาคใต้จะเป็นเส้นทางให้การส่งเสริมการพัฒนาภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันและปิโตรเคมี (Oil & Petrochemicals Hub) รวมทั้งช่วยผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อีกด้วย โดยโรงกลั่นน้ำมันที่จะพัฒนาในภาคใต้นั้นจะเรียกว่า โรงกลั่นน้ำมัน SSB (Southern Seaboard Refinery)

การพิจารณาขนาดของโรงกลั่นน้ำมัน SSB จะใช้ความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) เหนือคู่แข่งในตลาดมาเป็นปัจจัยในการกำหนดขนาดเพื่อให้ได้ความได้เปรียบในเรื่องของต้นทุน โดยเป็นการผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันเพื่อส่งออกเป็นสำคัญและใช้เทคโนโลยีโรงกลั่นที่สอดรับกับการพัฒนาปิโตรเคมี จากการที่ภาคใต้ตั้งอยู่ในจุดที่ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์ (Strategic position) ที่สามารถเชื่อมต่อได้ทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ทำให้สามารถส่งออกไปได้ทั้งอเมริกา ยุโรปตะวันออกและเอเชียตะวันออก อีกทั้งสามารถรับน้ำมันดิบจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลางทางตะวันตกและทางตะวันออกจากประเทศรัสเซีย ดัง**รูปที่ 3-26**

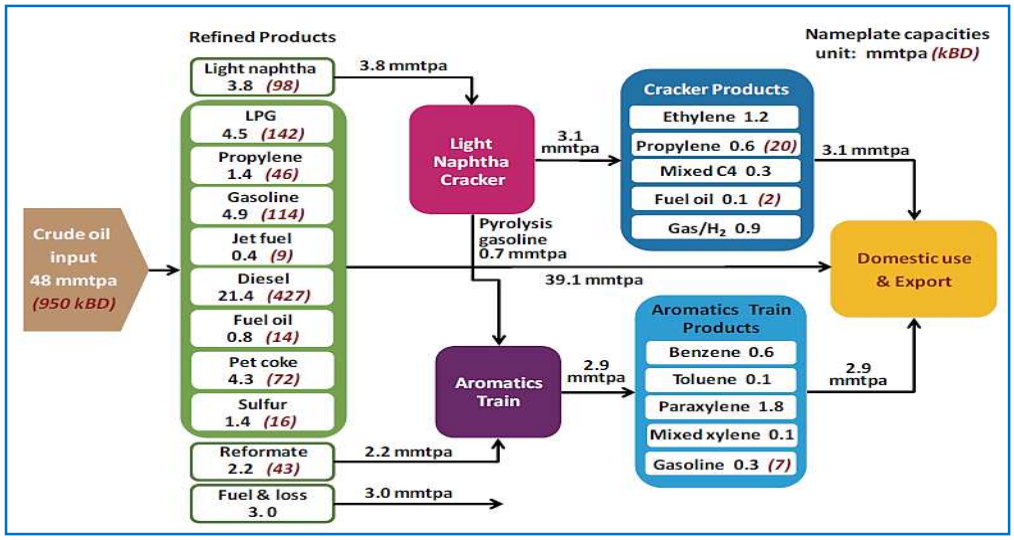


รูปที่ 3-26 ความได้เปรียบของโรงกลั่นน้ำมัน SSB เหนือโรงกลั่นน้ำมันอื่นๆ ในภูมิภาค

โดยคุณสมบัติของน้ำมันที่ได้จากโรงกลั่นน้ำมัน SSB จะเป็นไปตามมาตรฐานสากล (International standards) หรือมาตรฐานของสหรัฐอเมริกา (US standards)

โรงกลั่นน้ำมัน SSB มีรูปแบบการลงทุนแบบร่วมทุนกับผู้ร่วมทุนเชิงกลยุทธ์ (Strategic partners) เพื่อลดความเสี่ยง ได้แก่ ผู้มีน้ำมัน (Upstream suppliers) ผู้ใช้ผลิตภัณฑ์ (Downstream off-takers) และผู้ค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันและปิโตรเคมี (Oil and petrochemicals traders) ซึ่งควรสร้างความสมดุลระหว่างผู้ร่วมทุนจากทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

ขนาดของโรงกลั่นน้ำมัน SSB และขนาดโรงงานปิโตรเคมีขั้นต้นที่เชื่อมต่อกันมี 2 ทางเลือก ทางเลือกที่ 1 เป็นโรงกลั่นขนาดใหญ่มาก มีกำลังการกลั่นอยู่ที่ 950 kBD สำหรับเชิงพาณิชย์ และทางเลือกที่ 2 เป็นโรงกลั่นขนาดใหญ่ มีกำลังการกลั่นอยู่ที่ 660 kBD สำหรับในกรณีที่ไม่ต้องส่งออกมาก เชื่อมต่อกับกลุ่มปิโตรเคมี (Petrochemical complex) ที่จะมีกำลังการผลิตปิโตรเคมีขั้นต้น 4.6 ล้านตันต่อปี ดัง**รูปที่ 3-27**



ที่มา: SSB Study

รูปที่ 3-27 ผลิตภัณฑ์ของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 950 kBD และโรงงานปิโตรเคมีขั้นต้นที่เชื่อมต่อกัน

โรงกลั่น SSB จะไม่เน้นการผลิตน้ำมันเบนซิน แต่ใช้ Naphtha และ Reformate ที่ได้จากการกลั่นเป็นวัตถุดิบ (Feedstock) สำหรับการผลิต Olefins และ Aromatics (ผลิตภัณฑ์เคมีปิโตรเคมีขั้นต้น) ในกลุ่มโรงงานปิโตรเคมีที่เชื่อมต่อกับโรงกลั่น โดยโรงกลั่นน้ำมัน SSB จะเริ่มดำเนินการผลิตในปี พ.ศ.2561 และ SSB Petrochemical complex จะเริ่มดำเนินการผลิตในปี พ.ศ.2567 ซึ่งอุปสงค์ อุปทาน และศักยภาพการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยดังนี้

1) ความต้องการใช้ก๊าซ LPG ของประเทศจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการใช้เชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง
2) น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงจำเป็นสำหรับคนทั่วไป หากราคาน้ำมันแพงจะส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้น้ำมันเบนซิน รัฐจึงรณรงค์ให้ใช้แก๊สโซฮอล์ทดแทนตามแผนพลังงานทดแทน
3) น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการผลิต หากน้ำมันมีราคาสูงขึ้นยังสามารถถูกทดแทนได้ด้วยพลังงานชนิดอื่น รัฐจึงได้รณรงค์ให้ใช้ไบโอดีเซล และ NGV ทดแทน
4) ก๊าซธรรมชาติถูกนำมาใช้ทดแทนน้ำมันเตาในการผลิตไฟฟ้า

ในส่วนของศักยภาพการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยดัง**ตารางที่ 3-212**

ตารางที่ 3-212 ศักยภาพในการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ผลิตภัณฑ์	ศักยภาพในการส่งออก
LPG	มีความเป็นไปได้ระหว่าง พ.ศ.2553-2556 และ พ.ศ.2561-2567
Naphtha	มีความเป็นไปได้ระหว่าง พ.ศ.2061-2026
Gasoline	มีศักยภาพสูง
Kerosene / jet fuel	มีศักยภาพสูง
Diesel	มีศักยภาพสูง
Fuel Oil	มีศักยภาพสูง

ที่มา: SSB Study

หมายเหตุ: เริ่มกลั่นน้ำมัน พ.ศ.2561

สำหรับอุปสงค์ อุปทานและสมดุลของผลิตภัณฑ์น้ำมันในภูมิภาคต่างๆ และตลาดส่งออกที่มีศักยภาพสำหรับประเทศไทย มีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 3-213**

ตารางที่ 3-213 การนำเข้าส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันของภูมิภาคและประเทศต่างๆ ที่ศึกษา กรณีที่มีการขยายกำลังการกลั่นน้ำมัน ปี พ.ศ.2552-2575 (ค.ศ.2009-2032)

ผลิตภัณฑ์	ภูมิภาค			ประเทศ					
	เอเชีย (ยกเว้นไทย)	**ตะวันออกกลาง**	**ยุโรป**	**ไทย**	**อเมริกา**	**จีน**	**อินโดนีเซีย**	**เวียดนาม**	**อินเดีย**
LPG	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)		**นำเข้า** (ปี57-75) (ปี 68-75) **ส่งออก** (ปี 53-56) (ปี 61-67)					
Naphtha	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)		**นำเข้า** (ปี 52-60) (ปี 67-75) **ส่งออก** (ปี 61-66)					
Gasoline	**ส่งออก** (ปี 52-70) นำเข้า (ปี 71-75)	**นำเข้า** (ปี 52-56) (ปี 70-75) **ส่งออก** (ปี 57-69)		**ส่งออก** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-69) **ส่งออก** (ปี 70-75)	**ส่งออก** (ปี 52-63) **นำเข้า** (ปี 64-75)	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-60) (ปี 68-75) **ส่งออก** (ปี 61-67)	**ส่งออก** (ปี 52-75)
Kerosene/ Jet fuel	**ส่งออก** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)		**ส่งออก** (ปี 52-66) **นำเข้า** (ปี 67-75)		**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-58) **ส่งออก** (ปี 59-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)
Diesel	**ส่งออก** (ปี 52-68) **นำเข้า** (ปี 69-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)		**ส่งออก** (ปี 52-56) (ปี 58-63) **นำเข้า** (ปี 57 และ ปี 64-75)	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-60) (ปี 65-75) **ส่งออก** (ปี 61-64)	**ส่งออก** (ปี 52-75)
Fuel Oil	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-60) **นำเข้า** (ปี 71-75)		**ส่งออก** (ปี 52-75)		**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)	**นำเข้า** (ปี 52-75)	**ส่งออก** (ปี 52-75)

ที่มา: SSB Study

หมายเหตุ: 1) ผลการศึกษาในกรณีที่แต่ละภูมิภาคหรือประเทศไม่มีการเพิ่มกำลังการกลั่นน้ำมันใดๆ หลังจากปี พ.ศ.2558 (ค.ศ.2015) หมายความว่า

1.1) ภูมิภาคและประเทศเหล่านั้นมีศักยภาพที่จะเป็นตลาดส่งออกของประเทศไทยมากขึ้น เพราะต้องการยังคงมีเท่าเดิมแต่ไม่มีการเพิ่มกำลังการกลั่นทำให้ต้องนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันมากขึ้น ส่งผลให้ระเทศไทยสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้มากขึ้น

1.2) ประเทศที่ต้องส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันหรือประเทศคู่แข่งของไทยอย่างอินเดียจะส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันน้อยลง ซึ่งจะช่วยลดการแข่งขันได้

2) สำหรับกรณีโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 660 kBD ที่พิจารณาเป็นทางเลือกสำหรับประเทศไทยจะลดกำลังการกลั่นลงในกรณีไม่ต้องการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันในปริมาณมากนัก ลดแรงกดดันจากตลาดส่งออกที่อาจจะมีการแข่งขันสูงจากการที่ประเทศต่างๆ มีแผนการขยายกำลังการกลั่น

โดยสรุปสถานการณ์ สำหรับกรณีที่มีการขยายกำลังการกลั่นน้ำมันในช่วงปี พ.ศ.2552-2558 (ค.ศ.2009-2015)

(1) ในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้ **ภูมิภาคเอเชีย**จะเป็นผู้ส่งออกสุทธิ (Net Exporter) น้ำมันเบนซินน้ำมันก๊าด น้ำมันเครื่องบิน และดีเซล และเป็นผู้นำเข้าสุทธิ (Net Importer) LPG Naphtha และน้ำมันเตา แต่พอหลังปี พ.ศ.2561 (ค.ศ.2018) เมื่อโรงกลั่นน้ำมัน SSB เริ่มผลิตแล้ว ภูมิภาคเอเชียจะเป็นผู้นำเข้าสุทธิของผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกชนิด ยกเว้นน้ำมันก๊าดและน้ำมันเครื่องบิน เนื่องจากความต้องการเติบโตในระดับหนึ่ง โดย

จีน จะเป็นตลาดสำคัญของน้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน ดีเซล และน้ำมันเตาจากโรงกลั่นน้ำมัน SSB

อินโดนีเซีย จะเป็นตลาดสำคัญของน้ำมันเบนซินและดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมัน SSB

เวียดนาม จะเป็นตลาดสำคัญของน้ำมันเบนซิน ดีเซลและน้ำมันเตา จากโรงกลั่น SSB

อินเดีย จัดเป็นคู่แข่งสำคัญของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ที่จะส่งออกน้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบินดีเซล และน้ำมันเตาไปยังภูมิภาคต่างๆ

(2) ในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้ **กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง**เป็นผู้ส่งออกสุทธิของผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกชนิด ยกเว้นน้ำมันเบนซิน แต่หลังจากที่โรงกลั่นน้ำมัน SSB เริ่มผลิตแล้ว กลุ่มประเทศตะวันออกกลางจะเป็นผู้นำเข้าน้ำมันเบนซินและน้ำมันเตา ซึ่งถือว่าเป็นตลาดสำคัญของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ในขณะเดียวกันกลุ่มประเทศตะวันออกกลางจะเหลือก๊าซ LPG และ Naphtha สำหรับส่งออกมาก จึงเป็นแหล่งอุปทาน (Supply Source) ที่สำคัญของก๊าซ LPG และ Naphtha ของประเทศไทย

(3) **กลุ่มประเทศในยุโรป** จะยังคงเป็นผู้นำเข้าสุทธิน้ำมันดีเซล ระหว่างปี พ.ศ.2552-2575 (ค.ศ.2009-2032) ซึ่งกลุ่มประเทศยุโรปอาจจะเป็นตลาดสำคัญของน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมัน SSB

(4) ระหว่างปี พ.ศ.2552-2569 (ค.ศ.2009-2026) ประเทศสหรัฐอเมริกายังคงเป็นผู้นำเข้าสุทธิน้ำมันเบนซิน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2570 (ค.ศ.2027) เป็นต้นไป และอาจจะกลายเป็นผู้ส่งออกสุทธิน้ำมันเบนซิน เนื่องจากมีการใช้เอทานอลมากขึ้น ซึ่งอย่างน้อยที่สุดในช่วงปี พ.ศ.2561-2569 (ค.ศ.2018-2026) สหรัฐอเมริกาอาจจะเป็นตลาดสำคัญของน้ำมันเบนซินจากโรงกลั่นน้ำมัน SSB

มูลค่าการลงทุน รายได้ และผลตอบแทนเบื้องต้นของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 950 kBD และขนาด 660 kBD

มูลค่าการลงทุนสำหรับโรงกลั่นน้ำมัน SSB ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ.2561 ใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ 1 โรงกลั่นน้ำมัน SSB ซึ่งมีกำลังการกลั่นน้ำมัน 950 kBD และกรณีที่ 2 โรงกลั่นน้ำมัน SSB ที่กำลังการกลั่นน้ำมัน 660 kBD จะมีการผลิต Propylene สูงสุด และมีการส่งออกน้ำมันเบนซิน การนำเข้า Naphtha และการส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีขั้นต้นต่ำสุดซึ่งเมื่อเปรียบเทียบทั้ง 2 กรณีสามารถแสดงภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโรงกลั่นน้ำมันทั้ง 2 กรณีได้ดัง**ตารางที่ 3-214**

ตารางที่ 3-214 ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 950 kBD เปรียบเทียบกับ ขนาด 660 kBD

รายละเอียด	กรณีที่ 1 950 kBD		กรณีที่ 2 660 kBD		ส่วนต่าง (1-2)	ส่วนต่าง (%)
	ล้านบาท	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านบาท	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านบาท	
เงินลงทุนรวม[16]	518,480	15,477	381,230	11,380	-137,250	-26%
มูลค่านำเข้าน้ำมันดิบ	779,076	23,256	541,260	16,157	-237,816	-31%
รายได้รวม	873,044	26,061	617,439	18,431	-255,065	-29%
กำไรพื้นฐาน	93,968	2,805	76,179	2,274	-17,789	-19%
ต้นทุนต่อหน่วย	US$44.63/บาร์เรล		US$47.24/บาร์เรล		+US$2.61/บาร์เรล	+6%
ค่าการกลั่นเฉลี่ย(GRM)	US$9.50-11.50/บาร์เรล		US$9.60-11.60/บาร์เรล		+US$0.10/บาร์เรล	+0.9 ถึง +1.0%
ต้นทุนแปรสภาพรวม	US$2.58/บาร์เรล		US$2.70/บาร์เรล		+US$0.12/บาร์เรล	+5%
ROI	16-20%		15-19%		-1%	-

ที่มา: SSB Study

หมายเหตุ: 1. อัตราแลกเปลี่ยน = 33.50 บาท/เหรียญสหรัฐ
2. ต้นทุนแปรสภาพรวม รวมต้นทุนผันแปร ต้นทุนคงที่ ดอกเบี้ยและค่าเสื่อมราคา

สรุปผลการเปรียบเทียบ พบว่า โรงกลั่นน้ำมัน SSB ขนาด 660 kBD ในการพัฒนาภาคใต้เป็นผลดีต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เชื่อมโยง เนื่องจากช่วยลดการนำเข้าน้ำมันดิบได้ ทั้งในแง่ของเงินลงทุนและดุลการค้าของประเทศ ซึ่งข้อเสนอแนะจากรายงาน SSB Study ที่สนับสนุนให้มีโรงกลั่นน้ำมันขนาด 660 kBD มีผลสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากอุปทานของผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีและน้ำมันปิโตรเลียมในประเทศนั้น มีจำนวนเพียงพอแล้ว ประกอบกับภาวการณ์ผลิตน้ำมันปิโตรเลียมของโลกก็ยังอยู่ในสภาวะล้นเกิน

ความสำคัญของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในการพัฒนาภาคใต้

อุตสาหกรรมปิโตรเคมีเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญในการพัฒนาประเทศร่วมกับโรงกลั่นน้ำมันที่มีบทบาทของตนเองและส่งเสริมมูลค่าทรัพยากรในพื้นที่และอุตสาหกรรมอื่นๆ ดังนี้

1) เป็นพื้นฐานการเพิ่มมูลค่าทรัพยากรในพื้นที่ ได้แก่ **น้ำมันปาล์ม** ที่เป็นวัตถุดิบตั้งต้นของอุตสาหกรรมโอลีโอเคมีคอล(Oleochemicals) ซึ่งต้องอาศัยผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีเป็นองค์ประกอบร่วม ยางพารา อุตสาหกรรมยางสังเคราะห์ เป็นต้น
2) เป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง
3) เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่ผลิตวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมแปรรูปพลาสติกในประเทศ
4) เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ ชิ้นส่วนรถยนต์ ยางรถยนต์ ชิ้นส่วนไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น
5) เป็นอุตสาหกรรมที่สร้างงานในทุกระดับ

[16]เงินลงทุนนี้ครอบคลุมการลงทุนทั้งส่วนที่เป็นหน่วยผลิต (Inside battery limit (ISBL)) ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ (Outside battery limit (OSBL) ถังเก็บน้ำมัน และการเตรียมพื้นที่

ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในภาคใต้

การวิเคราะห์การลงทุน รายได้ และผลตอบแทนการลงทุนเบื้องต้นของการพัฒนาผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี ณ ปี พ.ศ.2575 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของโครงการในช่วงเวลาการศึกษา สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 3-215**

ตารางที่ 3-215 ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในภาคใต้ ณ ปี พ.ศ.2575 (ปีสิ้นสุดโครงการ)

รายละเอียด	หน่วย	อุตสาหกรรมปิโตรเคมี			รวม
		ขั้นต้น	ขั้นกลาง	ขั้นปลาย	
กำลังการผลิต	ล้านตัน	8.3	4.8	7.8	**20.9**
จำนวนของ	ผลิตภัณฑ์	6	8	18	**30**
	โรงงาน	5	12	31	**48**
ลงทุนโรงงาน	ล้านบาท	134,000	127,300	150,750	**412,050**
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ	4,000	3,800	4,500	**12,300**
รายได้	ล้านบาทต่อปี	23,450	30,150	241,200	**294,800**
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี	700	900	7,200	**8,800**
ROI	ร้อยละ	-			**18.40**
กำไรขั้นต้น	ล้านบาทต่อปี	-			**103,850**
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี				**3,100**

ที่มา: SSB Study

เงินลงทุนสำหรับโรงงานปิโตรเคมีในโครงการ SSB มีทั้งหมด 48 โรงงาน เพื่อรองรับการผลิต 30 ผลิตภัณฑ์ เริ่มผลิตตั้งแต่ พ.ศ.2561-2575 รวมกำลังการผลิต 20.9 ล้านตันต่อปี คิดเป็นเงินประมาณ 412,050 ล้านบาท ซึ่งครอบคลุมเงินลงทุนค่าโรงงาน ทั้งส่วนการผลิต ระบบสนับสนุนต่างๆ สามารถสร้างรายได้ให้ประเทศประมาณ 294,800 ล้านบาทต่อปี เป็นผลตอบแทนการลงทุนเบื้องต้น (Return on investment, ROI) ร้อยละ 18.40

ภาพรวมเชิงพาณิชย์ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีจากกรณีโรงกลั่น 950 kBD เป็น 660 kBD

จากโรงกลั่นที่มีขนาดเล็กลงและมีหน่วยการผลิตที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ภาพรวมเชิงพาณิชย์เมื่อสิ้นสุดโครงการจะไม่เปลี่ยนแปลงไปมากนักในแง่ของจำนวนผลิตภัณฑ์และกำลังการผลิตรวม แต่จะเปลี่ยนแปลงในแง่ของเงินลงทุนที่จะลดลงและผลตอบแทนการลงทุน (SimpleROI) ของทั้งโครงการเพิ่มขึ้น ดังรายละเอียดการเปรียบเทียบภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโครงการปิโตรเคมี ของโรงกลั่นน้ำมันขนาด 950 kBD และ 660 kBD ใน **ตารางที่ 3-216**

ตารางที่ 3-216 การเปรียบเทียบภาพรวมเชิงพาณิชย์ของโครงการปิโตรเคมี กรณีโรงกลั่นน้ำมัน SSB: ขนาด 950 kBD และ 660 kBD

รายละเอียด	หน่วย	กรณี 950 kBD (1)	กรณี 660kBD (2)	กรณี 1-2	%ความต่าง	หมายเหตุ
จำนวนของ	ผลิตภัณฑ์	30	30	0	0	
	โรงงาน	48	47	-1	-2%	มีโรงงาน PDH เพียง 1 โรง
กำลังการผลิต	ล้านตัน	20.9	20.9	0.0	0%	เฉพาะกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมเคมีขั้นต้นที่มีการเปลี่ยนแปลง
ส่งออกปิโตรเคมีขั้นต้น (จาก SSB)	ล้านต้น	1.0	0.9	-0.1	-10%	
เงินลงทุนรวม	ล้านบาท	412,050	393,600	-18,450	-4%	
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ	12,300	11,750	-550		
รายได้	ล้านบาทต่อปี	294,800	298,200	+3,400	+1%	
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี	8,800	8,900	+100		
กำไรขั้นต้น	ล้านบาทต่อปี	103,850	113,900	+10,050	+10%	
	ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี	3,100	3,400	+300		
ROI		18.4%	19.6%	+1.2%		

ที่มา: SSB Study

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยน = 33.50 บาท/เหรียญสหรัฐฯ

นอกจากรายงานการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ที่ปรึกษายังได้พิจารณาเอกสารประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนในขั้นตอนที่ 3 ซึ่งจะต้องทำการวิเคราะห์และคัดเลือกตามราคาวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ที่เป็นปัจจุบัน ได้แก่ PTITFOCUS Special Annual Issue 2014 และ PTTFOCUS Vol.29 No.12 December 2015

3.8.2 การประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการ

ที่ปรึกษาทบทวนรายงานต่างๆ เพื่อนำข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายที่ผ่านการทบทวนราคาตลาด (Market Price) เป็นที่เรียบร้อยแล้วมาประมาณการทางการเงินเพื่อพิจารณาถึงกระแสเงินสดสุทธิที่คาดว่าจะเกิดจากการลงทุนและดำเนินโครงการภายใต้สภาวการณ์ปัจจุบัน โดยแสดงไว้ในหัวข้อ **"ราคาที่ใช้ในการคำนวณ"**ต่อไป

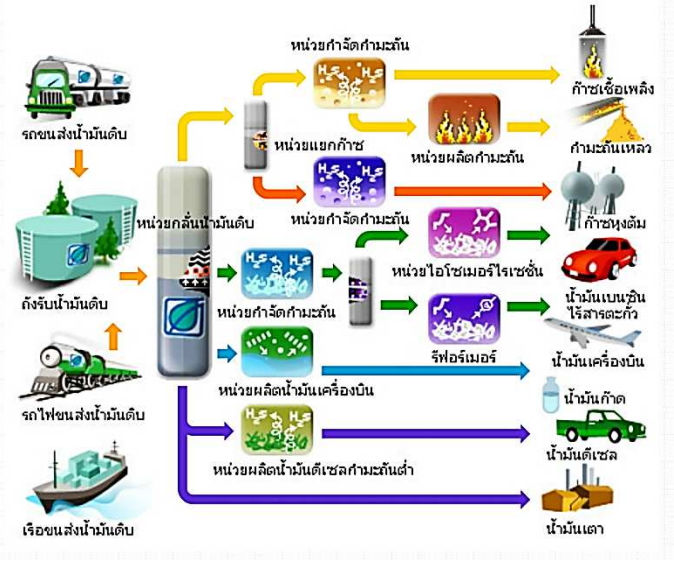
3.8.3 การวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในปีที่ผ่านมาและแนวโน้มต่อเนื่องในปี 2016 คาดว่าจะมีการขยายตัวของส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์ และการเติบโตของปริมาณขายโดยเฉลี่ยค่อนข้างทรงตัว ตามการคาดการณ์ของเอกสารรายงาน "จับทิศอุตสาหกรรม" ที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับ SCB-EIC เป็นผู้จัดทำ โดยกล่าวถึงการเกิดคลัสเตอร์ต่างๆ 4 ประเภท ซึ่งคลัสเตอร์ปิโตรเคมี ถือเป็น 1 ใน 4 คลัสเตอร์ที่สำคัญ ซึ่งมีบทบาทในการผลักดันอัตราการเติบโตของประเทศ

(1) ภาพรวมของโรงกลั่นน้ำมัน

จากสภาวะปัจจุบัน ที่ปรึกษาได้เสนอแนะทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 5 ตามเป้าหมายทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งที่ปรึกษาได้เสนอแนะว่าให้มีอุตสาหกรรมพลังงานขนาดใหญ่เกิดขึ้นในบริเวณภาคใต้ ตามโครงการการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นั้น อุตสาหกรรมที่ที่ปรึกษาได้แนะนำคือ ปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ซึ่งมีองค์ประกอบคือ อุตสาหกรรมปิโตรเลียมหรือโรงกลั่นน้ำมัน

อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน หรือ อุตสาหกรรมปิโตรเลียม เป็นอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการดัง**รูปที่ 3-28**



ที่มา: บมจ.บางจากปิโตรเลียม

รูปที่ 3-28 แสดงกระบวนการกลั่น

จาก**รูปที่ 3-28** แสดงกระบวนการกลั่นน้ำมัน โดยโรงกลั่นน้ำมันแต่ละโรงได้รับการออกแบบให้สามารถกลั่นน้ำมันดิบได้หลายประเภทรวมถึงวัตถุดิบอื่นๆ ให้เป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่างๆ ตามความต้องการของตลาด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้กำไรในการกลั่นน้ำมัน (Refinery Margin) สูงสุด โดยทั่วไปแล้ว หน่วยผลิตแต่ละหน่วยภายในโรงกลั่นน้ำมันจะทำหน้าที่ได้อย่างน้อยอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- กลั่นแยกสารไฮโดรคาร์บอนหลายๆ ประเภทที่อยู่ในน้ำมันดิบตามจุดเดือดที่ต่างกัน
- แปรสภาพไฮโดรคาร์บอนให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่ามากขึ้น
- ปรับปรุงผลิตภัณฑ์โดยการแยกสารปนเปื้อนออก
- ผสมผลิตภัณฑ์ชั้นกลาง (Intermediate Streams) เป็นน้ำมันสำเร็จรูป

ซึ่งปัจจัยนำเข้าของโรงกลั่นน้ำมันหรือวัตถุดิบหลักของการกลั่น คือ น้ำมันดิบ โดยมีการนำเข้าน้ำมันดิบกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นการนำเข้าน้ำมันดิบจากหลายประเทศ เพราะน้ำมันแต่ละแหล่งที่นำเข้ามาสามารถกลั่นน้ำมันชนิดต่างๆ ได้ในสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน ในขณะที่ประเทศต้องการใช้น้ำมันในสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน โดยประเทศไทยต้องการใช้น้ำมันดีเซลมากกว่าน้ำมันเบนซิน นอกจากนี้แต่ละโรงกลั่นน้ำมันก็ได้ผลิตภัณฑ์ที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้น แต่ละแห่งจึงต้องซื้อมาจากหลายประเทศมาผสมกัน เพื่อให้สามารถกลั่นน้ำมันสำเร็จรูปได้ตามที่ต้องการ หรือได้ในส่วนที่ผู้บริโภคต้องการใช้มากที่สุด ซึ่งจะได้ในสัดส่วนเป็นอย่างไร ขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัยคือ น้ำมันดิบที่นำเข้ามา และชนิดของโรงกลั่นน้ำมัน

น้ำมันดิบที่ขนส่งเข้ามาจากต่างประเทศ จะมีคุณสมบัติแตกต่างกันไปตามความหนาแน่น (Density) เช่น จากต่ำไปสูง (Light to Heavy) และจากปริมาณกำมะถัน จากต่ำไปสูง (Sweet to Sour) น้ำมันดิบประเภทที่มีความหนาแน่นและกำมะถันต่ำ (Light Sweet Crude Oil) จะมีราคาสูงกว่าน้ำมันดิบประเภทที่มีความหนาแน่นและกำมะถันสูง (Heavy Sour Crude Oil) ทั้งนี้ เพราะกระบวนการกลั่นและกระบวนการกำจัดสารปนเปื้อนที่มีขั้นตอนน้อยกว่า และให้ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่มีราคาสูงในปริมาณมากกว่า เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าดและ น้ำมันดีเซล โดยขนผ่านเรือขนส่งน้ำมันทางทะเลซึ่งทำการต่อท่อเข้าคลังกักเก็บน้ำมันดิบ และนำเข้าสู่กระบวนการกลั่น

กระบวนการกลั่น คือกระบวนการแยกโมเลกุลสารไฮโดรคาร์บอนที่อยู่ในน้ำมันดิบ และแปรสภาพสารดังกล่าวให้เป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมสำเร็จรูปที่มีมูลค่าสูงกว่า โดยสามารถกลั่นออกมาได้เป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมสำเร็จรูปหลักที่ได้จากโรงกลั่นน้ำมัน ดังนี้

- ก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- น้ำมันเบนซิน
- สารทำละลาย (Solvent)
- ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี (สารตั้งต้น)
- น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน/น้ำมันก๊าด
- น้ำมันดีเซล
- น้ำมันเตา
- ยางมะตอย
- กำมะถันเหลว
- ก๊าซหุงต้ม

โดยที่ค่าการกลั่นซึ่งเกิดจาก ราคา ณ โรงกลั่น ของน้ำมันสำเร็จรูปที่โรงกลั่นผลิตได้เฉลี่ยตามสัดส่วนปริมาณการผลิตของน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ ที่กลั่นได้ หักด้วยต้นทุนวัตถุดิบ คือ ราคาน้ำมันดิบรวมกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนำเข้า เช่น ค่าขนส่ง แต่รายได้จากค่าการกลั่นนี้ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า สารเคมี ค่าซ่อมบำรุง และค่าแรงต่างๆ เป็นต้น ซึ่งโรงกลั่นน้ำมันแต่ละแห่งจะมีค่าการกลั่นที่ไม่เท่ากัน เนื่องจากมีกระบวนการผลิตที่แตกต่างกันทำให้ได้ผลผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ ในสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน แม้จะใช้น้ำมันดิบประเภทเดียวกันก็ตาม

ทั้งนี้ ผลผลิตที่ได้จากการกลั่นน้ำมันนั้น จะมีการนำไปใช้ประโยชน์ใน 3 ส่วนคือ

1) จำหน่ายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันปริมาณความต้องการมีน้อยกว่าปริมาณการผลิต แต่คาดว่าช่วงเวลาของการเปิดดำเนินโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปจะเพิ่มสูงขึ้น
2) จำหน่ายต่างประเทศ (ประเทศเพื่อนบ้าน) ที่คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างสูงอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงระยะเวลาของการวิเคราะห์โครงการ ส่งผลให้มีความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน
3) จำหน่ายเป็นสารตั้งต้นให้กับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ที่จะพัฒนาไปพร้อมๆ กันในปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันดิบ ซึ่งมีความผันผวนและทรงตัวอยู่ในระดับต่ำในปัจจุบัน รวมทั้งภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวต่ำกว่าที่คาดการณ์ในหลายๆ ประเทศ เช่น จีน ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย สิงคโปร์ เป็นต้น ทำให้ส่งผลต่อภาพรวมการส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีของไทย หากเปรียบเทียบสายผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี 2 สาย ที่ปรึกษาพบว่าผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีสายโอเลฟินส์ (เช่น เอธิลีน, โพรพิลีน เป็นต้น) มีแนวโน้มที่อัตราการผลิต (อุปทาน) เกินกว่าความต้องการ (อุปสงค์) ไม่มากเท่าสายอะโรมาติกส์ (เช่น เบนซิน เป็นต้น) อีกทั้งการชะลอการผลิตของโรงงานปิโตรเคมีต่างๆ จะช่วยให้อุปทานส่วนเกินลดลงได้

แต่ถึงอย่างนั้น ปัจจัยที่จะส่งให้เกิดการฟื้นตัวของภาพรวมในการส่งออก คือ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก เนื่องจากอุตสาหกรรมพลาสติกต่างเป็นพื้นฐานที่ใช้บรรจุภัณฑ์ในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มเป็นจำนวนมาก ทำให้การฟื้นตัวเหล่านี้จะมีแนวโน้มเติบโตขึ้น ส่วนในด้านอุปสงค์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีอื่นมีแนวโน้มที่ดี เนื่องจากมีปัจจัยสนับสนุนมาจากนโยบายของรัฐประกอบกับการเติบโตของอุตสาหกรรมอื่นๆ จะผลักดันให้เกิดการค้าขายเคมีภัณฑ์มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการเติบโตของปริมาณการส่งออกของไทย ดัง**รูปที่ 3-29**

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับ SCB-EIC

รูปที่ 3-29 การเติบโตของปริมาณขายเฉลี่ยของผู้เล่นหลักและปริมาณการส่งออกปิโตรเคมีของไทย

จากรูปแสดงถึงอัตราการเติบโตของปริมาณขายเฉลี่ยของผู้เล่นหลัก และการเติบโตของปริมาณการส่งออกปิโตรเคมีของไทย ซึ่งมีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยอัตราการเติบโตที่คาดการณ์ จะอยู่ที่ร้อยละ 2

ซึ่งที่ปรึกษาได้ทบทวนเอกสารรายงานต่างๆ จึงวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ได้ โดยที่ปรึกษาจะนำข้อมูลกระแสเงินสดสุทธิที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการลงทุนในการก่อสร้างและการดำเนินโครงการของผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มีการผลิตในประเทศไทยจากการทบทวนรายงาน “รายงานฉบับสมบูรณ์ แนวทางการพัฒนาภาคใต้โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่อง: SSB Study”

ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาพบว่ามีผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีจำนวน 34 ผลิตภัณฑ์ โดยรายงานฉบับดังกล่าวเป็นรายงานที่ผ่านการศึกษามาตั้งแต่ปี พ.ศ.2553 จึงทำให้ไม่อาจสรุปได้ว่า ผลิตภัณฑ์ทั้ง 34 ผลิตภัณฑ์นี้ ยังคงมีอุปสงค์เพียงพอในปัจจุบันหรือไม่ ดังนั้นที่ปรึกษาจึงได้ทำการทบทวนรายงาน PTIT Focus พ.ศ.2557 เพื่อพิจารณาถึงอุปสงค์ทั้ง 34 ผลิตภัณฑ์ในปัจจุบัน ซึ่งภายหลังการทบทวน พบว่า ผลิตภัณฑ์ที่ยังคงมีอุปสงค์ในปัจจุบันมีด้วยกัน 13 ผลิตภัณฑ์ ดัง**ตารางที่ 3-217**

ตารางที่ 3-217 ผลิตภัณฑ์ที่มีอุปสงค์การผลิตในปัจจุบัน

รายชื่อผลิตภัณฑ์	อุปสงค์ของผลิตภัณฑ์
1. เอธิลีน (Ethylene)	มีความต้องการผลิตภัณฑ์สูงขึ้นร้อยละ 1 จากการส่งออก และความต้องการในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 3
2. โพรพิลีน (Propylene)	มีการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เนื่องจากต้องการส่งออกเพิ่มขึ้น เป็นผลจากการผลิตและส่งออกเม็ดพลาสติก PP (Polypropylene) ที่เพิ่มขึ้น
3. เบนซิน (Benzene)	ปริมาณการผลิตเบนซินลดลงร้อยละ 4 เนื่องจากมีการส่งออกลดลงร้อยละ 12
4. โทลูอีน (Toluene)	มีความต้องการโทลูอีนในประเทศลดลงร้อยละ 26 เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเนื่องมีความต้องการลดลง
5. พาราไซลีน (Paracylene)	มีการผลิตลดลง เนื่องจากการลดลงของการส่งออก และความต้องการในประเทศน้อยลง เนื่องจากความต้องการโพลีเอสเตอร์ลดลง
6. PET	มีการผลิตเคมีภัณฑ์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เนื่องจากตลาดต่างประเทศมีความต้องการเม็ดพลาสติกมากขึ้น เช่น PE ซึ่งมีการผลิตในอัตราร้อยละ 100 หรือใช้ทำขวดพลาสติก
7. LDPE/EVA	ความต้องการมีอัตราการปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 9
8. LLDPE	
9. HDPE	ความต้องการในประเทศลดลงร้อยละ 3 แต่เนื่องจากต่างประเทศมีการบริโภคเพิ่มขึ้น จึงทำให้ประเทศไทยมีการผลิต HDPE คงตัว
10. PP	มีปริมาณการผลิต PP เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เนื่องจากความต้องการในประเทศและการส่งออก
11. PVC	มีการผลิตและส่งออกน้อยลง แต่ความต้องการในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เนื่องจากการเติบโตของอุตสาหกรรมก่อสร้าง
12. PS/EPS	มีการผลิตเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เนื่องจากอุตสาหกรรมปลายทางมีการผลิตลดลง
13. ABS/SAN	อุตสาหกรรมยานยนต์เติบโตน้อยลง ทำให้การผลิต ABS/SAN ลดน้อยลงร้อยละ 21

ที่มา: รายงานการศึกษา PTIT Focus Special Issue 2014

จากผลการพิจารณาอุปสงค์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีใน**ตารางที่ 3-217** ที่ปรึกษาได้นำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเบื้องต้นในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยพิจารณาตามลำดับการศึกษาที่ทั้ง 4 ส่วนของการวิเคราะห์ความเหมาะสม โดยจำแนกเป็นลำดับได้ ดังนี้

1) **เงินลงทุนค่าก่อสร้างโรงงาน** ที่ปรึกษาได้ใช้ข้อมูลเงินลงทุนค่าก่อสร้างโรงงาน โดยอ้างอิงข้อมูลราคาตามรายงาน “รายงานฉบับสมบูรณ์ แนวทางการพัฒนาภาคใต้ โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่อง: SSB Study” ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์

ที่ปรึกษาได้ใช้ราคาพื้นฐานของโรงงานผลิตผลิตภัณฑ์เคมี อ้างอิงจาก CMAI (ปี พ.ศ. 2552) และนำมาปรับราคาให้เป็นปัจจุบันโดยใช้ดัชนีปรับราคาโรงงานของวิศวกรรมเคมี (Chemical engineering plant cost index) ปี พ.ศ. 2557 แต่ยังคงต้นทุนไว้ตามเดิม เนื่องจากเทคโนโลยีโดยรวมไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากจนกระทบกับราคาต้นทุน ที่ปรึกษาจึงยังคงใช้ราคาต้นทุนเทคโนโลยีตามเดิมที่ระบุไว้ในรายงาน SSB Study

และอีกส่วนหนึ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ที่ปรึกษาต้องนำมาคำนวณรวมด้วย คือ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมัน รวมถึงปิโตรเคมีนั้น ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะเป็นการลงทุนของรัฐบาล ซึ่งประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานดัง**ตารางที่ 3-218**

ตารางที่ 3-218 แสดงถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับธุรกิจอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันและปิโตรเคมี

โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค	ประมาณเงินลงทุน (ล้านเหรียญสหรัฐ)
นิคมอุตสาหกรรม	400
ท่าเรือ 2 ฝั่ง	200
ถนน	2
รถไฟ	180
ชลประทาน	260
ท่อส่งน้ำมัน*	587
รวม	**1,629**

ที่มา: รายงาน SSB Study

หมายเหตุ: * มูลค่าการลงทุนในส่วนของท่อส่งน้ำมัน อ้างอิงข้อมูลจากเอกสารสรุปสาระสำคัญ เรื่องโครงการเส้นทางยุทธศาสตร์พลังงาน by PTT

2) **ราคาที่ใช้ในการคำนวณ** ที่ปรึกษาได้ใช้ข้อมูลราคาในปัจจุบันนำมาใช้ในการคำนวณหาผลตอบแทนทางการลงทุน (Return on Investment: ROI) เบื้องต้นของผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี ซึ่งอ้างอิงจากรายงานที่ทำการทบทวน ดังรายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 3-219**

ตารางที่ 3-219 แสดงราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีใน ปี 2010 กับ ปี 2015

ลำดับ	ผลิตภัณฑ์	ราคาผลิตภัณฑ์ (2010)[17]	ราคาผลิตภัณฑ์ (2015)[18]
1	เอธิลีน (Ethylene)	768.10	820.00
2	โพรพิลีน (Propylene)	768.10	735.00
3	เบนซิน (Benzene)	624.70	566.00
4	โทลูอีน (Toluene)	-	567.50
5	พาราไซลีน (Paracylene)	-	-
6	PET	1,001.10	1,035.00
7	LDPE/EVA	974.00	1,189.00-1,191.00
8	LLDPE	911.40	1,147.00-1,149.00
9	HDPE	901.10	1,173.00-1,175.00
10	PP	903.10	975.00
11	PVC	740.05	810.00
12	PS/EPS	992.20	1,119.00-1,179.00
13	ABS/SAN	1,233.70	1,305.00

ที่มา: ที่ปรึกษา

[17] รายงานฉบับสมบูรณ์ "แนวทางการพัฒนาภาคใต้โดยใช้ผลิตผลในพื้นที่เสริมสร้างอุตสาหกรรมพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นตัวนำร่อง"
[18] www.platts.com/petrochemicals

3) **ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี** ที่ปรึกษานำผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีที่ได้ทำการทบทวนจำนวน 13 ผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีอุปสงค์ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศในปัจจุบัน และทำการเปรียบเทียบข้อมูลค่าผลตอบแทนทางการลงทุน (ROI) อุปสงค์ของการผลิตและบริโภคผลิตภัณฑ์ทั้ง 13 ผลิตภัณฑ์ของรายงาน SSB Study และ รายงาน PTIT Focus Special Annual Issue 2014 โดยที่ปรึกษาจะทำการกำหนดเกณฑ์ให้ผลตอบแทนการลงทุน (ROI) ซึ่งจากการทบทวนพบว่า ในรายงานได้กำหนดเกณฑ์ คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีแต่ละชนิดจะต้องมีค่าผลตอบแทนทางการลงทุน (ROI) มากกว่าร้อยละ 15 จึงจะถือว่ามีความเหมาะสมในการลงทุนที่จะทำการผลิตในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ซึ่งที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุน จำแนกรายผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี โดยสรุปผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านการลงทุนในลำดับที่ (4) ส่วนรายละเอียดในการวิเคราะห์จะแสดงอยู่ใน**ภาคผนวก ข5**

4) **วิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านการลงทุน และประเมินจากค่า ROI**

ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์ความเหมาะสม โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการทบทวนรายงาน SSB study โดยบริษัท ปตท. ซึ่งที่ปรึกษาได้ปรับมูลค่าการลงทุน ราคาขายเฉลี่ยต่อหน่วย ต้นทุนรวมต่อหน่วย เพื่อให้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน โดยสามารถแสดงผลการวิเคราะห์ได้ ดัง**ตารางที่ 3-220**

ตารางที่ 3-220 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุนโรงกลั่นน้ำมันขนาด 660 kBD ณ ปัจจุบัน

ปิโตรเลียม	มูลค่าลงทุนของผลิตภัณฑ์ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำลังการผลิตสูงสุด (ล้านบาร์เรลต่อปี)	กำลังการผลิต (%)	ปริมาณที่ผลิตได้ (ล้านบาร์เรลต่อปี)	ราคาขายเฉลี่ย (เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)	ต้นทุนรวมต่อหน่วย (เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)	กำไรต่อหน่วย (เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล	ค่า ROI (%)
ผลิตภัณฑ์จากน้ำมันดิบ	12,062.80	240.90	100%	240.90	49.72	39.99	9.73	18.06

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 3-220** แสดงถึงผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการลงทุนโรงกลั่นน้ำมันขนาด 660 kBD ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน การลงทุนโรงกลั่นน้ำมันมีมูลค่าสูงถึง 12,062.80 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีต้นทุนรวมต่อหน่วย 39.99 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และมีราคาขายเฉลี่ยอยู่ที่ 49.72 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งจะทำให้เกิดกำไรจากการขายน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปีละ 2,343 ล้านเหรียญสหรัฐต่อปี โดยมีค่าผลตอบแทนทางการลงทุน (ROI) อยู่ที่ร้อยละ 18.06

สำหรับการวิเคราะห์ความเหมาะสมของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีนั้น ที่ปรึกษาใช้ข้อมูลอ้างอิงจากการทบทวนรายงาน SSB Study โดย บริษัท ปตท. เช่นเดียวกับการวิเคราะห์อุตสาหกรรมปิโตรเลียม โดยสามารถแสดงผลการวิเคราะห์ได้ดัง**ตารางที่ 3-221**

ตารางที่ 3-221 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุน จำแนกตามผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

ผลิตภัณฑ์	มูลค่าลงทุนของผลิตภัณฑ์ (2558)	กำลังการผลิตสูงสุด	กำลังการผลิต	ปริมาณที่ผลิตได้	ราคาขายของผลิตภัณฑ์ (2558)	ต้นทุนขายต่อหน่วย	กำไรต่อหน่วย	ค่า ROI	ผลประเมินจากค่า ROI
1. เอธิลีน (Ethylene)	1,139.50	1,252,757.00	97%	1,215,174.29	820.00	693.59	126.41	11%	ผ่าน**
2. โพรพิลีน (Propylene)	1,139.50	1,252,757.00	97%	1,215,174.29	735.00	621.69	113.31	9%	ผ่าน**
3. เบนซีน (Benzene)	279.23	537,000.00	97%	520,890.00	566.00	204.93	361.07	67%	ผ่าน
4. โทลูอีน (Toluene)	-	-	-	-	567.50	-	-	-	-
5. พาราไซลีน (Paracylene)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. PET	194.70	300,000.00	90%	270,000.00	1,035.00	936.17	98.83	11%	ผ่าน**
7. LDPE/EVA	313.39	450,000.00	90%	405,000.00	1,191.00	1,067.14	123.86	14%	ผ่าน**
8. LLDPE	214.29	500,000.00	90%	450,000.00	1,149.00	1,074.81	74.19	14%	ผ่าน**
9. HDPE	208.62	500,000.00	90%	450,000.00	1,175.00	1,104.74	70.26	13%	ผ่าน**
10. PP	215.99	500,000.00	90%	450,000.00	975.00	801.17	173.83	36%	ผ่าน
11. PVC	291.56	400,000.00	90%	360,000.00	810.00	842.63	-32.63	N.A.	ไม่ผ่าน
12. PS/EPS	100.83	260,000.00	90%	234,000.00	1,179.00	1,063.29	115.71	26%	ผ่าน
13. ABS/SAN	195.63	200,000.00	90%	180,000.00	1,305.00	1,082.90	222.10	19%	ผ่าน

ที่มา: ที่ปรึกษา

หมายเหตุ: 1. ในกรณีที่แสดง ผ่าน** เนื่องจากผล ROI มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด แต่สามารถยอมรับได้ เพราะผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีความจำเป็นในการสร้างคุณค่าในการผลิตปิโตรเคมีขั้นต่อไป และสามารถยอมรับได้ในการผลิตจริง

2. ผลิตภัณฑ์เคมีที่ได้ทำตัวหนังสือสีแดงแสดงถึงผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถคำนวณเพื่อหาค่า ROI ได้ เนื่องจากไม่มีข้อมูลการลงทุน หรือ มีผลขาดทุน (แสดงเป็นลบ)

จาก**ตารางที่ 3-221** แสดงถึงผลิตภัณฑ์เคมีที่มีอุปสงค์อยู่ในตลาดในปัจจุบัน โดยมีค่าผลตอบแทนการลงทุน (ROI) ที่สามารถยอมรับให้เกิดการผลิตได้ เป็นอุตสาหกรรมปิโตรเคมีต่อเนื่องจากโรงกลั่นน้ำมัน โดยจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าว จะได้ผลิตภัณฑ์เคมี จำนวน 10 ผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการคัดเลือกจากเกณฑ์ของผลตอบแทนการลงทุน (ROI) โดยแบ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการคัดเลือกซึ่งมีค่าผลตอบแทนการลงทุน (ROI) มากกว่าร้อยละ 15 จำนวน 4 ผลิตภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการคัดเลือกแต่มีผลตอบแทนการลงทุนต่ำกว่าร้อยละ 15 จำนวน 6 ผลิตภัณฑ์ เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความจำเป็นในการสร้างคุณค่าของการผลิตผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีขั้นต่อไป

3.8.4 สรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีหรือปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีผลการพิจารณาคือ พัฒนาโรงกลั่นน้ำมันขนาด 660 kBD ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในประเภทผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุน สามารถสรุปข้อมูลมูลค่าการลงทุน รายได้ต่อปี ต้นทุนรวมต่อปี กำไรต่อปี จำแนกรายผลิตภัณฑ์รวมถึงข้อมูลรวมทุกผลิตภัณฑ์ ดังแสดงตาม**ตารางที่ 3-222**

ตารางที่ 3-222 ข้อมูลทางการเงินของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐ

ผลิตภัณฑ์	มูลค่าการลงทุน	รายได้ต่อปี	ต้นทุนรวมต่อปี	กำไรต่อปี	ค่า ROI ที่ได้	ผลประเมินจากค่า ROI
น้ำมันสำเร็จรูป	11,380.00	18,431.00	16,157.00	2,274.00	15-19%	ผ่าน
เอธิลีน (Ethylene)	1,139.50	996.44	842.83	153.61	11%	ผ่าน
โพรพิลีน (Propylene)	1,139.50	893.15	755.46	137.69	9%	ผ่าน
เบนซิน (Benzene)	279.23	294.82	106.74	188.08	67%	ผ่าน
PET	194.70	279.45	252.77	26.68	11%	ผ่าน
LDPE/EVA	313.39	482.36	432.2	50.16	14%	ผ่าน
LLDPE	214.29	517.05	483.66	33.39	14%	ผ่าน
HDPE	208.62	528.75	497.13	31.62	13%	ผ่าน
PP	215.99	438.75	360.53	78.22	36%	ผ่าน
PS/EPS	100.83	275.89	248.81	27.08	26%	ผ่าน
ABS/SAN	195.63	234.9	194.92	39.98	19%	ผ่าน
รวม	**15,381.68**	**23,372.56**	**20,332.05**	**3,040.51**	-	-

ที่มา: รายงาน SSB Study

จาก**ตารางที่ 3-222** แสดงข้อมูลทางการเงินของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลแล้ว พบว่า อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีที่ควรพัฒนาให้เกิดขึ้นในโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นั้น จะมีมูลค่าการลงทุนโดยรวมอยู่ที่ 15,381.68 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยการลงทุนดังกล่าวก่อให้เกิดรายได้ต่อปีอยู่ที่ 23,372.56 ล้านเหรียญสหรัฐ และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายต่อปีอยู่ที่ 20,332.05 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จะก่อให้เกิดกำไรต่อปีอยู่ที่ 3,040.51 ล้านเหรียญสหรัฐ

โดยสรุปข้อมูลมูลค่าการลงทุน ผลประโยชน์จากการลงทุนโครงการซึ่งพิจารณาจากการใช้จ่ายหมุนเวียนของเม็ดเงินลงทุนโครงการ ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการซึ่งพิจารณาจากกำไรที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ดัง**ตารางที่ 3-223**

ตารางที่ 3-223 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผลประโยชน์/ผลตอบแทน	อุตสาหกรรมปิโตรเลียม	อุตสาหกรรมปิโตรเคมี	รวม
มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	434,260.80	152,704.11	**586,964.91**
ผลประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ล้านบาท)	913,976.70	493,585.49	**1,407,562.19**
ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ (ล้านบาทต่อปี)	84,363.58	27,594.36	**111,957.94**

ที่มา: ที่ปรึกษา

หมายเหตุ: ที่ปรึกษาทำการแปลงมูลค่าต่างๆ ให้มีหน่วยเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินเหรียญสหรัฐในช่วงสิ้นปี พ.ศ. 2558 ซึ่งอยู่ที่ 36 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ

จาก**ตารางที่ 3-223** แสดงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนรวม 586,964.91 ล้านบาท มีมูลค่าผลประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 1,407,562.19 ล้านบาท และมีมูลค่าผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ 109,458.36 ล้านบาท ต่อปีทั้งนี้ที่ปรึกษาได้นำตัวเลขมูลค่าผลประโยชน์ดังกล่าวไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ

3.9 การเสนอแนะทางเลือกการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากผลการศึกษาในหัวข้อที่ 3.1 นั้น พบว่า การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เพื่อการขนส่งสินค้าอาจต้องพิจารณาในเรื่องของความเหมาะสมในการลงทุน ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงขอเสนอทางเลือกในการพัฒนาทางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ของการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่จังหวัดสงขลา โดยมีการบริหารจัดการร่วมกันกับท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อสร้างปริมาณการขนส่งให้เกิดขึ้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งเมื่อมีกิจกรรมและปริมาณการขนส่งเกิดขึ้นที่จังหวัดสงขลาแล้ว กิจกรรมการขนส่งที่เกิดขึ้นดังกล่าวจะเป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ในอนาคต

สาเหตุที่ที่ปรึกษาเสนอแนะให้มีการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนา Transshipment Port การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นที่จังหวัดสงขลา โดยมีการบริหารจัดการร่วมกับท่าเรือสิงคโปร์นั้น เนื่องจากในปัจจุบันท่าเรือสิงคโปร์มีปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ใกล้เคียงกับปริมาณการขนส่งที่สามารถรองรับได้ คือ 35 ล้าน ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี ดังแสดงตาม**ตารางที่ 3-224**

ตารางที่ 3-224 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของท่าเรือสิงคโปร์

	ปี (พ.ศ.)				อัตราการขยายตัว (ร้อยละเฉลี่ยต่อปี)
	2554	2555	2556	2557	
ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ (ล้าน TEU)	29.94	31.65	32.60	33.55	3.87

หมายเหตุ: ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต

ที่มา: www.singaporepsa.com

จาก**ตารางที่ 3-224** แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือสิงคโปร์ โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2554 มีปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ 29.94 ล้านตู้ โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2557 มีปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์จำนวนทั้งสิ้น 33.35 ล้านตู้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 อยู่ที่ 3.41 ล้านตู้ และคิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.87 ต่อปี ซึ่งหากท่าเรือสิงคโปร์ยังมีการขยายตัวของการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในอัตราดังกล่าว สามารถคาดการณ์ได้ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์จะเกินกว่าความสามารถในการรองรับของท่าเรือในอีกไม่กี่ปี ที่ปรึกษาจึงได้ทำการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ใน 3 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 ขยายตัวปกติ (Base Case) มีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 3.87 ต่อปี

กรณีที่ 2 ขยายตัวต่ำ (Low Case) มีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 2.70 ต่อปี

กรณีที่ 3 ขยายตัวสูง (High Case) มีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 4.70 ต่อปี

โดยมีผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ในปี พ.ศ. 2558-2574 ดัง**ตารางที่ 3-225**

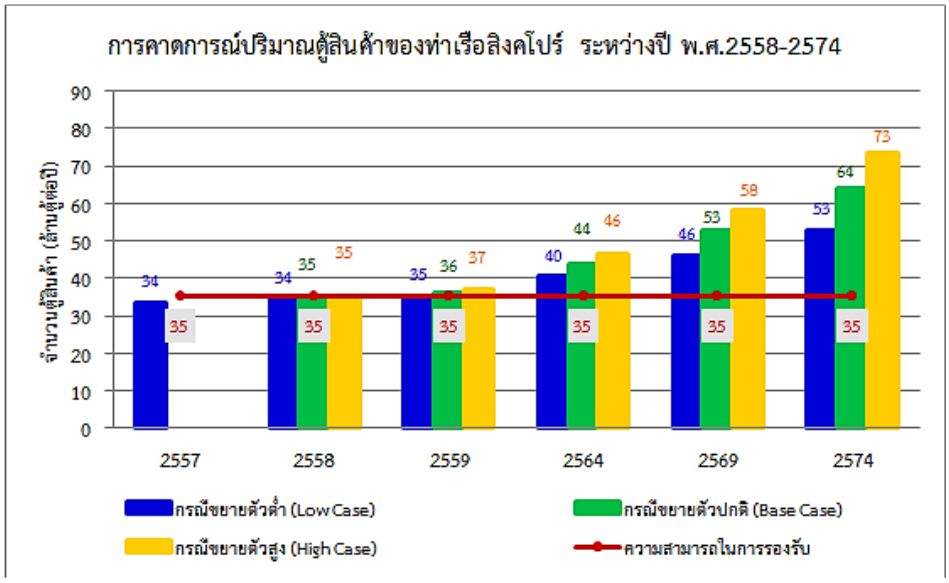
ตารางที่ 3-225 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ในปี พ.ศ.2558-2574

หน่วย: ล้านตู้ต่อปี (TEUs)

กรณีวิเคราะห์	อัตราการขยายตัว (ร้อยละต่อปี)	ปี (พ.ศ.)					
		2557	2558	2559	2564	2569	2574
กรณีขยายตัวต่ำ (Low Case)	2.70	33.55	34.46	35.39	40.43	46.19	52.77
กรณีขยายตัวปกติ (Base Case)	3.87		34.85	36.20	43.76	52.91	63.98
กรณีขยายตัวสูง (High Case)	4.70		35.13	36.78	46.27	58.22	73.25

หมายเหตุ: ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต

ที่มา: คำนวณโดยที่ปรึกษา



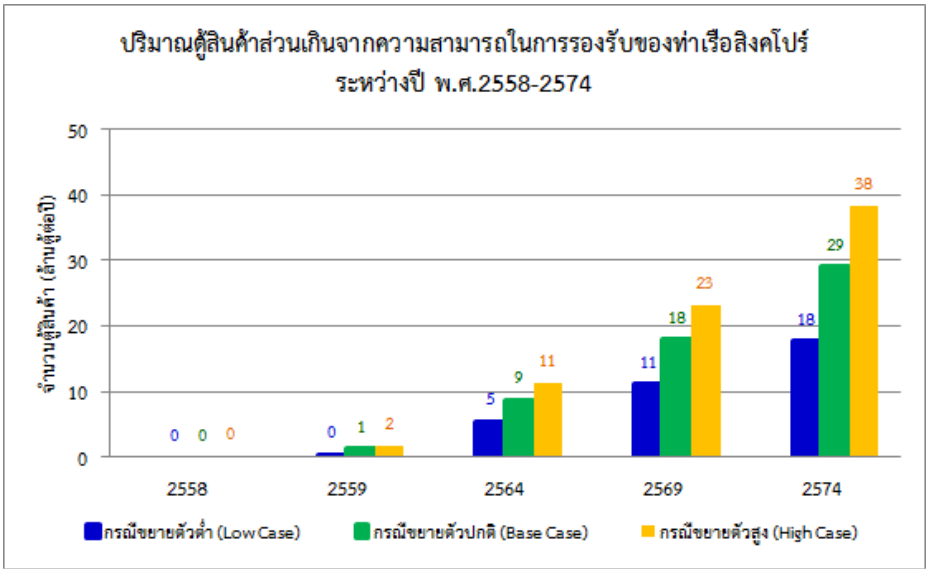
รูปที่ 3-30 การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ.2558-2574

โดยมีปริมาณตู้สินค้าเกินจากความสามารถในการรองรับของท่าเรือสิงคโปร์ 35 ล้านตู้ต่อปี ดังรายละเอียดใน**ตารางที่ 3-226**

ตารางที่ 3-226 ปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนเกินจาก
ความสามารถในการรองรับของท่าเรือสิงคโปร์

หน่วย: ล้านตู้ต่อปี (TEUs)

กรณีวิเคราะห์	**ปี (พ.ศ.)**				
	2558	**2559**	**2564**	**2569**	**2574**
กรณีขยายตัวต่ำ (Low Case)	-	0.39	5.43	11.19	17.77
กรณีขยายตัวปกติ (Base Case)	-	1.20	8.76	17.91	28.98
กรณีขยายตัวสูง (High Case)	0.13	1.78	11.27	23.22	38.25



รูปที่ 3-31 ปริมาณตู้สินค้าส่วนเกินจากความสามารถในการรองรับของท่าเรือสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ.2558-2574

จาก**ตารางที่ 3-226** ปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในส่วนที่เกินจากความสามารถในการรองรับของท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งจากส่วนที่เกินดังกล่าวที่ท่าเรือสิงคโปร์สามารถรองรับได้นั้นอาจจะต้องพิจารณาหาท่าเรือแห่งใหม่ที่จะใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า หรือ Transshipment Port เพื่อรองรับดังนั้นที่ปรึกษาจึงขอเสนอให้มีการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนา Transshipment Port ขึ้นที่จังหวัดสงขลา

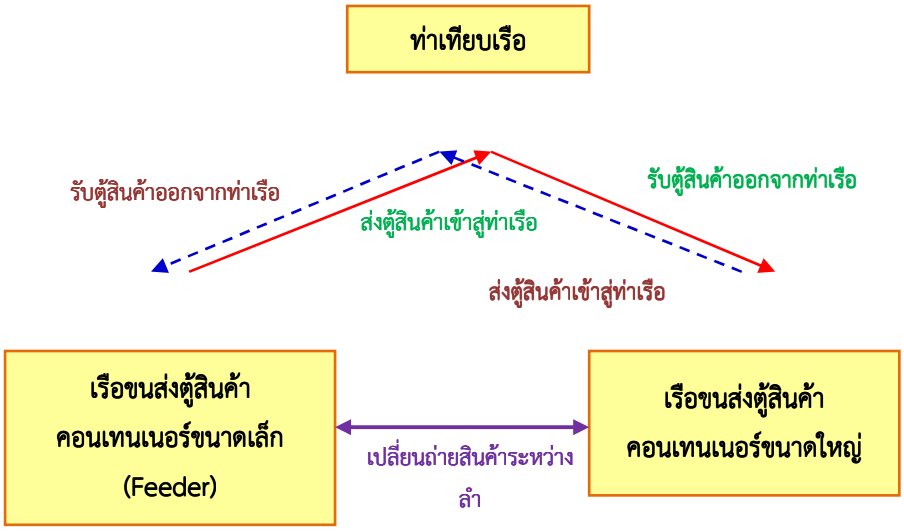
แนวคิดของการพัฒนา Transshipment Port ขึ้นที่จังหวัดสงขลาคือ ท่าเรือที่จะพัฒนาขึ้นที่จังหวัดสงขลา จะเป็นท่าเรือที่เป็นจุดรวบรวมตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ขนส่งโดยเรือขนาดเล็กหรือเรือ Feeder และทำการขนถ่ายตู้สินค้าลงสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะช่วยก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economics of Scale) โดยเมื่อพิจารณาจากรายละเอียดตามที่กล่าวข้างต้น จะพบว่า ความเป็นไปได้ของการพัฒนา Transshipment Port ขึ้นที่จังหวัดสงขลาขึ้นอยู่กับ 3 องค์ประกอบ คือ

(1) เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กหรือเรือ Feeder

(2) เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่

(3) ท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่

โดยทั้ง 3 องค์ประกอบดังกล่าว มีความสัมพันธ์ดังแสดงตาม**รูปที่ 3-32**



รูปที่ 3-32 ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของ Transshipment Port

จาก**รูปที่ 3-32** แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของ Transshipment Port ทั้ง 3 องค์ประกอบ ได้แก่ เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ และท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ โดยมีความสัมพันธ์ใน 3 ลักษณะคือ

ลักษณะที่ 1 เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กขนส่งสินค้ามารวมกันที่ท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขึ้นสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (เส้นทึบ)

ลักษณะที่ 2 เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ขนถ่ายสินค้าลงสู่ท่าเทียบเรือ จากนั้นเรือขนส่งตู้สินค้าขนาดเล็กรับสินค้าคอนเทนเนอร์จากท่าเทียบเรือกระจายสู่ท่าเทียบเรือต่างๆ (เส้นประ)

ลักษณะที่ 3 ขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือขนส่งตู้สินค้าขนาดเล็กกับเรือขนส่งตู้สินค้าขนาดใหญ่

ในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้พิจารณาข้อมูลในแต่ละองค์ประกอบดังกล่าว โดยองค์ประกอบในส่วนของท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่นั้น จะขึ้นอยู่กับการศึกษาความเหมาะสมทางกายภาพหรือเทคนิค ขณะที่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กหรือเรือ Feeder นั้น จากการศึกษาข้อมูลของที่ปรึกษา พบว่า ในประเทศไทยมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าโดยตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กอย่างน้อย 1 ราย คือ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (RCL) ซึ่ง ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557 อาร์ซีแอลเป็นเจ้าของเรือบรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ 35 ลำ โดยมีกำลังบรรทุก 1.53 ล้าน TEU ต่อปี ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลา ผู้ประกอบการรายดังกล่าวสามารถมาให้บริการที่ท่าเรือ Transshipment Port ได้ ดังนั้น ในการพิจารณาความเป็นไปได้ของการพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ขึ้นที่จังหวัดสงขลา จึงเป็นการพิจารณาถึงความเหมาะสมทางกายภาพและเทคนิค และโอกาสในการเข้ามาให้บริการของเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการพิจารณาโอกาสในการพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ในเบื้องต้น ซึ่งพิจารณาเพียงปัจจัยโอกาสในการเข้ามาให้บริการของเรือสินค้าขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ โดยที่ไม่ได้นำปัจจัยทางด้านความเหมาะสมทางกายภาพและเทคนิคมาพิจารณา ที่ปรึกษาพิจารณาเห็นว่าโอกาสในการพัฒนาการพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลา สามารถเกิดขึ้นได้ใน 2 รูปแบบคือ

รูปแบบที่ 1 เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก ที่มาจากจุดต้นทางคือท่าเทียบเรือในประเทศไทย เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ขนส่งสินค้ามารวมกันที่ท่าเรือ Transshipment Port จากนั้นขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขึ้นสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ที่มีจุดปลายทางคือประเทศในฝั่งตะวันออกหรือประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเช่น ฮ่องกง จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมการขนส่งที่เกิดขึ้นดังกล่าว จะมีส่วนช่วยลดต้นทุนการขนส่งเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบเดิมคือ การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กไปยังท่าเรือของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก

รูปแบบที่ 2 เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก ที่มาจากจุดต้นทางคือท่าเทียบเรือในประเทศไทย เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ขนส่งสินค้ามารวมกันที่ท่าเรือ Transshipment Port จากนั้นขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขึ้นสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ที่มีจุดปลายทางคือประเทศในฝั่งตะวันตก ที่เป็นการขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกา ซึ่งกิจกรรมการขนส่งที่เกิดขึ้นดังกล่าว จะมีส่วนช่วยลดต้นทุนการขนส่งเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบเดิมคือ การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กไปยังท่าเรือที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าท่าเรือสิงคโปร์

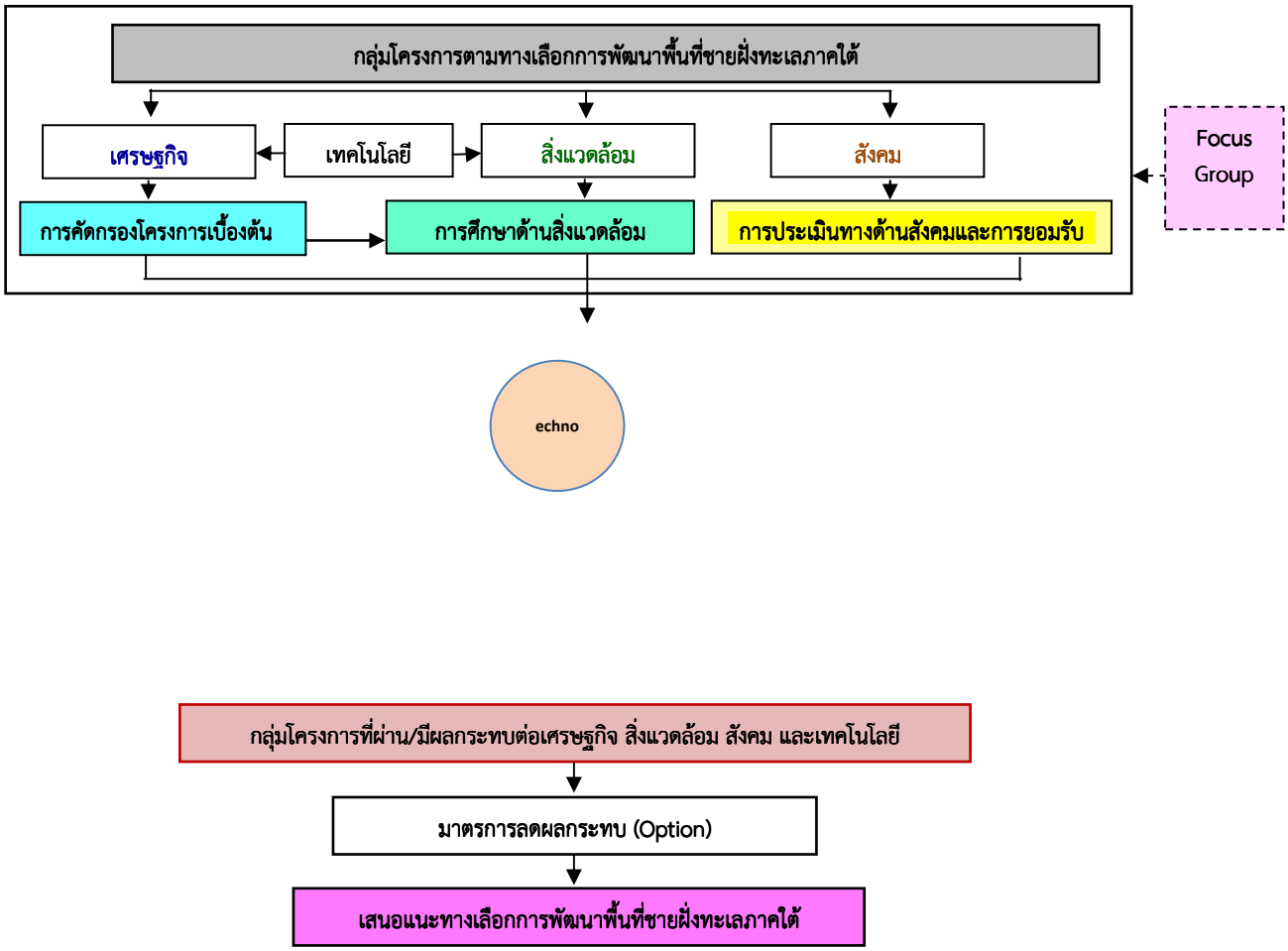
แต่อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่ารูปแบบการขนส่งทั้ง 2 รูปแบบดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดผลประโยชน์จากการประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้า แต่ก็มีประเด็นที่ควรนำมาพิจารณาคือ จำนวนครั้งที่เกิดกิจกรรมการขนถ่ายสินค้า ซึ่งจำนวนครั้งที่เกิดกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าดังกล่าวจะสะท้อนไปยังค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งที่ผู้ประกอบการผลิตหรือขนส่งสินค้าจะต้องจ่าย โดยรูปแบบการขนส่งในปัจจุบันจะมีกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้น 3 ครั้งคือ การขนถ่ายสินค้าจากท่าเทียบเรือต้นทางขึ้นสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก การขนถ่ายสินค้าจากเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กลงสู่ท่าเรือที่เป็น Transshipment Port และการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือ Transshipment Port สู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ขณะที่รูปแบบการขนส่งสินค้าภายหลังจากมีการพัฒนา Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลาตามรูปแบบที่ระบุดังกล่าวนั้น จะมีกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้นประมาณ 5 ครั้งคือ การขนถ่ายสินค้าจากท่าเทียบเรือต้นทางขึ้นสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก การขนถ่ายสินค้าจากเรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กลงสู่ท่าเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลา และการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลาสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ การขนถ่ายสินค้าจากเรือขนส่งตู้ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่สู่ท่าเทียบเรือ Transshipment Port ปลายทาง และการขนถ่ายสินค้าจากท่าเทียบเรือ Transshipment Port ปลายทางสู่เรือขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่สู่ท่าเทียบเรือปลายทางของการขนส่งสินค้า

ดังนั้น ถ้าหากมีการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาท่าเทียบเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลา ควรจะมีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมทางกายภาพและเทคนิค รวมถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่งเปรียบเทียบระหว่างการขนส่งในรูปแบบปัจจุบันที่มีกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้น 3 ครั้ง กับรูปแบบการขนส่งภายหลังจากที่มีการพัฒนาท่าเรือ Transshipment Port ที่จังหวัดสงขลาซึ่งจะประหยัดต้นทุนในส่วนของการขนส่ง แต่อาจจะมีกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้นประมาณ 5 ครั้ง

3.10 การศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติ ตามกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assesment: SEA)

ที่ปรึกษา ศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยนำกลุ่มโครงการการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้น โดยที่ปรึกษาเลือกกลุ่มโครงการตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ที่มีเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 5 มาวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assesment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านสังคมและการมีส่วนร่วม และมิติด้านเทคโนโลยี ทั้งนี้การที่ที่ปรึกษาเลือกพิจารณากลุ่มโครงการตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโตนั้น เนื่องจากทางเลือกที่ 3 เป็นการกำหนดให้การพัฒนาเป็นไปในขั้นสูงสุดเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 5 ที่ได้กำหนดไว้ เป็นการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งกลุ่มโครงการตามทางเลือกที่ 3 นี้ มีด้วยกันทั้งสิ้น 57 โครงการ ดังแสดงรายละเอียดใน**ภาคผนวก ข-2**

สำหรับการวิเคราะห์ที่ปรึกษานำกลุ่มโครงการตามทางเลือกที่ผ่านการคัดกรองเบื้องต้นในทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) ซึ่งเป็นมิติด้านเศรษฐกิจ มาพิจารณาร่วมกับมิติด้านสิ่งแวดล้อมจากการกำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์เบื้องต้น (Scoping) และมิติทางด้านสังคม ซึ่งเป็นการพิจารณาผลกระทบของโครงการที่มีต่อสังคมร่วมกับผลจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 1-8 ในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนอง และกระบี่ และสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จังหวัดสงขลาซึ่งเป็นกระบวนการการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในการจัดทำแผนพัฒนาฯ สำหรับมิติทางด้านเทคโนโลยีนั้น ที่ปรึกษาทำการพิจารณาร่วมกับมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากการพิจารณาร่วมกัน 4 มิติจะทำให้ทราบว่ากลุ่มโครงการใดที่ไม่ส่งผลกระทบ และกลุ่มโครงการใดที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี จากนั้นที่ปรึกษาจึงนำกลุ่มโครงการที่มีผลกระทบมาพิจารณาโดยผู้เชี่ยวชาญในรูปแบบ Round Table เพื่อพิจารณาว่าโครงการที่มีผลกระทบนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามแผนยุทธศาสตร์และ/หรือแผนงานที่ได้กำหนดไว้หรือไม่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงโครงการ เช่น ปรับเปลี่ยนขนาดโครงการ พื้นที่ตั้งโครงการ หรือไม่ และโครงการใดไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และหามาตรการลดผลกระทบร่วมกันโดยการศึกษาแสดงดัง**รูปที่ 3-33**



รูปที่ 3-33 กรอบการศึกษา วิเคราะห์ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติ

3.10.1 มิติด้านเศรษฐกิจ

สำหรับมิติทางด้านเศรษฐกิจที่ปรึกษาได้เสนอแนะทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีด้วยกัน 3 ทางเลือก ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) คือ การดำเนินตามสภาพปัจจุบัน ไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะสอดคล้องกับการเติบโตในอดีต ได้แก่ การเติบโตของภาคเกษตรกรรมที่จำกัด การเติบโตของอุตสาหกรรมที่เน้นการเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลิตผลด้านเกษตรกรรมในพื้นที่ที่มีลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไป และมีการเติบโตของภาคท่องเที่ยว คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และภาคพลังงานในอัตราเท่าเดิม โดยการพัฒนาในทางเลือกที่ 1 นี้จะเป็นไปตามยุทธศาสตร์ที่เน้นให้ภาคใต้เป็นศูนย์กลางแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร และเป็นจุดหมายเพื่อการท่องเที่ยวหลักของประเทศ

ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ซึ่งภาคใต้ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป เป็นการนำเป้าหมายรายสาขาของทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 มาประยุกต์ใช้เป็นเป้าหมาย ซึ่งภาคการเกษตรจะไม่มีการขยายตัวในทางเลือกที่ 2 นี้ เนื่องจากถูกจำกัดด้วยปริมาณพื้นที่เพาะปลูกที่ภาคใต้มีการใช้อย่างเต็มพื้นที่แล้ว ดังนั้น อัตราการขยายตัวในทางเลือกนี้จะเป็นการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตร สำหรับการท่องเที่ยวและภาคอุตสาหกรรมจะมีการใช้ศักยภาพอย่างเต็มที่

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูงให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่อัตราร้อยละ 5 ตามทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 โดยเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูงพอที่จะทำให้เกิดอัตราการเติบโตของ GRP อย่างมีนัยสำคัญ

จากการคัดกรองโครงการในเบื้องต้นและพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในทางเลือกที่ 1 กรณีฐานและ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ มีด้วยกันทั้งสิ้น 53 โครงการ สำหรับทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโตนั้น มีโครงการใหม่เพิ่มขึ้น 4 โครงการ คือ โครงการที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจดังนั้นทางเลือกที่ 3 จึงมีโครงการทั้งสิ้น 57 โครงการ ซึ่งรายละเอียดแสดงดัง**ภาคผนวก ข2**

3.10.2 มิติด้านสิ่งแวดล้อม

มิติด้านสิ่งแวดล้อมได้กำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Scoping) เบื้องต้น ซึ่งกำหนดประเด็นหลักของการประเมินทางเลือกเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนา คือ ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในแต่ละพื้นที่แต่ละกลุ่มโครงการและแต่ละทางเลือก ซึ่งอาจแตกต่างกันในแต่ละกลุ่มโครงการ โดยพิจารณา ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติทางเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคม และมิติเทคโนโลยีเพื่อให้ประเด็นที่จะนำมาศึกษามีความครบถ้วนสมบูรณ์มีมุมมองหลายมิติและเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดดัชนีและตัวชี้วัดการพัฒนาที่ยั่งยืนและนำเสนอค่าดัชนีและตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับประเด็นผลกระทบตามลักษณะกิจกรรมหรือการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งจะไม่ใช้ค่ามาตรฐานในระดับประเทศเพียงอย่างเดียว แต่ทำการพิจารณาดัชนีชี้วัดและเป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 2 ส่วน ควบคู่กันไป ดังนี้

(1) พิจารณาให้สอดคล้องตามศักยภาพและขีดจำกัดของระบบสิ่งแวดล้อมหรือพื้นที่ (Carrying Capacity) รวมถึงเป้าหมายการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ที่เป็นเป้าหมายของการพัฒนา เช่น พื้นที่ที่มุ่งเน้นด้านการท่องเที่ยวและการประมง มีขีดความสามารถในการรองรับมวลสารน้อยกว่าพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาตามยุทธศาสตร์หลักของพื้นที่ โดยการพัฒนาจะพิจารณาถึงเป้าประสงค์หลักของพื้นที่และขีดความสามารถของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนา

(2) พิจารณาในมิติของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาในทัศนะของการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยตัวชี้วัดจะใช้ข้อมูลทุติยภูมิที่หน่วยงานราชการได้จัดเก็บเป็นประจำเพื่อรายงานสถานการณ์ต่างๆ ตามหน้าที่ความรับผิดชอบหลักของหน่วยงานนั้นๆ อาทิ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

ซึ่งจากกรอบแนวทางการพัฒนา 2 ส่วน ได้แก่ 1) การพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจหลักและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก และ 2) แรงกดดันทั้งจากภายนอกและภายในของประเทศต่อการพัฒนาในมิติต่างๆ สามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(1) มิติสิ่งแวดล้อม คือ มีทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ได้แก่
- มีการพัฒนาบนฐานทรัพยากรธรรมชาติ ต้องไม่เกินขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ในระยะยาว
- มีระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่า ความหลากหลายทางชีวภาพได้รับการสงวนดูแลให้มีความอุดมสมบูรณ์
- คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ อากาศ ดิน ฯลฯ มีความปลอดภัยและเหมาะสม สำหรับการดำรงชีวิตเป็นแหล่งผลิตอาหารการพัฒนาทางการเกษตรและการท่องเที่ยว

(2) มิติเศรษฐกิจ คือ เติบโตอย่างมีเสถียรภาพ มีการกระจายรายได้ ลดช่องว่างทางสังคม

(3) มิติสังคม คือ มีปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตอย่างเพียงพอ การพึ่งพาตนเอง มีบริการพื้นฐานเพียงพอ มีคุณภาพชีวิตที่ดี สังคมในชุมชนอยู่เย็นเป็นสุข

โดยพิจารณาตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและสรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

(1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง) มีแนวทางการพัฒนา คือ

1) ฟื้นฟูและรักษามนต์เสน่ห์ของความเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีคุณภาพระดับโลก (Andaman Paradise) ให้สามารถสร้างรายได้อย่างยั่งยืน
2) พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการพื้นฐานด้าน ICT และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวของเกาะภูเก็ต เช่น กลุ่ม MICE/Marina
3) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่มีศักยภาพและการเข้าถึงให้มีความสะดวกปลอดภัย เช่น ถ้ำ น้ำตก ในจังหวัดกระบี่ ตรัง
4) พัฒนาบุคลากร ด้านการผลิต การค้าและบริการ เตรียมพร้อมรับการเปิดการค้าเสรี
5) พัฒนาบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ได้แก่ พัฒนาถนน 4 ช่องจราจรช่วง ชุมพร-ระนอง-พังงา / กระบี่-ตรัง พัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือ Marina เกาะภูเก็ต / กระบี่
6) เพิ่มประสิทธิภาพยกระดับมาตรฐานสู่ระดับสากล ควบคู่ไปกับการศึกษาความสามารถในการรองรับ Carrying Capacity เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

7) สร้างระบบเตือนภัยและการเตรียมการรองรับกรณีเกิดภัยที่ได้มาตรฐาน มีการตรวจสอบความพร้อมและการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง
8) เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตรโดยเฉพาะพืชเศรษฐกิจ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน ให้สามารถแข่งขันกับกลุ่มจังหวัดอื่น

(2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง) มีแนวทางการพัฒนาคือ

1) ใช้โอกาสจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเกษตรและมีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าและศักยภาพของพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ (ยางพาราและปาล์มน้ำมัน) ของประเทศ
2) ใช้ความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยว และกิจกรรมประเพณีวัฒนธรรมและสินค้า OTOP อันเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ สร้างโอกาสจากกระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสุขภาพ
3) สร้างโอกาสจากกระแสนิยมอาหารปลอดภัย ในการรุกสู่การเป็นแหล่งผลิตอาหารปลอดภัยและมีคุณภาพ (ทะเลและไม้ผล)
4) ใช้ทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบสร้างโอกาสจากนโยบายภาครัฐและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและศูนย์โลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (สงขลา สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส) มีแนวทางในการพัฒนา คือ

1) มุ่งเน้นการเพิ่มมูลค่าให้กับศักยภาพหลักของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ ยางพารา สินค้าฮาลาล และการท่องเที่ยว (การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (สตูล) และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด)
2) เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการผลิตหลักให้เจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูป พัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพการผลิตสินค้าอาหาร พัฒนาการท่องเที่ยว
3) ขยายฐานเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มความหลากหลายของแหล่งสร้างรายได้และการจ้างงานภายในกลุ่มจังหวัด เพื่อรองรับการขยายการลงทุนอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของประเทศ และพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ
4) พัฒนาคนและสังคมให้มีคุณภาพและมีภูมิคุ้มกันที่ดีเพื่อเสริมสมรรถนะการพัฒนา โดยการพัฒนาความรู้ คุณธรรม และสุขภาวะ การสร้างความมั่นคงในการดำรงชีวิตของคนจนคนด้อยโอกาสให้สามารถพึ่งตนเองได้ การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเพิ่มผลิตภาพการผลิตและเพิ่มโอกาสด้านอาชีพและรายได้ และการอำนวยความเป็นธรรมและสร้างภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยงเพื่อแก้ปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้
5) เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมระดับชุมชน โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสู่การพึ่งตนเอง พัฒนาเศรษฐกิจชุมชนโดยการเพิ่มโอกาสการมีรายได้จากทรัพยากรในท้องถิ่น และส่งเสริมการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งเพื่อสร้างสันติสุขโดยเฉพาะการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งแก้ไขปัญหายาเสพติด

6) ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน โดยฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อรักษาความสมดุลเชิงนิเวศ สร้างความอุดมสมบูรณ์ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน และควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต
7) เสริมสร้างความเข้มแข็งทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับต่างประเทศ และการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้

3.10.3 ผลการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ (Focus Group) และสัมมนาระดมความคิดเห็น (Seminar)

จากการประชุมสัมมนาลักษณะกลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 1-8 ในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนอง กระบี่ และสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จังหวัดสงขลา ทำให้รับรู้ถึงความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ภาคใต้อย่างแท้จริง โดยที่ปรึกษานำผลจากการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลส่วนหนึ่งสำหรับการพิจารณาในมิติด้านสังคม ซึ่งสามารถสรุปผลจากการจัดประชุมลักษณะกลุ่มย่อยกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ดัง**ตารางที่ 3-227**

ตารางที่ 3-227 ผลสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ (Focus Group) และสัมมนาระดมความคิดเห็น

รูปแบบการประชุม	ผลสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุม
ประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ (Focus Group)	- Road Map ในการพัฒนาควรชัดเจน ว่าจะพัฒนาไปในทิศทางใด - ควรนำทางเลือกที่ประชาชนได้เลือกมาพิจารณาด้วย - ควรพัฒนาการท่องเที่ยว ใช้ศักยภาพเต็มที่และจัดทำแนวทางยกระดับการท่องเที่ยวในทุกพื้นที่ - ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในทุกรูปแบบการขนส่ง คือ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาอื่นๆ ตามมา - ปรับปรุงกฎหมายที่อาจขัดแย้งกับ Road Map ในกรณีที่มีการพัฒนา - ควรทบทวน ต้นทุนทางสังคมมาพิจารณาประกอบการพัฒนา - การให้ข้อมูลของภาครัฐหลายจุดยังไม่มีความชัดเจน ทำให้เกิดความสับสนอยากให้ภาครัฐนำข้อเท็จจริงมาแจ้งชาวบ้าน โดยผ่านองค์การบริหารส่วนจังหวัด และองค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อชาวบ้านจะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องจากภาครัฐโดยตรง - การมีส่วนร่วมของประชาชน ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง - นำเทคโนโลยีมาใช้ในการดูแล ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - จะดำเนินโครงการในพื้นที่ใด ควรจะสอบถามชาวบ้านในพื้นที่นั้นๆ ก่อนว่าเห็นด้วยหรือไม่ หากชาวบ้านในพื้นที่โครงการเห็นด้วย จึงค่อยสอบถามพื้นที่อื่นๆ ชาวบ้านไม่อยากทะเลาะกันเอง เนื่องจากมีคนนอกพื้นที่เข้ามาคัดค้านการพัฒนา - ต้องการให้ภาครัฐทำการศึกษาและชี้แจงชาวบ้านทั้งผลประโยชน์และผลกระทบที่ชาวบ้านจะได้รับจากการมีโครงการ เปรียบเทียบให้ชัดเจนว่าระหว่างผลประโยชน์กับผลกระทบอย่างไหนมากกว่ากัน - ชาวบ้านเป็นผู้เสียสละ ก็ควรจะได้รับผลประโยชน์บ้าง ไม่ใช่ผลประโยชน์ตกอยู่กับคนนอกพื้นที่ - ในกรณีที่ต้องทำท่าเรืออยากให้สร้างฝั่งอ่าวไทย เพราะปัจจุบันอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ส่งออกไปประเทศจีนต้องส่งที่ท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น - มีความวิตกกังวลถึงผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล การทำประมง และแนวปะการัง ที่เกิดจากโครงการก่อสร้างท่าเรือและโรงไฟฟ้า - ต้องการให้การพัฒนาต่างๆ สอดคล้องกับผังเมืองจังหวัด

รูปแบบการประชุม	ผลสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุม
	- การบริหารจัดการของภาครัฐขาดประสิทธิภาพ เช่น ท่าเรือก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า แต่ผู้บริหารจัดการเป็นหน่วยงานในท้องถิ่นซึ่งขาดประสบการณ์ทำให้เกิดปัญหาในการบริหาร การบริการ และปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา - ควรฝึกอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการ ดูแลผู้พิการ และผู้ด้อยโอกาส - ควรเน้นการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ภายใต้กรอบของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ทำลายทรัพยากรน้อย แต่ได้เงินมาก - ต้องการให้ดูการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จากผังเมืองในการพัฒนา เพื่อจัด Zoning ที่ชัดเจน และต่อยอดจากสิ่งที่มีในพื้นที่นั้น ให้ชาวบ้านมีรายได้เพิ่มมากขึ้น - ต้องการให้มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ที่จะไปใช้ในแต่ละกลุ่ม เนื่องจากภาคใต้มีทรัพยากรที่หลากหลาย เช่น ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม รัฐบาลจัดสรรงบประมาณได้ถูกต้อง เช่น จังหวัดนครศรีธรรมราช อยากให้ทุ่มงบในด้านการท่องเที่ยว (การเกษตรและท่องเที่ยวเป็นจุดขาย) - ควรส่งเสริมเทคโนโลยี กระบวนการ เครื่องมือทางการเกษตร และส่งเสริมให้เกษตรกรในจังหวัดมีความรู้ในการใช้งาน - สิ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญของผู้นำ คือ ต้องตอบโจทย์ความร่วมมือในชุมชนได้ และส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการการท่องเที่ยวโดยการมีส่วนร่วม - อยากให้ชุมชนเป็นผู้จัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ตนเอง - ไม่สนับสนุนให้มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เนื่องจากที่ผ่านมา 10 ปี ระบบนิเวศน์และป่าโกงกางได้เสื่อมหายไปเป็นจำนวนมากจากการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น น้ำเสียจากโรงงาน มลพิษ ดินตะกอน เป็นต้น - หากจะพัฒนาอุตสาหกรรมควรพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร - ประชาชนสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล เนื่องจากมีการค้าขายชายฝั่งตะวันออกประมาณร้อยละ 15 เนื่องจากท่าเรือทวายยังไม่มีความคืบหน้า และจังหวัดระนองมีท่าเรือระนอง ซึ่งมีร่องน้ำลึกที่เรือขนาดใหญ่สามารถเทียบท่าได้ แต่เนื่องจากการบริหารงานจึงไม่ประสบความสำเร็จมากนัก - มีความต้องการในการแก้ปัญหาขยะมูลฝอย เนื่องจากไม่มีโรงงานกำจัดขยะ (ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนับสนุน) จึงต้องการให้รัฐบาลสร้างความเข้าใจกับประชาชน และแก้ปัญหาเรื่องมลพิษ - สนับสนุนให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เช่น การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ต้องการให้พัฒนาเป็นท่าเรือท่องเที่ยว (เรือขนาดใหญ่) และพัฒนาด้านการคมนาคมทั้งทางถนนและทางราง ให้มีความสะดวกมากขึ้น อีกทั้งการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น - ต้องการให้มีการพัฒนาระบบปล่อยน้ำเสียจากโรงแรม เนื่องจากไม่มีการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย อีกทั้งการพัฒนาการกำจัดขยะ เนื่องจากจังหวัดกระบี่ยังไม่มีระบบการกำจัดขยะที่ดี โดยประชาชนปรารถนาให้จังหวัดกระบี่เป็นเมืองสีเขียว (Green City) คือ มีความปลอดภัยและสะอาด - ปัญหาในเรื่องของการครอบครองที่ดินซึ่งส่วนใหญ่เป็นของคนต่างชาติ ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นสูญเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ อีกทั้งยังมีแรงงานของต่างชาติซึ่งเข้ามาแย่งงานประชากรในพื้นที่
สัมมนาระดมความคิดเห็น (Seminar)	- ภาคใต้ควรมุ่งไปทางด้านการท่องเที่ยวที่สามารถกระจายรายได้ให้กับคนในพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เช่น สนามบิน ต้องขยายการรองรับนักท่องเที่ยว ปรับลดขนาดโรงไฟฟ้าให้เหมาะสมกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ควรพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดตามมาจากการพัฒนา ได้แก่ น้ำเสีย ขยะ การกัดเซาะชายฝั่ง - สนับสนุนให้พัฒนาโครงการที่มีอยู่เดิมให้เต็มศักยภาพก่อน - ภาคใต้จะเริ่มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในไม่ช้า จึงควรรีบสร้างฐานรายได้ เพราะถ้าสร้างไม่ทันสวัสดิการของ ภาครัฐจะไม่สามารถรองรับได้ - ควรมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดีรองรับเพื่อสร้างความสนใจให้แรงงานกลับมาพัฒนาพื้นที่ - ควรเน้นการพัฒนาฐานเดิมที่มีอยู่เพื่อใช้ให้เต็มศักยภาพ โดยเฉพาะทำให้ห่วงโซ่การผลิตนั้นเกิดการขยายออกไป

รูปแบบการประชุม	ผลสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุม
	- เพิ่มโอกาสสร้างแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวตามชายหาดให้เข้าไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ภายใน - เห็นด้วยกับการพัฒนาศักยภาพให้เต็มที่ของการท่องเที่ยวและการเกษตร แต่ยังขาดการท่องเที่ยวที่มีมูลค่าสูงมากทางภาคใต้ คือ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Medical Tourism) ทั้งนี้เพราะภาคใต้มีศักยภาพในการเป็น Medical Hub - การมีโรงไฟฟ้าถ่านหินเป็นเรื่องที่อ่อนไหวต่อการท่องเที่ยว - ควรให้ความสำคัญในการพัฒนาคนเป็นอันดับแรก - ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฝั่งอ่าวไทย เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไปยังที่ต่างๆ - ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน - ควรส่งเสริมภาคการเกษตรขนาดเล็กและขนาดกลาง เนื่องจากพื้นที่ทำการเกษตรมีน้อย

จาก**ตารางที่ 3-227** แสดงผลสรุปการประชุม Focus Group ครั้งที่ 1-8 ในพื้นที่จังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดกระบี่ และสัมมนาครั้งที่ 1 จังหวัดสงขลา ซึ่งที่ปรึกษานำผลข้างต้นมาพิจารณาร่วมกับการประเมินในมิติสังคม

สำหรับมิติด้านเทคโนโลยี ที่ปรึกษานำมาพิจารณาร่วมในการวิเคราะห์มิติด้านสิ่งแวดล้อมของกลุ่มโครงการตามทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเทคโนโลยีที่นำมาพิจารณาร่วมนี้เป็น เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสม (Appropriate Technology) ต่อการพัฒนาใน 7 สาขาเศรษฐกิจ สามารถเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน มีความเรียบง่ายและอ่อนโยนต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ทำลายระบบนิเวศวิทยาและสภาพสมดุลของสิ่งแวดล้อม และก่อความเสียหายต่อสังคมน้อยที่สุด

จากการคัดกรองโครงการเบื้องต้นของมิติด้านเศรษฐกิจ การกำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Scoping) เบื้องต้นของมิติด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1-8 และสัมมนาครั้งที่ 1 ของมิติด้านสังคม ที่ปรึกษานำผลการวิเคราะห์ในแต่ละมิติมาบูรณาการร่วมกัน โดยพิจารณาโครงการตามทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) จำนวน 57 ได้กำหนดสัญลักษณ์และเกณฑ์ในการพิจารณา ดัง**ตารางที่ 3-228** และ **ตารางที่ 3-229**

ตารางที่ 3-228 สัญลักษณ์ในการพิจารณาเพื่อบูรณาการร่วมกันใน 4 มิติ

สัญลักษณ์	การพิจารณาเพื่อบูรณาการร่วมกัน 4 มิติ
↑	ทิศทางบวกต่อด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี
↓	ทิศทางลบต่อด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี
▲	ไม่มีโอกาส / ไม่มีความรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม
●	อาจมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสังคม แต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด
✸	มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสังคม การป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า
(?)	ชะลอโครงการ

ตารางที่ 3-229 เกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อบูรณาการร่วมกันใน 4 มิติ

ผลการวิเคราะห์	การจัดกลุ่มโครงการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบ
มีผล ตั้งแต่ 2 ด้านขึ้นไป	<u>กลุ่มที่ 1</u> กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมการป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า
มีผล ด้านใดด้านหนึ่ง	<u>กลุ่มที่ 2</u> กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด
ไม่มีผล	<u>กลุ่มที่ 3</u> กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบด้านใดด้านหนึ่งแต่สามารถจัดการได้

โดยมีผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมดังแสดงใน**ตารางที่ 3-230**

ตารางที่ 3-230 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์						
1	โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา)	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
2	โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ● T	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
3	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดสงขลา จังหวัดนราธิวาส	↑	↓ ●	การจราจร/อุบัติเหตุ	↓ ●	ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
4	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การขยายตัวของเมือง, การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
5	โครงการขยายช่องทางการจราจรทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร – ระนอง – พังงา - ตรัง-สตูล เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4 ชุมพร-ระนอง ช่วง บ้านทรายแดง – บ้านบางนอน กม.585+250 – 603+000 และทางหลวงหมายเลข 404 และ 416 ตรัง-สตูล ช่วง อ.ย่านตาขาว – อ.ปะเหลียน อ.ทุ่งหว้า – อ.ละงู ระยะทาง 50 กม.)	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
6	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
7	โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.สาคู – บ.เกาะแก้ว จังหวัดภูเก็ต	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
8	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ สาย อ.หาดใหญ่ –ชายแดนไทย-มาเลเซีย	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
9	โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-หัวหิน, หัวหิน-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์)	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
10	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
11	โครงการทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - พังงา –ภูเก็ต	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
12	โครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)	↓	↓ ●		↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
13	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	↑	↓ ✸	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน การเติบโตขยายของเมือง
14	โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน สนับสนุน Land Bridge	↓	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน การเติบโตขยายของเมือง
15	โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) เป็น Transshipment Port	↑	↓ ●	การกัดเซาะชายฝั่ง / อุบัติเหตุและจราจรทางน้ำ	↓ ●	วิถีชีวิต การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน อาชีพประมงชายฝั่ง
16	โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	↑	↓ ●	การกัดเซาะชายฝั่ง / ทรัพยากรทางทะเลและการท่องเที่ยว / อุบัติเหตุและจราจรทางน้ำ	↓ ●	วิถีชีวิต อาชีพดั้งเดิม ประมงชายฝั่ง
17	โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge***	↓	↓ ✸	พื้นที่อนุรักษ์ / อุบัติเหตุและการรั่วไหล	↓ ✸	ขัดแย้งกับฐานทรัพยากรและการใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
สาขาพลังงาน						
1	โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
2	โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ธานี – สงขลา)	↑	↓ ●	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	การโยกย้าย/เวนคืนที่ดิน
3	โครงการพัฒนาระบบเคเบิ้ลใต้ทะเลไปยังบริเวณอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า	↑	↓ ●	ทรัพยากรทางทะเล (ช่วงก่อสร้าง)	▲	-
4	โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้	↑	↓ ●	การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน	▲	-
5	โครงการเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าในพื้นที่ภาคใต้จาก 33 เควี เป็น 22 เควี ระยะที่ 1	↑	▲	-	▲	-
6	โครงการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าระหว่างประเทศแบบระบบต่อระบบ (Grid to Grid)	↑	▲	-	▲	-
7	โครงการ Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) ในพื้นที่ อ.จะนะ สงขลา	↑	▲	-	▲	-
8	โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่	↑	↓ ●	การจัดการมลพิษ	↓ ●	ความขัดแย้งในชุมชน / ความเชื่อมั่น / การท่องเที่ยว
9	โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้วจังหวัดกระบี่	↑	↓ ✸	ผ่านพื้นที่อนุรักษ์	↓ ●	ความขัดแย้งในชุมชน / ความเชื่อมั่น / การท่องเที่ยว
10	โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 2 และท่าเทียบเรือ	↑	↓ ●	การจัดการมลพิษ /การกัดเซาะชายฝั่ง	↓ ●	ความขัดแย้งในชุมชน / ความเชื่อมั่น / อาชีพประมงชายฝั่ง
11	โรงกลั่นน้ำมัน***	↓ (?)	↓ ✸	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/การจัดการ	↓ ✸	ความขัดแย้งในสังคม/ การขยายตัวของเมือง/ ความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่น/ปัญหาสังคม

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
				มลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน		
12	โครงการวางท่อส่งน้ำมัน***	↓(?)	↓●	ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์	▲	-
สาขาอุตสาหกรรม						
1	โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (2 จังหวัดของภาคใต้ คือ สงขลา นราธิวาส)	↑	↓●	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/ การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓●	การขยายตัวของเมือง / ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
2	โครงการเมืองยาง	↑	↓●	การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓●	การขยายตัวของเมือง / ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	↑	↓●	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/ การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓●	การขยายตัวของเมือง / ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
4	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มรายได้และการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้	↑	↓ ●	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓ ●	การขยายตัวของเมือง / ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
5	โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหาร	↑	↓ ●	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓ ●	การขยายตัวของเมือง / ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
6	โครงการฝึกอบรมฝีมือแรงงานในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	↑	▲	-	▲	-
7	โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์*** อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช	↓ (?)	↓ ✸	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากร/ การจัดการมลพิษ / การจราจร / การกำหนดเขตกันชน	↓ ✸	ความขัดแย้งในสังคม / การขยายตัวของเมือง / เปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต / ความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่น / ปัญหาสังคม
สาขาเกษตรกรรม						
1	โครงการระบบส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง ต.กระบี่น้อย อ.เมือง จ.กระบี่	↑	↓ ●	ทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศ	↑	-
2	โครงการพัฒนาลุ่มน้ำตาปี-พุมดวง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	↑	↓ ●	ทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศ	↑	-
3	โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา	↑	↓ ●	ทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศ	↑	-

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
4	โครงการเพิ่มศักยภาพด่านสินค้าเกษตรชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	↑	▲	-	▲	-
5	โครงการส่งเสริมอาชีพด้านการเกษตรในจังหวัดชายแดนภาคใต้	↑	▲	-	↑	-
6	โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จ.ชุมพร	↑	↓ ●	การใช้ที่ดิน / ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ใกล้เคียง	↑	-
7	โครงการอ่างเก็บน้ำลำรูใหญ่ จังหวัดพังงา	↑	↓ ●	การใช้ที่ดิน / ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ใกล้เคียง	↑	-
8	โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง - จะนะ จังหวัดสงขลา	↑	↓ ●	การใช้ที่ดิน / ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ใกล้เคียง	↑	-
9	โครงการศึกษาความเหมาะสมการลงทุนวางท่อส่งน้ำดิบจากเขื่อนรัชชประภาไปเกาะภูเก็ต	↑	↓ ●	พื้นที่อนุรักษ์	↑	-
สาขาท่องเที่ยว						
1	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอารยะธรรม ประเพณี รองรับการท่องเที่ยวอาเซียนและนานาชาติ	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน
2	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา สัมมนา สุขภาพ และกิจกรรมระดับนานาชาติ	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน
3	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน

ลำดับที่	สาขา/ชื่อโครงการ	เศรษฐกิจและเทคโนโลยี	สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี		สังคมและการมีส่วนร่วม	
			ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา	ผลการประเมิน	ประเด็นพิจารณา
4	โครงการพัฒนาและเชื่อมโยงเครือข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงเกษตร/วิถีชีวิต และภูมิปัญญา	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน
5	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว Green & Unseen Andaman	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน
6	โครงการส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการเชิงรุก เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น สาธารณูปโภคพื้นฐาน
7	โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและกีฬาเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน	↑	↓ ●	ศักยภาพ / ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่	↓ ●	การเข้ามาของประชากรต่างถิ่น
สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม						
1	โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดกระบี่	↑	↑	-	↑	-
2	โครงการความร่วมมือการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	↑	↑	-	↑	-
3	โครงการบูรณาการการจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล 23 จังหวัด	↑	↑	-	↑	-
4	โครงการถ่ายโอนการสนับสนุนแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด	↑	↑	-	↑	-
สาขาความมั่นคง						
1	โครงการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จด้านแรงงานต่างด้าวเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	↑	▲	-	↑	-

หมายเหตุ *** หมายถึง โครงการที่พิจารณาเพิ่มเติมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจ

จาก**ตารางที่ 3-230** สามารถสรุปกลุ่มโครงการที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ได้ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

<u>กลุ่มที่ 1</u> กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม การป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า

<u>กลุ่มที่ 2</u> กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด

<u>กลุ่มที่ 3</u> กลุ่มโครงการที่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่สามารถจัดการได้

ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมการป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า

สาขา	โครงการ
คมนาคมขนส่งและโลจิกสติกส์	1. โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge ที่จังหวัดพังงา และอำเภอขนอมจังหวัดนครศรีธรรมราช
พลังงาน	1. โรงกลั่นน้ำมัน (ใกล้ท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge)
อุตสาหกรรม	1. โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

กลุ่มที่ 2 กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่ง แต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด

สาขา	โครงการ
คมนาคมขนส่งและโลจิกสติกส์	1. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล
พลังงาน	1. ท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่ (เป็นโครงการสำหรับรองรับโรงไฟฟ้ากระบี่)

กลุ่มที่ 3 กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบด้านใดด้านหนึ่งแต่สามารถจัดการได้

สาขา	โครงการ
คมนาคมขนส่งและโลจิกสติกส์	1. โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง (โครงการรถไฟฟ้ารางเบา) 2. โครงการศึกษาและออกแบบระบบไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 3. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส 4. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast) 5. โครงการขยายช่องทางการจราจรทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร – ระนอง – พังงา – ตรัง - สตูล เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4 ชุมพร-ระนอง ช่วง บ้านทรายแดง – บ้านบางนอน กม.585+250 – 603+000 และ ทางหลวงหมายเลข 404 และ 416 ตรัง-สตูล ช่วง อ.ย่านตาขาว – อ.ปะเหลียน อ.ทุ่งหว้า – อ.ละงู ระยะทาง 50 กม.) 6. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

สาขา	โครงการ
	6. โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.สาคู – บ.เกาะแก้ว จังหวัดภูเก็ต 7. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย อ.หาดใหญ่ –ชายแดนไทย- มาเลเซีย 8. โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-หัวหิน, หัวหิน-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์) 9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี 10. โครงการทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - พังงา -ภูเก็ต 11. โครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) 12. โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) สนับสนุนเป็น Transshipment Port 13. โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร 14. โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน
พลังงาน	1. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า 2. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า (สุราษฎร์ธานี – สงขลา) 3. โครงการพัฒนาระบบเคเบิ้ลใต้ทะเลไปยังบริเวณอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า 4. โครงการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยทุ่งกังหันลมในพื้นที่ภาคใต้ 5. โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินกระบี่ 6. โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 1 และโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหินเทพาฯ 2 และท่าเทียบเรือ 7. โครงการวางท่อส่งน้ำมัน
อุตสาหกรรม	1. โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (2 จังหวัดของภาคใต้ คือ สงขลา นราธิวาส) 2. โครงการเมืองยาง 2. โครงการส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ 3. โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มรายได้และการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ 4. โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหาร
เกษตรกรรม	1. โครงการระบบส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองแห้ง ต.กระบี่น้อย อ.เมือง จังหวัดกระบี่ 2. โครงการพัฒนาลุ่มน้ำตาปี-พุมดวง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 2. โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา 3. โครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จังหวัดชุมพร 4. โครงการอ่างเก็บน้ำลำรูใหญ่ จังหวัดพังงา 5. โครงการระบบระบายน้ำปลักปลิง - จะนะ จังหวัดสงขลา 6. โครงการศึกษาความเหมาะสมการลงทุนวางท่อส่งน้ำดิบจากเขื่อนรัชชประภาไปเกาะภูเก็ต

สาขา	โครงการ
ท่องเที่ยว	1. โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรม ประเพณีรองรับการท่องเที่ยวอาเซียนและนานาชาติ 2. โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา สัมมนา สุขภาพ และกิจกรรมระดับนานาชาติ 3. โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ 4. โครงการพัฒนาและเชื่อมโยงเครือข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงเกษตร/วิถีชีวิตและภูมิปัญญา 5. โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว Green & Unseen Andaman 6. โครงการส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการเชิงรุก เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว 7. โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและกีฬาเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน

หมายเหตุ: โครงการที่เป็นไปในทิศทางบวก ( ) และไม่มีโอกาส / ไม่มีความรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ( ) เป็นกลุ่มโครงการที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทั้ง 4 มิติ จึงไม่มีการจัดกลุ่มโครงการที่ส่งผลกระทบ

จากข้อมูลข้างต้น กลุ่มโครงการสำคัญที่ส่งผลกระทบเมื่อบูรณาการ 4 มิติ คือ

กลุ่มที่ 1 กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม การป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า มีด้วยกัน 3 โครงการ

กลุ่มที่ 2 กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวดมีด้วยกัน 2 โครงการ ดังนั้นกลุ่มโครงการที่สำคัญที่ส่งผลกระทบเมื่อบูรณาการ 4 มิติ มีทั้งสิ้น 5 โครงการ

ซึ่งโครงการจากทั้ง 2 กลุ่ม ที่ปรึกษานำเข้าสู่การระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณา นำเสนอมาตรการลดกระทบ (Option) และเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

สำหรับกลุ่มที่ 3 กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบด้านใดด้านหนึ่งแต่สามารถจัดการได้ เป็นกลุ่มที่สามารถบริหารจัดการผลกระทบได้ที่ปรึกษาจึงไม่นำกลุ่มที่ 3 นี้เข้าสู่การระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

กลุ่มโครงการที่นำเข้าสู่การระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ (Round Table) มีดังนี้

<u>กลุ่มที่ 1</u> กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม การป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า

1) โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge
2) โรงกลั่นน้ำมัน (ใกล้ท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge)
3) โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์

<u>กลุ่มที่ 2</u> กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด

1) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล
2) โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่

จากการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณานำเสนอมาตรการลดผลกระทบ (Option) สำหรับโครงการที่ส่งผลกระทบเมื่อบูรณาการ 4 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านสังคม และมิติด้านเทคโนโลยี มีรายละเอียดในแต่ละมิติได้ดังนี้

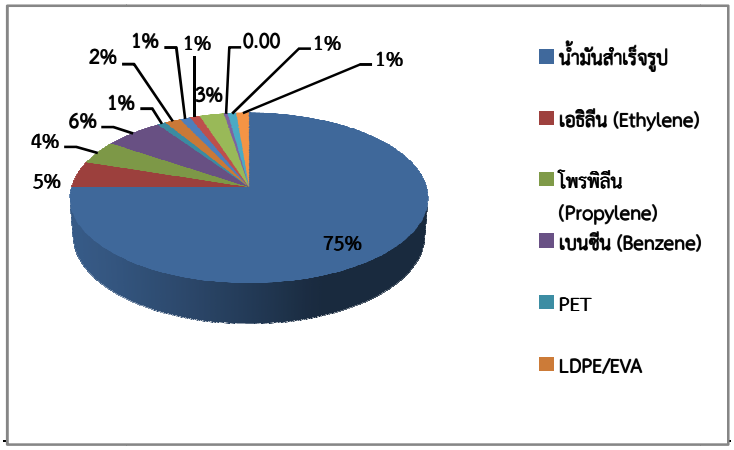
กลุ่มโครงการในกลุ่มที่ 1 กลุ่มโครงการที่ควรชะลอโครงการจากเหตุผลด้านเศรษฐกิจ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม การป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ อาจไม่คุ้มค่า

(1) มิติด้านเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์อุปสงค์ อุปทานและความเสี่ยงของอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ของอุตสาหกรรมดังกล่าว พบว่า เงื่อนไขที่อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีจะเป็นได้ทางเศรษฐกิจ คือ ผลิตภัณฑ์ของโครงการดังกล่าวจะต้องสามารถขายได้โดยมีอัตราส่วนกำไร (Profit Margin) ไม่ต่างไปจากอัตราปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทำกำไรให้กับโครงการโดยรวมในสัดส่วนที่สูงมาก ดัง**หัวข้อ 3.8 ในตารางที่ 3-231 ปริมาณการผลิต ราคาขายเฉลี่ย รายได้และกำไรจากการขายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี**

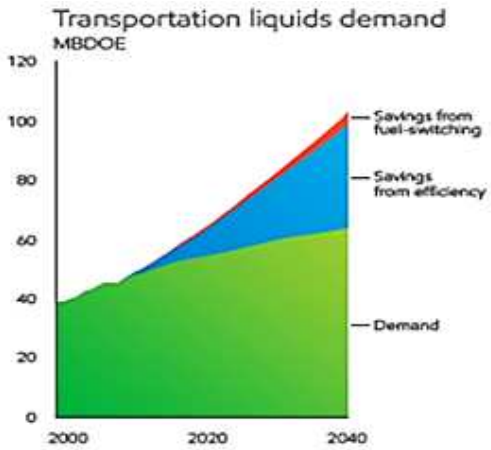
ตารางที่ 3-231 ปริมาณการผลิต ราคาขายเฉลี่ย รายได้และกำไรจากการขายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี

ผลผลิต	ปริมาณการผลิต (ต่อปี)	ราคาขายเฉลี่ยปี ค.ศ. 2008 (เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)	ราคาขายเฉลี่ยปี ค.ศ. 2015 (เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)	รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์ตามราคาขายในปีค.ศ. 2015 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
น้ำมันสำเร็จรูป	240,900,000.00 บาร์เรล	76.51	49.72	11,977.02	2,343
เอธิลีน (Ethylene)	1,215,174.00 ตัน	768.10	820.00	996.44	154
โพรพิลีน (Propylene)	1,215,174.00 ตัน	768.10	735.00	893.15	138
เบนซีน (Benzene)	520,890.00 ตัน	624.70	566.00	294.82	188
PET	270,000.00 ตัน	1,001.10	1,035.00	279.45	27
LDPE/EVA	405,000.00 ตัน	974.00	1,191.00	482.36	50
LLDPE	450,000.00 ตัน	911.40	1,149.00	517.05	33
HDPE	450,000.00 ตัน	901.10	1,175.00	528.75	32
Polypropylene (PP)	450,000.00 ตัน	903.10	975.00	438.75	78
โพลีไวนิลคลอไรด์ (PVC)	360,000.00 ตัน	740.05	810.00	291.60	-12
โพลีสไตรีน (PS/EPS)	234,000.00 ตัน	992.20	1,179.00	275.89	27
ABS/SAN	180,000.00 ตัน	1,233.70	1,305.00	234.90	40
รวม (ล้านเหรียญสหรัฐ)				**17,210.18**	**3,098.00**
รวม (ล้านบาท @ 35.00)				**602,356.30**	**108,430.00**



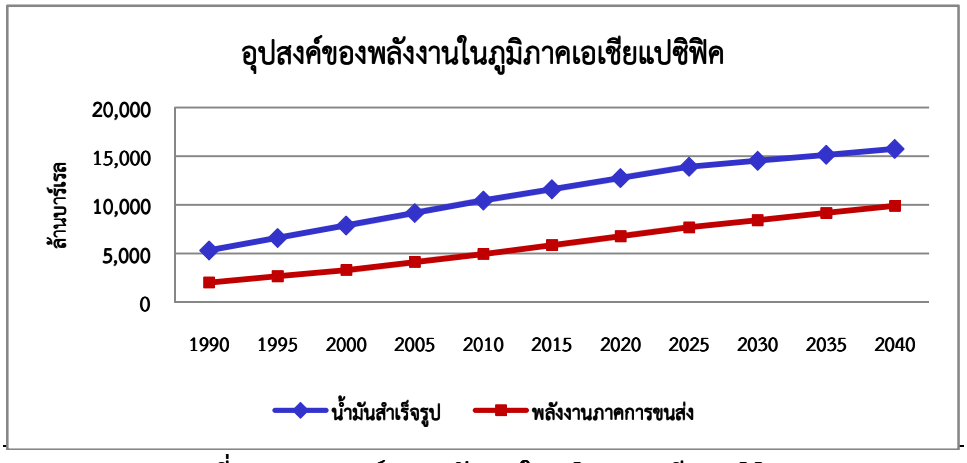
รูปที่ 3-34 สัดส่วนกำไรจากผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี

จาก**รูปที่ 3-34** กำไรจากผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป หากอัตรากำไรคงที่เท่าในปัจจุบัน จะมีสัดส่วนสูงถึง 75% ของกำไรทั้งหมดของโครงการโดยรวม ซึ่งจากรายงานการศึกษาของ British Petroleum (2015), The Outlook for Energy: A View to 2040, พบว่าอุปสงค์ของน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อการขนส่งของโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในระยะยาวจนถึงปี ค.ศ. 2040 แต่ต่างจากช่วงเวลาที่ผ่านมา (2000-2010) ที่มีอัตราเพิ่มขึ้นหรือคงที่ แต่นับจากปี ค.ศ. 2010 จนปี ค.ศ. 2040 อุปสงค์ของน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง ทั้งนี้เนื่องจาก ยานพาหนะใหม่ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานดีขึ้น ทกให้เกิดการประหยัดจากการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เพลิงเชื้อเพลิง (Saving from Efficiency) ในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งได้แสดงแนวโน้มดังกล่าวดัง**รูปที่ 3-35**



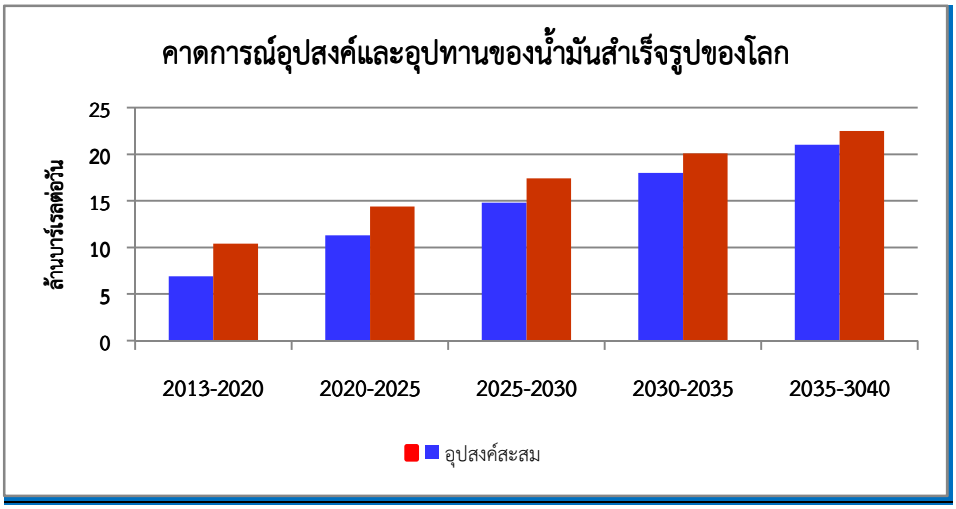
รูปที่ 3-35 การคาดการณ์อุปสงค์ของน้ำมันเชื้อเพลิง

และเมื่อพิจารณาอุปสงค์ของน้ำมันเชื้อเพลิงและความต้องการพลังงานของภาคการขนส่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก พบว่าการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ของน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงงานมีแนวโน้มในลักษณะเดียวกัน ดังแสดงใน**รูปที่ 3-36**



รูปที่ 3-36 อุปสงค์ของพลังงานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิค

ทั้งนี้จากรายงานการศึกษาขององค์การกลุ่มประเทศผู้ส่งออกปิโตรเลียม (Organization for Petroleum Exporting Countries – OPEC) ที่มีชื่อว่า แนวโน้มน้ำมันโลก ค.ศ. 2014 (World Oil Outlook 2014) ได้มีการทำการประมาณการของอุปสงค์ และอุปทาน ของน้ำมันสำเร็จรูป (Distilled Oil) พบว่าอุปสงค์สะสมที่เพิ่มขึ้นของโลก (Cumulative Growth of Global Demand) จะต่ำกว่าอุปทานสะสมโลกที่เพิ่มขึ้น (Cumulative Distillation Capacity Additions) ตลอดในช่วงเวลาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2013 ถึง ค.ศ. 2040 ดังที่แสดงใน**รูปที่ 3-37**



รูปที่ 3-37 การคาดการณ์อุปสงค์และอุปทานของน้ำมันสำเร็จรูปของโลก

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า จากเทคโนโลยีการประหยัดพลังงาน ทำให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์น้ำมันสำเร็จรูปมีการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง ในขณะที่อุปทานของน้ำมันสำเร็จรูป ที่เกิดจากการลงทุนสร้างโรงกลั่นน้ำมันในภูมิภาคและประเทศต่างๆ ซึ่งได้ทำการตัดสินใจในการลงทุนและการก่อสร้างในเวลาที่น้ำมันดิบมีราคาสูง ได้ทยอยกันเสร็จและเปิดดำเนินการ ทำให้อุปสงค์ของน้ำมันมีแนวโน้มที่จะล้นเกินอุปสงค์น้ำมันสำเร็จรูปไปอย่างน้อยจนถึงปี ค.ศ. 2040 ส่งผลทำให้แรงกดดันต่อตลาดน้ำมันและราคาน้ำสำเร็จรูปอย่างหลีกเลี่ยงไปไม่ได้ สภาวะดังกล่าวจะส่งผลต่ออัตรากำไรของโรงกลั่นน้ำมันและโครงการปิโตรคอมเพล็กซ์ จะทำโครงการมีความเสี่ยงจากราคาน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งเป็นผลสะท้อนมาจากสภาพอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันสำเร็จรูปตลอดอายุโครงการ โดยอาจจะให้อัตรากำไรของน้ำมันสำเร็จรูปซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีสัดส่วนสูงสุด และทำกำไรมากที่สุด ลดลงจนคุ้มค่าที่จะลงทุนอีกต่อไป และจะส่งผลต่อเป้าหมายการเจริญเติบโตตามแผนและแนวทางการพัฒนาตามแผนในที่สุด

(2) มิติด้านสิ่งแวดล้อมมิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน มีรายละเอียดดังนี้

โครงการ	มิติสิ่งแวดล้อม	มิติด้านสังคม
1. โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge	โครงการผ่านในเขตพื้นที่อนุรักษ์ หากเกิดอุบัติเหตุและการรั่วไหลจะส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างและยากต่อการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม	โครงการมีความขัดแย้งกับฐานทรัพยากรและการใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว
2. โรงกลั่นน้ำมัน	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากรในพื้นที่เกินกว่าที่จะรับได้ การจัดการมลพิษเป็นไปได้ยาก	มีการขยายตัวของเมืองซึ่งส่งผลให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่นหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่ เกิดปัญหาสังคม ก่อให้เกิดความขัดแย้ง
3. โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์	ขีดความสามารถของฐานทรัพยากรในพื้นที่เกินกว่าที่จะรับได้ การจัดการมลพิษเป็นไปได้ยาก	มีการขยายตัวของเมืองซึ่งส่งผลให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่นหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่ เกิดปัญหาสังคม ก่อให้เกิดความขัดแย้ง

โครงการในกลุ่มที่ 2 กลุ่มโครงการที่มีผลกระทบเชิงลบต่อด้านใดด้านหนึ่งแต่จำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด

(1) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล

1) มิติด้านเศรษฐกิจ

จากรายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล, มิถุนายน 2553 ระบุว่า โครงการมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เท่ากับร้อยละ 17.36 คิดเป็น 266,845.76 ล้านบาท ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้จากการมีโครงการ ได้แก่

ก. ผลประโยชน์จากค่าภาระสินค้าที่ท่าเรือที่เกิดจากรายได้ค่าภาระและค่าธรรมเนียมจากเรือ ตู้สินค้าและสินค้า

ข. ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้าในภาคใต้ ซึ่งจะช่วยทำให้ประหยัดค่าขนส่งสินค้าที่เคยส่งออกที่ท่าเรือปีนัง ลดการพึ่งพิงการใช้ท่าเรือในต่างประเทศของไทย

ค. ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้าจากภาคอื่น ซึ่งปกติจะต้องขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปยังฝั่งมหาสมุทรอินเดีย แต่เมื่อมีท่าเรือปากบาราผู้ส่งออกจะหันมาใช้ท่าเรือปากบาราทดแทนเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

ง. ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า คือช่วยประหยัดจำนวนวันในการขนส่งสินค้าในภาคใต้ได้ประมาณ 7 วัน และประหยัดเวลาขนส่งสินค้าในภาคอื่นได้ประมาณ 4 วัน จากเดิมที่ต้องขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือ ท่าเรือปีนัง

จ. ผลประโยชน์การเพิ่มมูลค่าที่ดิน เมื่อมีการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานจะทำให้มูลค่าของที่ดินในพื้นที่ที่ได้รับบริการเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากทำให้เกิดโอกาสในการทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น

ฉ. ผลประโยชน์จากการจ้างแรงงานในพื้นที่ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในพื้นที่ของจังหวัดภาคใต้ แรงงานที่จะได้รับประโยชน์จะเป็นแรงงานที่ดำเนินการเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของท่าเรือ

2) **มิติด้านสิ่งแวดล้อมมิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน** มีรายละเอียดดังนี้

โครงการ	สิ่งแวดล้อม	สังคม
1. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	อยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล มีผลกระทบต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล มีผลกระทบทางลบเกิดขึ้นจากการก่อสร้างและดำเนินการในระยะยาว ผลกระทบสำคัญที่เกิดขึ้นที่เห็นได้ชัดคือการสูญเสียพื้นที่อุทยานแห่งชาติจำนวนหนึ่งที่ไม่สามารถฟื้นฟูกลับคืนมาได้ ด้านสังคม ยังมีความขัดแย้งสูง ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและอาชีพดั้งเดิมของชุมชน การต้องโยกย้ายถิ่นฐาน และการที่ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนา	โครงการส่งผลต่อวิถีชีวิตและอาชีพดั้งเดิมของชุมชน กระทบต่อรายได้จากการท่องเที่ยว

(2) โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่

โครงการส่งผลกระทบต่อมิติสิ่งแวดล้อมและสังคม ดังนี้

1) **มิติด้านสิ่งแวดล้อมมิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน** มีรายละเอียดดังนี้

โครงการ	สิ่งแวดล้อม	สังคม
1. โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่	โครงการผ่านในเขตพื้นที่อนุรักษ์ หากเกิดอุบัติเหตุและการรั่วไหลจะส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างและยากต่อการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม	โครงการอาจทำให้ความขัดแย้งในชุมชน ประชาชนขาดความเชื่อมั่น และส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว

จากการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญใน 4 มิติสามารถสรุปผลได้ดัง**ตารางที่ 3-232**

ตารางที่ 3-232 สรุปผลการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ
สำหรับกลุ่มโครงการที่ส่งผลกระทบใน 4 มิติ

โครงการ	มิติเศรษฐกิจ	มิติสิ่งแวดล้อม	มิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน
1. โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge	กลุ่มโครงการที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเลียมและปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ทำให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 คือ ร้อยละ 5 หากแต่ความต้องการบริโภคน้ำมันและปิโตรเคมีสำหรับใช้ในการผลิตลดลงอย่างรวดเร็ว และการเพิ่มปริมาณการผลิตจากโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ในประเทศซาอุดีอาระเบีย ประเทศจีน และประเทศเกาหลีใต้ รวมทั้งที่อาจจะเกิดขึ้นในประเทศเวียดนาม ทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น**ควรชะลอโครงการไปจนกว่าความต้องการบริโภคน้ำมันและ ปิโตรเคมีจะเข้าสู่ภาวะปกติ**	โครงการผ่านในเขตพื้นที่อนุรักษ์ หากเกิดอุบัติเหตุและการรั่วไหลจะส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างและยากต่อการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม	โครงการมีความขัดแย้งกับฐานทรัพยากรและการใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว
2. โรงกลั่นน้ำมัน		ขีดความสามารถของฐานทรัพยากรในพื้นที่เกินกว่าที่จะรับได้ การจัดการมลพิษเป็นไปได้ยาก	มีการขยายตัวของเมืองซึ่งส่งผลให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่นหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่ เกิดปัญหาสังคม ก่อให้เกิดความขัดแย้ง
3. โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์		ขีดความสามารถของฐานทรัพยากรในพื้นที่เกินกว่าที่จะรับได้ การจัดการมลพิษเป็นไปได้ยาก	มีการขยายตัวของเมืองซึ่งส่งผลให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ประชากรต่างถิ่นหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่ เกิดปัญหาสังคม ก่อให้เกิดความขัดแย้ง
4. โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	จากรายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล, มิถุนายน 2553 พบว่า โครงการมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ มีการประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่งของสินค้าในภาคใต้และภาคอื่นจากการที่ต้องขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ลดการพึ่งพาท่าเรือต่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือปีนัง อีกทั้งยังก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มของที่ดินในบริเวณที่มีโครงการ และเกิดการจ้างงานในพื้นที่	โครงการดำเนินการในพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ซึ่งปัจจุบันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้	โครงการส่งผลต่อวิถีชีวิตและอาชีพดั้งเดิมของชุมชน กระทบต่อรายได้จากการท่องเที่ยว
5. โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่	เป็นไปในทิศทางบวกต่อมิติเศรษฐกิจ	โครงการผ่านในเขตพื้นที่อนุรักษ์ หากเกิดอุบัติเหตุและการรั่วไหลจะส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างและยากต่อการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม	โครงการอาจทำให้ความขัดแย้งในชุมชน ประชาชนขาดความเชื่อมั่น และส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว

3.10.4 มาตรการลดผลกระทบ (Option) และผลสรุปทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(1) มาตรการลดผลกระทบ (Option)

1) กลุ่มโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ได้แก่ โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge โครงการวางท่อส่งน้ำมัน และโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้ชะลอโครงการดังที่ได้กล่าวไว้ใน**ตารางที่ 3-23 สรุปผลการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสำหรับกลุ่มโครงการใน 4 มิติ**

2) โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากพื้นที่ของโครงการอยู่ในเขตพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล จำต้องนำประเด็นทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องเข้ามาพิจารณาร่วมด้วย ในส่วนของมิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชนอาจต้องสร้างความเข้าใจกับชุมชนซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

3) โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว จังหวัดกระบี่ โครงการนี้ก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการขนถ่ายถ่านหินสำหรับโรงไฟฟ้ากระบี่ ที่จะเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากการใช้น้ำมันเตามาเป็นถ่านหิน ซึ่งโครงการนี้มีความจำเป็นในมิติด้านเศรษฐกิจ ในส่วนของมิติด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากพื้นที่ของโครงการอยู่ในเขตพื้นที่อนุรักษ์ทางทะเล ต้องมีการพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้อง สำหรับมิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน มาตรการลดผลกระทบ คือ การสร้างความเข้าใจกับชุมชนซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

(2) เสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติอย่างบูรณาการ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านสังคมและการยอมรับของประชาชน และมิติด้านเทคโนโลยี รวมถึงการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ สามารถสรุปได้ว่าทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accerelated Growth Case) ซึ่งเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูงเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 5 ตามที่ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดไว้ **ไม่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**

อย่างไรก็ตามเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 5 ดังที่ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และสอดคล้องกับการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 4 มิติ ที่ปรึกษาจึงขอเสนอทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยผนวกเข้ากับการพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมของทรัพยากรที่มีอยู่ โดยเฉพาะ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และการขนส่ง อาทิเช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่และประเภทของการท่องเที่ยว การสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อเพื่อให้ภาคใต้เป็นศูนย์กลางของการขนส่ง และการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลซึ่ง**ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้ เรียกว่า "ทางเลือกสองบวก (2+) "** ซึ่งที่ปรึกษาได้นำทางเลือกสองบวก (2+) ไปจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยรายละเอียดดังกล่าวจะแสดงอยู่ในเล่มรายงาน **“แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”**

บทที่ 4

สรุปผลประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทที่ 4
สรุปผลการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทนี้แสดงเนื้อหาผลสรุปการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ หรือที่เรียกสั้นๆ ว่า SEA โดยบทนี้จะแสดงเนื้อหาโดยสังเขปเกี่ยวกับ การกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping) เป้าหมายสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการพัฒนาที่ไม่สอดคล้องตามเป้าหมายความยั่งยืน ผลกระทบจากการพัฒนาท่องเที่ยวต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม และแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ตามหลักการระวังไว้ก่อน (Precautionary Principle) ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดการศึกษาวิเคราะห์ข้างต้นแสดงไว้ต่างหากในรายงานเล่มที่ 3 **"รายงานการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้"** ซึ่งประกอบอยู่ในชุดรายงานการศึกษาของการศึกษาโครงการนี้

4.1 คำนำ

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาขนาดใหญ่หลายโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทางวิชาการที่ได้มีการพิจารณาร่วมกันอย่างรอบด้าน รอบคอบ บนเป้าประสงค์ร่วมกันในการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจของรัฐบาล รวมทั้งการสนับสนุนจากประชาชน และความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคการเมือง เพื่อให้สามารถผลักดันโครงการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ลดความไม่ครอบคลุมของการพิจารณาผลกระทบเพียงระดับโครงการและความขัดแย้งจากการพัฒนาหลายๆ ส่วนที่ต้องพึ่งพาฐานทรัพยากรเดียวกัน และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาตามยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่วางไว้ได้

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment, SEA) เป็นเครื่องมือที่ใช้ประกอบในกระบวนการตัดสินใจในข้อเสนอระดับนโยบายแผนและโปรแกรม (Policy, Plan and Programme: PPP) ซึ่งสูงกว่าระดับโครงการมีจุดมุ่งหมายเพื่อทำให้ความยั่งยืนในทางสิ่งแวดล้อมโดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องในมิติต่างๆ ได้ถูกนำมาพิจารณาอย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี มีทางเลือกต่างๆ ในการพิจารณาเปรียบเทียบ เพื่อให้แน่ใจว่าประเด็นทางสิ่งแวดล้อมและผลกระทบที่ตามมา รวมทั้งแนวทางเลือกต่างๆ และเป้าหมายของการพัฒนาได้หลอมรวมในการกำหนดนโยบายแผนและแผนงานตั้งแต่ระยะต้น

ทั้งนี้รายงาน SEA เป็นเพียงส่วนหนึ่งตามวัตถุประสงค์ในกระบวนการ SEA แต่สิ่งที่สำคัญคือการที่ได้สื่อสารผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพจะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ รวมทั้งการดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการป้องกัน ลด และชดเชยต่อผู้มีอำนาจในการตัดสินใจดังนั้น โดยหลักการ SEA ต้องถูกดำเนินการก่อนการพัฒนา และผลของการวิเคราะห์ SEA ต้องมีการนำเสนอในรูปแบบของรายงาน เพื่อเปิดโอกาสให้นำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวได้ใช้เป็นส่วนในกระบวนการตัดสินใจตั้งแต่ระดับนโยบาย (policy) และการวางแผน (planning) อย่างเปิดเผยเพื่อนำไปสู่การกำหนดวางแผนสิ่งแวดล้อมในระดับโครงการ (project) ต่อไป

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่มีความสมดุลและยั่งยืน (Sustainability Development) โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องในมิติต่างๆ ได้ถูกนำมาพิจารณาอย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม การบริหารจัดการและเทคโนโลยี มีทางเลือกต่างๆ ในการพิจารณาเปรียบเทียบรวมถึงมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

(1) เพื่อทบทวนนโยบายแผนและแผนงาน ในมุมมองที่ลึกลงไป โดยนำประเด็นที่เกี่ยวข้องหลายๆ เรื่องมาพิจารณาในภาพรวม (cross-cutting perspectives) วิเคราะห์เชื่อมโยงเป็นระบบทั้งผลกระทบสะสมและผลกระทบที่เสริมกันตามขีดความสามารถและข้อจำกัดของพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดความเข้าใจในประเด็นเหล่านั้นอย่างแท้จริง

(2) เพื่อให้แน่ใจว่าประเด็นทางสิ่งแวดล้อมและผลกระทบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง แนวทางเลือกต่างๆ และเป้าหมายของการพัฒนาได้นำมาพิจารณาในแผนแม่บทในการพัฒนาฯ

(3) เพื่อสื่อสารผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพจะเกิดขึ้นจากการพัฒนากรณีต่างๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้มีส่วนร่วมเสนอแนะความคิดเห็นต่อแผนแม่บทในการพัฒนาฯ และพิจารณาผลกระทบมิติต่างๆ ในมุมมองที่หลากหลาย

(4) เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนโยบายแผนและแผนงานที่ได้กำหนดขึ้นในแต่ละขั้นตอน เพื่อลดผลกระทบทางลบให้มากที่สุด รวมถึง การกำหนดแนวทางการจัดการเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นกรณีเฉพาะให้กรอบการพัฒนาดำเนินไปได้โดยไม่ขัดหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

4.2 ขอบเขตการศึกษาของแผนพัฒนาที่ทำการศึกษา

จากการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยการทบทวนโครงการพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ที่มีอยู่ในแผนพัฒนาของภาครัฐ และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของแนวทางเลือกอื่นๆ ในการเพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ โดยในทุกขั้นตอนได้เน้นถึงการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาทั้งทางตรงและทางอ้อม พบว่าแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แนวการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2+ (สองบวก) ดังที่ได้เสนอแนะไว้ในหัวข้อ 3.10.4 บทที่ 3 ของรายงานฉบับนี้ มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้และเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพาะปลูกและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในสาขาเกษตรกรรม เพื่อป้อนภาคอุตสาหกรรมและการส่งออก โดยแผนแม่บทการพัฒนาระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2560–2579) แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 แนวการพัฒนา “ทางเลือก 2+ (สองบวก)” มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้และเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพาะปลูกและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในสาขาเกษตรกรรมเพื่อป้อนภาคอุตสาหกรรมและการส่งออก รวมทั้ง สาขาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องจากการเกษตรแปรรูป ซึ่งรองรับผลผลิตทางการเกษตรที่เพาะปลูกในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน รวมถึง ผลผลิตทางการประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งในช่วง 10 ปี แรก (พ.ศ.2560-2569) ของแผนการพัฒนาภาคใต้ กำหนดเป้าหมายของรายได้เพิ่มขึ้นจากสาขาการท่องเที่ยว ร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 20 มีที่มาจากสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ได้แก่ 1) การขนส่ง 2) อุตสาหกรรมเบาอื่นๆ นอกเหนือจากเกษตรแปรรูป และ 3) อุตสาหกรรมฮาลาล

ระยะที่ 2 ในการพัฒนาช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 50 และจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมไบโอดีเซล ซึ่งใช้ผลผลิตทางการเกษตรของภาคใต้เป็นวัตถุดิบ ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น

การศึกษาแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จำเป็นต้องนำประเด็นที่เกี่ยวข้องหลายๆ เรื่องมาพิจารณาในภาพรวม (cross-cutting perspectives) เป็นองค์ประกอบของการพัฒนาในสาขาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจ และทิศทางการพัฒนาการลงทุนของพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในอดีตที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน มีโครงสร้างเศรษฐกิจอยู่ในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้า และการท่องเที่ยว ตามลำดับ ซึ่งในแต่ละภาคส่วนยังมีขีดความสามารถและศักยภาพที่สามารถพัฒนาให้สูงมากขึ้นได้ ทั้งนี้ ได้มีการนำประเด็นอื่นๆ มาพิจารณาร่วมด้วย ได้แก่ (1) นโยบายและแผนงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ เช่น ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (2) แผนการบริหารจัดการทรัพยากรในพื้นที่ เช่น การจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง การใช้ที่ดิน และการจัดการพื้นที่อนุรักษ์ และ (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เช่น แผนการจัดหาแหล่งพลังงาน การจัดการทรัพยากรน้ำ เป็นต้น

4.3 เป้าหมายสิ่งแวดล้อมในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

การพัฒนาวิเคราะห์แผนงาน/โครงการที่มีความเหมาะสมและยั่งยืน ข้างต้น เมื่อวิเคราะห์จากศักยภาพและปัญหาในการดำเนินงานที่ผ่านมา ประกอบกับการนำนโยบายรัฐบาลและแผนงานที่สำคัญ ความคิดเห็นจากกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของภาคส่วนต่างๆ รวมทั้ง ผู้ทรงคุณวุฒิในแต่ละสาขาที่ได้ร่วมให้ความคิดเห็นต่อการศึกษาครั้งนี้ (รายละเอียดแสดงใน**ภาคผนวก ค**) มาพิจารณาแล้ว สามารถกำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ครอบคลุมทั้ง 4 มิติได้แก่ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคม มิติเศรษฐกิจ และมิติเทคโนโลยีเพื่อนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ยั่งยืน ได้ดัง**ตารางที่ 4-1 และตารางที่ 4-2**

ตารางที่ 4-1 เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์สิ่งแวดล้อมในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ประเด็นหลัก	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อความยั่งยืน	ดัชนีชี้วัด
1. มิติสิ่งแวดล้อม	- ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเล ตามศักยภาพและขีดความสามารถของการใช้ประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว - ระบบนิเวศและทรัพยากรชีวภาพในทะเล: ระบบนิเวศที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ แหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ทะเลหายากและใกล้สูญพันธุ์ ได้รับการสงวนดูแลและคุ้มครองให้มีความอุดมสมบูรณ์ - ระบบนิเวศบนบกและป่าไม้: การใช้ประโยชน์ที่ดินตามศักยภาพและความเหมาะสม เพื่อรักษาความยั่งยืนของที่ดินและระบบนิเวศบนบก มีการจัดการป่าไม้และพื้นที่ต้นน้ำเพื่อหยุดยั้งและฟื้นฟูความเสื่อมโทรมของที่ดิน รวมถึงการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ - ทรัพยากรน้ำ: การอนุรักษ์พื้นที่ต้นน้ำ พัฒนาแหล่งน้ำและบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ - คุณภาพสิ่งแวดล้อม: สภาพแวดล้อมอากาศ น้ำ และดินมีความปลอดภัยและเหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์ - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: มีการดำเนินการที่เป็นไปเพื่อลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น	- ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง - ทรัพยากรชีวภาพและระบบนิเวศ - ทรัพยากรที่ดิน - ทรัพยากรน้ำ - คุณภาพน้ำ/น้ำทะเล - คุณภาพอากาศและเสียง - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ประเด็นหลัก	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อความยั่งยืน	ดัชนีชี้วัด
2. มิติเศรษฐกิจ	- เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ: มีการกระจายรายได้ ขจัดความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ - การประกอบอาชีพ: ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำและการจ้างงานของท้องถิ่น	- การเติบโตทางเศรษฐกิจ - การกระจายรายได้ - อาชีพท้องถิ่นและฐานทรัพยากร
3. มิติสังคม	- เมืองและการตั้งถิ่นฐาน: การเพิ่มขึ้นของประชากรและการเติบโตของเมือง/ชุมชน เป็นไปอย่างสมดุล มีสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาวะในการดำรงชีวิต มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง - ความมั่นคงทางอาหาร: การมีแหล่งอาหารที่ปลอดภัย ดูแลและรักษาแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญ ส่งเสริมเกษตรกรรมยั่งยืน - สาธารณูปโภคพื้นฐาน: มีสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ทั่วถึงเพียงพอ (พลังงาน น้ำใช้ การจัดการน้ำเสียและขยะ) มีความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง - บริการสังคม: บริการทางการศึกษา/สาธารณสุข ที่ได้คุณภาพอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง - วัฒนธรรมและประเพณี: การดำรงรักษาอัตลักษณ์ ลักษณะเด่นทางศาสนา วัฒนธรรม และประเพณีของท้องถิ่น - การดำรงรักษาอัตลักษณ์ ลักษณะเด่นทางศาสนา วัฒนธรรม และประเพณีของท้องถิ่น - ความปกติสุขในสังคม: คนในสังคมไม่มีความขัดแย้ง แบ่งแยก เสริมสร้างการมีส่วนรวมและความเข้มแข็งในทุกระดับ	- ประชากร - บริการสาธารณูปโภค - การจัดการของเสียและสิ่งปฏิกูล - บริการสังคม (การศึกษา/สาธารณสุข) - วัฒนธรรมและประเพณี - ความปลอดภัย/ ความมั่นคง - การยอมรับของชุมชน
4. มิติเทคโนโลยี	- การมีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน ส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว/เชิงนิเวศ - การเข้าถึงเทคโนโลยีและสนับสนุนนวัตกรรมที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น	- อุตสาหกรรมสีเขียว/เชิงนิเวศ - เทคโนโลยี/นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

ตารางที่ 4-2 ตัวชี้วัดและเกณฑ์พิจารณาในการบรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์สิ่งแวดล้อม

ประเด็นหลัก	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	
1. มิติสิ่งแวดล้อม			
ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	สภาพชายฝั่ง	พื้นที่ชายฝั่งที่มีการกัดเซาะไม่เพิ่มขึ้นทั้งขนาดและความรุนแรง	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่มีอัตราการกัดเซาะชายฝั่งในระดับรุนแรงไม่เพิ่มขึ้น
	ชายหาด	ชายหาดที่มีศักยภาพ ได้รับการอนุรักษ์และดูแลให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์	ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่เลวลง สำหรับให้ชายหาดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงระดับชาติ/นานาชาติ
ทรัพยากรชีวภาพและระบบนิเวศ	พื้นที่ที่มีความสำคัญทางระบบนิเวศ	การอนุรักษ์พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ทรัพยากรที่ไม่อาจทดแทนหรือชนิดพันธุ์ที่ใกล้สูญพันธุ์	ไม่ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดข้อห้ามหรือขัดแย้งกับกฎหมาย/ข้อกำหนดพื้นที่อนุรักษ์
ทรัพยากรที่ดิน	การใช้ที่ดิน	การใช้ที่ดินสอดคล้องกับกฎหมาย/ข้อกำหนด มีการใช้อย่างเต็มศักยภาพและเกิดผลิตผลสูงสุด	ไม่มีการใช้ที่ดินที่ก่อให้เกิดพื้นที่เสื่อมโทรมเพิ่มขึ้น
ทรัพยากรน้ำ	พื้นที่ต้นน้ำ/แหล่งน้ำ	การอนุรักษ์พื้นที่ต้นน้ำศักยภาพ การบริหารจัดการน้ำ	หลีกเลี่ยงการพัฒนาในพื้นที่ลุ่มน้ำ 1A
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทะเล	คุณภาพน้ำเหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์	ไม่ส่งผลให้แหล่งน้ำเปลี่ยนแปลงสภาพในระดับเสื่อมโทรม
	คุณภาพอากาศ	ดัชนีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์ที่ปลอดภัยต่อสุขภาพ	ดัชนีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (ปลอดภัยต่อสุขภาพ)
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	กิจกรรมการพัฒนา ลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การพัฒนาได้คำนึงถึงการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก
2. มิติเศรษฐกิจ			
การกระจายรายได้	โครงสร้างทางเศรษฐกิจ (สัดส่วนสาขาเศรษฐกิจ)	ความเสมอภาคของการกระจายรายได้ทุกสาขาเศรษฐกิจลดความเหลื่อมล้ำ	ไม่ทำให้ช่องว่างรายได้ระหว่างคนจนและกลุ่มที่ร่ำรวยเพิ่มขึ้น
การประกอบอาชีพท้องถิ่น	การจ้างงาน	มีการใช้วัตถุดิบและแรงงานท้องถิ่นอย่างชัดเจน เกิดการพัฒนามูลค่าจากฐานทรัพยากรที่มีอยู่เดิม	เพิ่มโอกาสการใช้วัตถุดิบและแรงงานท้องถิ่น
	อาชีพท้องถิ่น	อาชีพดั้งเดิมมีการพัฒนาและเพิ่มรายได้ มีการพัฒนาอาชีพใหม่ๆ	เพิ่มโอกาสที่จะทำให้การประกอบอาชีพระดับท้องถิ่นเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น

ประเด็นหลัก	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	
3. มิติสังคม			
ประชากรและการตั้งถิ่นฐาน	ประชากรแฝง	การพัฒนาไม่ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายประชากรเกิดในระดับที่เกิดปัญหาต่อการจัดการของท้องถิ่น	การเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงในระดับที่ไม่กระทบต่อการจัดการของท้องถิ่น
	อัตราพึ่งพิง	อัตราพึ่งพิงอยู่ในภาวะสมดุล	การเพิ่มขึ้นของอัตราพึ่งพิงอยู่ในระดับที่ไม่กระทบต่อคุณภาพชีวิต
	กลุ่มคนท้องถิ่นดั้งเดิม เชื้อชาติ/กลุ่มชาติพันธุ์	การพัฒนาไม่ส่งผลให้เกิดการล่มสลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ชุมชนที่มีลักษณะเฉพาะหรือการโยกย้ายถิ่นฐานที่ไม่เป็นธรรม	การโยกย้ายถิ่นฐาน มีมาตรการที่ถูกต้องเป็นธรรม
	พลังงาน	กำลังการผลิตไฟฟ้าภาคใต้มีความมั่นคง เพียงพอ และมีเสถียรภาพ	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของภาคส่วนต่างๆ เพียงพอต่อการใช้งาน
	น้ำใช้	การจัดการน้ำใช้ของพื้นที่มีความมั่นคง เพียงพอ และมีเสถียรภาพ	ปริมาณการใช้น้ำของภาคส่วนต่างๆ เพียงพอต่อการใช้งาน
	การจัดการน้ำเสียและขยะ	การจัดการน้ำเสียและขยะมูลฝอยอยู่ในศักยภาพของท้องถิ่น	เพิ่มภาระของท้องถิ่นในระดับที่สามารถจัดการได้
บริการสังคม	การศึกษา	ศักยภาพในการให้บริการเพียงพอและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา	จำนวนสถานศึกษาและอัตราบุคลากรตามเกณฑ์
	สาธารณสุข	ศักยภาพในการให้บริการเพียงพอและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาหรือไม่	สัดส่วนประชากรที่มีหลักประกันสุขภาพตามเกณฑ์ จำนวนสถานบริการตามเกณฑ์
วัฒนธรรมและประเพณี	ศาสนา วัฒนธรรมและประเพณี	การดำรงรักษาอัตลักษณ์ ลักษณะเด่นทางศาสนา วัฒนธรรม และประเพณี	ไม่ส่งผลลบต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ทางมรดกวัฒนธรรม
ความปลอดภัย	ภัยพิบัติทางธรรมชาติ อุบัติเหตุ อาชญากรรม/ความไม่สงบ	ท้องถิ่นมีศักยภาพในการรับมือภาวะฉุกเฉินและความไม่ปกติ	แนวโน้มความรุนแรงของปัญหาเพิ่มขึ้นในระดับที่จัดการได้
การยอมรับของชุมชน	ความขัดแย้งจากการพัฒนา	การพัฒนาที่สร้างความเข้มแข็งให้ชุมชน ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ของชุมชนหรือความขัดแย้งที่รุนแรง	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบความสัมพันธ์ของชุมชนหรือความขัดแย้งในชุมชนอยู่ในระดับที่จัดการได้

ประเด็นหลัก	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	
4. มิติเทคโนโลยี			
อุตสาหกรรมสีเขียว/เชิงนิเวศ	แบบแผนการผลิต/บริโภค	การมีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน ส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว/เชิงนิเวศ	การส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เทคโนโลยี/นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น	เทคโนโลยีที่ใช้ในการพัฒนา	การเข้าถึงเทคโนโลยีและสนับสนุนนวัตกรรมที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น	การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีและที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

4.4 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการพัฒนาที่ไม่สอดคล้องตามเป้าหมายความยั่งยืน

การประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์จากการพัฒนาโครงการพื้นฐานที่มีอยู่ในแผนงานปัจจุบันของภาครัฐ 57 โครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมิน **(ตารางที่ 4-3)** ภายใต้บริบทของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกที่ 2+ (สองบวก) ซึ่งเป็นการใช้ศักยภาพของพื้นที่ในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีอยู่อย่างเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) และพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวให้สูงขึ้นจากศักยภาพที่มีอยู่เดิม สามารถจำแนกแนวทางการพัฒนาได้เป็น 3 กลุ่มหลัก **(ตารางที่ 4-4)** โดยแนวทางเลือกการพัฒนาที่มีนัยสำคัญของผลกระทบในกลุ่มที่ 1 จำเป็นต้องใช้ข้อมูลและการศึกษาที่ละเอียดรอบคอบประกอบการตัดสินใจ กรณีที่ไม่มีมาตรการหรือแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบในรูปแบบพิเศษ ที่ทำให้มั่นใจได้ว่าสามารถจัดการผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ควรพิจารณาปรับปรุงรูปแบบทางเลือกของการตัดสินใจพัฒนาสำหรับกลุ่มที่ 2 สามารถพัฒนาได้ โดยมีการเสนอแนะแนวทางการจัดการ มาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เข้มงวด เพิ่มเติมจากมาตรการปกติส่วนที่เหลือจัดอยู่ในกลุ่มที่ 3 ซึ่งสามารถพัฒนาได้ โดยใช้มาตรการปกติ

ตารางที่ 4-3 การให้คะแนนตามเกณฑ์ประเมินระดับนัยสำคัญของผลกระทบ

ลำดับ	สาขา/ชื่อโครงการ	ความรุนแรงของผลกระทบ					ความสำคัญ		จำแนกกลุ่มการตัดสินใจพัฒนา			
		ขนาด	x ขอบเขต	x ระยะเวลา	ผลคูณ	ระดับ	สิ่งแวดล้อม	สังคม	สิ่งแวดล้อม		สังคม	
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์												
1	โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) เป็น Transshipment Port	3	2	2	12	3.0	1	2	3	กลุ่ม 2	6	**กลุ่ม 1**
2	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล	3	2	2	12	3.0	2	2	6	**กลุ่ม 1**	6	**กลุ่ม 1**
3	โครงการ Land Bridge	3	2	2	12	3.0	2	2	6	**กลุ่ม 1**	6	**กลุ่ม 1**
4	โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว	2	2	2	8	2.0	2	2	4	กลุ่ม 2	4	กลุ่ม 2
5	โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge	3	3	3	27	3.0	3	2	9	**กลุ่ม 1**	6	**กลุ่ม 1**
สาขาพลังงาน												
6	โรงกลั่นน้ำมัน	3	3	3	27	3.0	2	3	6	**กลุ่ม 1**	9	**กลุ่ม 1**
สาขาอุตสาหกรรม												
7	โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์	3	3	3	27	3.0	1	3	3	กลุ่ม 2	9	**กลุ่ม 1**

ตารางที่ 4-4 ระดับนัยสำคัญของผลกระทบและแนวทางตัดสินใจพัฒนา

ผลการประเมิน/ แนวทางการตัดสินใจพัฒนา	**ลักษณะพื้นที่/ทรัพยากรฯ ขอบเขตของผลกระทบสิ่งแวดล้อม**	**กลุ่มคนและสังคม ขอบเขตของผลกระทบทางสังคม**
กลุ่ม 1 ต้องใช้ข้อมูลและการศึกษาที่ละเอียดรอบคอบประกอบการตัดสินใจ กรณีที่ไม่มีมาตรการหรือแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบในรูปแบบพิเศษ ที่ทำให้มั่นใจได้ว่าสามารถจัดการผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ควรพิจารณาปรับปรุงรูปแบบทางเลือกของการตัดสินใจพัฒนา	พื้นที่ได้รับผลกระทบมีความสำคัญสูง ไม่ควรเสี่ยงสำหรับการพัฒนาที่มีผลกระทบสูงในระดับที่ไม่สามารถฟื้นฟูได้ หรือกิจกรรมการพัฒนาก่อให้เกิดผลกระทบอื่นๆ ตามมาเป็นวงกว้างการป้องกันและแก้ไขด้วยมาตรการใดๆ ทำได้ยากมากหรืออาจไม่คุ้มค่า	มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง ไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ มีแนวโน้มก่อให้เกิดความขัดแย้งสูง
	โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา *โครงการ Land Bridge* *<u>โครงการท่าเรือเพื่อรองรับEnergy Bridge*</u>* *โครงการโรงกลั่นน้ำมัน*	*โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา* *โครงการ Land Bridge* *โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge* *<u>โครงการโรงกลั่นน้ำมัน**</u>* *โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ)* *<u>โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์**</u>*
กลุ่ม 2 สามารถพัฒนาได้ โดยมีการเสนอแนะแนวทางการจัดการ มาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เข้มงวด เพิ่มเติมจากมาตรการปกติ	พื้นที่ได้รับผลกระทบมีความสำคัญสูง การเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจำเป็นต้องมีมาตรการเชิงป้องกันและการกำกับดูแลที่เข้มงวด	มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมบ้างเล็กน้อยเพื่อดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติมีแนวโน้มก่อให้เกิดความขัดแย้งในวงแคบ
	โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) *โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว* *โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์*	*โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้ว*
กลุ่ม 3 สามารถพัฒนาได้ โดยใช้มาตรการปกติ	ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยไม่ลดคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถป้องกันและแก้ไขได้โดยง่าย	ไม่มีผลกระทบหรือมีผลกระทบในระดับต่ำต่อการดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ ทั้งปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน อุปสรรคในการสร้างการยอมรับมีสูง
	โครงการอื่นๆ นอกเหนือจากโครงการในกลุ่มที่ 1 และ 2	

<u>หมายเหตุ</u>* ระดับผลกระทบสูงมาก เนื่องจากพื้นที่มีความสำคัญสูงมาก มีคุณค่าในเชิงอนุรักษ์ มีสิ่งมีชีวิตชนิดที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในระดับประเทศ/นานาชาติ

** * ระดับผลกระทบสูงมาก เนื่องจากกิจกรรมของการพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยตรงต่อพื้นที่ต่ำ ไม่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาตามแนวทาง 2+ ซึ่งมีโอกาสเกิดความขัดแย้งจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติร่วมกับชุมชนท้องถิ่น รวมถึงความไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน

(1) โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) เป็น Transshipment Port

กิจกรรมของท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) เป็น Transshipment Port ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลาง*** เนื่องจากความรุนแรงของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดของผลกระทบเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในทะเลและบนบกไปจากสภาพเดิม ขอบเขตของผลกระทบที่เกิดอยู่ในระดับสูง โดยมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้าง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงก่อสร้างจะสามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้เมื่อเวลาผ่านไป ส่วนการดำเนินการของท่าเรือ จากการทบทวนการดำเนินงานของโครงการในลักษณะเดียวกัน พบว่าลักษณะสินค้า เทคโนโลยีและการดำเนินงานอยู่ในกลุ่มที่ควบคุมและบริหารจัดการได้โดยไม่ยุ่งยาก ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ พบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ มีข้อจำกัดในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีการใช้ประโยชน์ในเชิงอนุรักษ์ในระดับต่ำ ทั้งความชุกชุมของทรัพยากรฯ สิ่งมีชีวิตหายากหรือใกล้สูญพันธุ์

สำหรับผลกระทบทางสังคม การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำมีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมบ้างเล็กน้อยเพื่อดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ มีบางกลุ่มที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการโยกย้ายที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ สำหรับแนวโน้มการยอมรับของประชาชนอยู่ในระดับปานกลางและมีความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชน

ดังนั้น สรุปได้ว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 (จะนะ) ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสามารถพัฒนาได้โดยจำเป็นต้องมีมาตรการในการป้องกันแก้ไขและการกำกับดูแลที่เข้มงวดเพิ่มเติมจากมาตรการปกติ โดยเฉพาะในประเด็นทางด้านสังคมที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างความรู้ความเข้าใจและการยอมรับของประชาชน การจัดหาที่ดินอย่างเป็นธรรม การมีส่วนร่วมระดับต่างๆ เมื่อโครงการเปิดดำเนินการโดยเฉพาะการจัดสรรประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับชุมชนและท้องถิ่น และความชัดเจนในการรับผิดชอบ การชดเชยเยียวยาต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

(2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล

กิจกรรมของท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล เป็น Transshipment Port ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับสูง*** เนื่องจากความรุนแรงของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดของผลกระทบเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศทั้งบริเวณพื้นที่ถมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่องบนบกไปจากสภาพเดิมอย่างถาวร ขอบเขตของผลกระทบที่เกิดอยู่ในระดับสูง โดยมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้างจากการพัฒนาธุรกิจและบริการที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการของท่าเรือ ทั้งนี้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงก่อสร้างอาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ประกอบอาชีพประมงและกิจการท่องเที่ยวจะสามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้โดยใช้ระยะเวลาช่วงหนึ่ง ยกเว้นในส่วนพื้นที่ถมทะเลที่เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ไม่สามารถคืนสภาพเดิมได้ ส่วนการดำเนินการของท่าเรือ เมื่อเปิดดำเนินการจะมีผลกระทบต่อเนื่องจากกิจกรรมเข้าออกของเรือขนาดใหญ่ที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จากการทบทวนการดำเนินงานของโครงการในลักษณะเดียวกัน พบว่าลักษณะสินค้า เทคโนโลยีและการดำเนินงานอยู่ในกลุ่มที่ควบคุมและบริหารจัดการได้โดยไม่ยุ่งยากทั้งนี้ เนื่องจากการมีท่าเรือนำไปสู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ผลกระทบต่อเนื่องที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่บนบกโดยรอบเป็นส่วนหนึ่งที่ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของผู้พัฒนาท่าเรือ โดยจะเห็นได้จากประสบการณ์ของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าเรือ

แหลมฉบัง ที่มีการขยายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบ ก่อให้เกิดปัญหาในพื้นที่โดยรอบที่ไม่สามารถวางแผนรองรับโดยท้องถิ่นได้ อาทิ ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่รองรับการเติบโตของเมือง การคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้อง การดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึง<u>ความสำคัญ</u>ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ พบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับปานกลาง โดยมีศักยภาพเชิงอนุรักษ์/แหล่งทรัพยากร มีความสำคัญระดับท้องถิ่น/ภาค ปรากฏแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสิ่งมีชีวิตที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์ในบางบริเวณ

สำหรับผลกระทบทางสังคม การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำ มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมบ้างเล็กน้อยเพื่อดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ มีบางกลุ่มที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการโยกย้ายที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ สำหรับแนวโน้มการยอมรับของประชาชนในพื้นที่พบทั้งการสนับสนุนและคัดค้านโครงการการพัฒนาโครงการที่ผ่านมา โดยโครงการเป็นส่วนหนึ่งของความขัดแย้งทางความคิดของคนในพื้นที่ จำเป็นต้องทำสร้างความเข้าใจและหาแนวทางออกร่วมกันเพื่อป้องกันการขยายความขัดแย้งเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชน จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาและการให้ข้อมูลที่เปิดเผยอย่างแท้จริง ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการหรือการดำเนินงานที่ยอมรับได้

ทั้งนี้ การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางบวกทั้งต่อประเทศ ภูมิภาคและพื้นที่ในระดับสูง และมีความเป็นได้ของเทคโนโลยีและการดำเนินงานที่จะคงคุณค่าการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ ดังนั้น สรุปได้ว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูลก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณค่าของทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสามารถพัฒนาได้โดยจำเป็นต้องมีมาตรการในการป้องกันแก้ไขและการกำกับดูแลที่เข้มงวดเพิ่มเติมจากมาตรการปกติทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งข้อจำกัดของโครงการที่สำคัญ คือ การขอเพิกถอนพื้นที่อุทยานหมู่เกาะเภตรา ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับ การขอเพิกถอนพื้นที่อุทยานฯ เท่าที่จำเป็น ในประเด็นผลกระทบอื่นๆ สามารถเลือกใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างและโครงสร้างที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง การดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศใกล้เคียงน้อยที่สุด สำหรับส่วนที่อยู่นอกเหนือขอบเขตความรับผิดชอบของโครงการ จะต้องประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีหลายหน่วยงานมาดำเนินการร่วมกันในลักษณะบูรณาการ เพื่อจัดระเบียบฯ การใช้พื้นที่บนบก เช่น การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในลักษณะผังเมืองพื้นที่พิเศษและมาตรการที่เข้มงวดที่จะไม่ก่อให้เกิดการบุกรุกพื้นที่อุทยานฯ บนบกเพิ่มเติม โดยในส่วนนี้ยังมีข้อจำกัดในทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติ โดยในประเด็นทางด้านสังคมที่สำคัญ ได้แก่ การจัดการความขัดแย้งในสังคมและการสร้างการยอมรับของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง เป็นเรื่องที่สำคัญและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการเริ่มพัฒนาโครงการการจัดหาที่ดินอย่างเป็นธรรม การมีส่วนร่วมระดับต่างๆ เมื่อโครงการเปิดดำเนินการโดยเฉพาะการจัดสรรประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับชุมชนและท้องถิ่น และความชัดเจนในการรับผิดชอบ การชดเชยเยียวยาต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการที่กล่าวไปแล้วข้างต้น หากสามารถปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้ จะสามารถลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการที่อยู่ในระดับสูง ให้อยู่ในระดับปานกลางได้

(3) โครงการ Land Bridge

กิจกรรมของโครงการ Land Bridge ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับสูง*** เนื่องจาก<u>ความรุนแรง</u>ของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดและขอบเขตของผลกระทบในระดับสูง เป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองและชุมชน รวมถึงธุรกิจต่างๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศไปจากเดิม มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้างและเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึง <u>ความสำคัญ</u>ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบพบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับปานกลาง โดยมีศักยภาพเชิงอนุรักษ์/แหล่งทรัพยากร มีความสำคัญระดับท้องถิ่น/ภาค ปรากฏแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสิ่งมีชีวิตที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์ในบางบริเวณที่เป็นเขตพื้นที่ป่าไม้

สำหรับผลกระทบทางสังคม การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำ มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมบ้างเล็กน้อยเพื่อดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ มีบางกลุ่มที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการโยกย้ายที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ สำหรับแนวโน้มการยอมรับของประชาชนในพื้นที่พบทั้งการสนับสนุนและคัดค้านโครงการ การพัฒนาโครงการที่ผ่านมาโดยโครงการเป็นส่วนหนึ่งของความขัดแย้งทางความคิดของคนในพื้นที่ จำเป็นต้องสร้างความเข้าใจและหาแนวทางออกร่วมกันเพื่อป้องกันการขยายความขัดแย้งเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชน จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาและการให้ข้อมูลที่เปิดเผยอย่างแท้จริง ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการหรือการดำเนินงานที่ยอมรับได้

ดังนั้น สรุปได้ว่าการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสามารถพัฒนาได้โดยจำเป็นต้องมีมาตรการในการป้องกันแก้ไขและการกำกับดูแลที่เข้มงวดเพิ่มเติมจากมาตรการปกติโดยเฉพาะในประเด็นทางด้านสังคมที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างความรู้ความเข้าใจและการยอมรับของประชาชน การจัดหาที่ดินอย่างเป็นธรรม การมีส่วนร่วมระดับต่างๆ เมื่อโครงการเปิดดำเนินการโดยเฉพาะการจัดสรรประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับชุมชนและท้องถิ่น และความชัดเจนในการรับผิดชอบการชดเชยเยียวยาต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

(4) โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้วจังหวัดกระบี่

กิจกรรมของโครงการท่าเรือคลองรั้ว ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับสูง*** เนื่องจาก<u>ความรุนแรง</u>ของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดของผลกระทบเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในทะเลและบนบกไปจากสภาพเดิมมีพื้นที่ป่าชายเลนบางส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงสภาพไปอย่างถาวร ขอบเขตของผลกระทบมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบอยู่ในขอบเขตจำกัด อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงก่อสร้างจะสามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้เมื่อเวลาผ่านไป ส่วนการดำเนินการของท่าเรือ จากการทบทวนการดำเนินงานของโครงการในลักษณะเดียวกัน พบว่าลักษณะสินค้าเทคโนโลยีและการดำเนินงานอยู่ในกลุ่มที่ควบคุมและบริหารจัดการได้โดยไม่ยุ่งยาก หากเกิดการรั่วไหลจะไม่ส่งผลต่อพื้นที่เป็นวงกว้างในระดับที่ยากต่อการฟื้นฟูเยียวยา ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึง <u>ความสำคัญ</u>ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ พบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับปานกลาง โดยมีศักยภาพเชิงอนุรักษ์/แหล่งทรัพยากร มีความสำคัญระดับท้องถิ่น/ภาค ปรากฏแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสิ่งมีชีวิตที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์ในบางบริเวณ

สำหรับผลกระทบทางสังคม การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำ มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมบ้างเล็กน้อยเพื่อดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างปกติ ผลกระทบต่อคุณค่าการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรธรรมชาติร่วมกับภาคส่วนอื่นๆ ในมิติของพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยว การประมง เป็นต้น อยู่ในทิศทางที่สามารถจัดการได้ เนื่องจากเป็นประเด็นในเรื่องของการให้ข้อมูลข่าวสารและการสร้างความเชื่อมั่น สำหรับแนวโน้มการยอมรับของประชาชนในพื้นที่พบทั้งการสนับสนุนและคัดค้านโครงการ การพัฒนาโครงการที่ผ่านมา โดยโครงการเป็นส่วนหนึ่งของความขัดแย้งทางความคิดของคนในพื้นที่ จำเป็นต้องทำสร้างความเข้าใจและหาแนวทางออกร่วมกันเพื่อป้องกันการขยายความขัดแย้งเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชน จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาและการให้ข้อมูลที่เปิดเผยอย่างแท้จริง ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการหรือการดำเนินงานที่ยอมรับได้

(5) โครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge จังหวัดพังงา

กิจกรรมของโครงการท่าเรือเพื่อรองรับ Energy Bridge ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับสูง*** เนื่องจากหากเกิดการรั่วไหลของน้ำมันความรุนแรงของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดและขอบเขตของผลกระทบที่เกิดอยู่ในระดับสูง เนื่องจากก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศไปจากเดิม มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้างยากต่อการควบคุมจัดการ และต้องใช้ระยะเวลายาวนานมากในการฟื้นฟูเยียวยาให้กลับคืนสู่สภาพเดิม เห็นได้จากการดำเนินงานของโครงการในลักษณะเดียวกันที่ผ่านมาทั้งในประเทศและต่างประเทศ เทคโนโลยีและการดำเนินงานในการควบคุมและจัดการเหตุการณ์รั่วไหลของน้ำมันไม่สามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึง ความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ พบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญสูง เนื่องจากเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสิ่งมีชีวิตที่หายาก ได้รับการประกาศเป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับประเทศ แหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ อยู่ในขอบเขตที่ได้รับผลกระทบได้

สำหรับผลกระทบทางสังคม การพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำ และยังลดคุณค่าการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรธรรมชาติร่วมกับภาคส่วนอื่นๆ ในพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยว การประมง เป็นต้น นอกจากนี้ แนวโน้มการยอมรับของประชาชนอยู่ในระดับที่ต่ำมากและมีความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชนได้น้อยมาก

ดังนั้น จึงควรพิจารณาทบทวนยกเลิกการพัฒนาโครงการนี้ เนื่องจากกิจกรรมมีความเสี่ยงต่อการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าสูงมากไม่สามารถทดแทนและสร้างขึ้นมาใหม่ได้ หากมีการพัฒนาโครงการจะนำมาซึ่งความขัดแย้งในพื้นที่ในระดับสูง

(6) โครงการโรงกลั่นน้ำมันและโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์

กิจกรรมของโครงการโรงกลั่นน้ำมันและโครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่เดียวกัน ก่อให้เกิด***ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับสูง*** เนื่องจากความรุนแรงของผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง โดยขนาดของผลกระทบเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพและโครงสร้างของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศทั้งบริเวณพื้นที่ทะเลและพื้นที่ต่อเนื่องบนบกไปจากสภาพเดิมอย่างถาวร ขอบเขตของผลกระทบที่เกิดอยู่ในระดับสูง โดยมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้างจากการขยายตัวของชุมชนและเมือง การพัฒนาธุรกิจและบริการที่เกี่ยวเนื่อง ทั้งนี้ กิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนมากเป็นผลกระทบต่อเนื่องที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบเป็นส่วนหนึ่งที่ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และไม่อยู่ในขอบเขตความ

รับผิดชอบของผู้พัฒนาโครงการ ก่อให้เกิดปัญหาในพื้นที่โดยรอบที่ไม่สามารถวางแผนรองรับโดยท้องถิ่นได้ อาทิ ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่รองรับการเติบโตของเมือง การคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้อง การดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึง ความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ พบว่าที่ตั้งโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ที่ข้อจำกัดในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีการใช้ประโยชน์ในเชิงอนุรักษ์ในระดับต่ำ ทั้งความชุกชุมของทรัพยากรฯ สิ่งมีชีวิตหายากหรือใกล้สูญพันธุ์

สำหรับผลกระทบทางสังคมอยู่ในระดับสูง เนื่องจากการพัฒนาก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงต่อพื้นที่ในระดับต่ำ มีผลกระทบให้ต้องปรับเปลี่ยนปัจจัยระดับบุคคล ครัวเรือน และชุมชน ไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิงมีบางกลุ่มที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการโยกย้ายที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ สำหรับ แนวโน้มการยอมรับของประชาชนในพื้นที่พบทั้งการสนับสนุนและคัดค้านโครงการ โดยพบความคิดเห็นในเชิงลบในสัดส่วนชัดเจนมากกว่ามีความเป็นไปได้ในการสร้างกระบวนการยอมรับของประชาชนต่ออุตสาหกรรมประเภทนี้ได้น้อยมาก

ดังนั้น ถึงแม้ว่าประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แต่ประเด็นข้อจำกัดทางด้านสังคมที่ค่อนข้างชัดเจนในการปฏิเสธโครงการในลักษณะเดียวกันนี้ จึงควรพิจารณาทบทวนการพัฒนาที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของพื้นที่ ก่อให้เกิดรายได้และผลประโยชน์โดยตรงต่อพื้นที่และลดความเหลื่อมล้ำที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตทุกๆ ด้าน ทั้งด้านรายได้ ด้านการเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติ และบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

4.5 ผลกระทบจากการพัฒนาท่องเที่ยวต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

การผลักดันอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะเป็นอุตสาหกรรมหลักในการผลักดันให้แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้บรรลุเป้าหมายทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ โดยที่ช่วง 10 ปีแรกของระยะเวลาการพัฒนา (พ.ศ.2560-2579) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะต้องสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (เมื่อเทียบกับกรณีฐาน) ปีละ 1.45 แสนล้านบาท มีเป้าหมายด้านเศรษฐกิจดังนี้

ช่วงปี	**2560-64**	**2565-69**	**2570-74**	**2575-79**
จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยต่อปี, ล้านคน)	1.17	3.52	5.07	5.46
จำนวนวันพักแรมเฉลี่ยต่อคน	4.72	5.72	6.72	7.72
ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อวัน/คน (บาท)	5,540	7,886	10,065	12,845

จากการกำหนดให้การท่องเที่ยวจะถูกกำหนดให้เป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคใต้ แต่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวยังขาดแผนแม่บทระยะยาวที่จะกำหนดแนวทางของการพัฒนาและบริหารการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการพัฒนาตามแผนแม่บทการพัฒนาภาคใต้ดังนั้น จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นข้างต้นย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจในพื้นที่ ดังนั้น เพื่อวางแนวทางการป้องกันผลกระทบและสร้างการพัฒนาท่องเที่ยวที่ยั่งยืน สามารถวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนของปัจจัยภายในและโอกาส ภัยคุกคามของปัจจัยภายนอกด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีรายละเอียดดังนี้

1) จุดแข็ง (Strengths)

(1) มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่เป็นจุดขายที่สำคัญของประเทศและมีชื่อเสียงระดับโลก

(2) แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่ชัดเจนและโดดเด่น นำไปสู่กิจกรรมที่แตกต่างจากภาคอื่น

(3) การคมนาคมสะดวกสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและภายในประเทศได้ง่าย

(4) เป็นแหล่งดำน้ำที่มีชื่อเสียงระดับโลก

(5) เป็นแหล่งหลอมรวมวัฒนธรรม 3 เชื้อชาติ (ไทย จีน มุสลิม) ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

(6) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เช่น ที่พัก ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ได้มาตรฐานสากลและคุ้มค่า

(7) มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลากหลาย สามารถส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ มีป่าดิบชื้นและป่าพรุที่มีความอุดมสมบูรณ์ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาสก ป่าฮาลาบาลา ป่าพรุโต๊ะแดง อุทยานแห่งชาติเขาหลวง เป็นต้น

(8) มีกิจกรรมที่โดดเด่นเกี่ยวกับเรื่องวิวาห์ใต้สมุทร การแต่งงาน และฮันนีมูน การแข่งขันเรือใบ

2) จุดอ่อน (Weaknesses)

(1) มีภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวที่มีราคาสูง ไม่จูงใจให้ชาวไทยมาท่องเที่ยว

(2) แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรมในแหล่งท่องเที่ยวหลัก เช่น เกาะสมุย ภูเก็ตเป็นต้น

(3) มีฤดูกาลการท่องเที่ยว

(4) นักท่องเที่ยวขาดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย

3) โอกาส (Opportunities)

(1) การเพิ่มเที่ยวบินและเส้นทางบินใหม่ๆ ระหว่างภูมิภาคทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าพื้นที่ได้สะดวกขึ้น

(2) การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวผ่าน Online และ Social Network

(3) เป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นแหล่งดำเนินกิจกรรมระดับโลกและระดับนานาชาติ เช่น การถ่ายภาพยนตร์ และเป็นที่เก็บตัวของการประกวดสาวงามระดับนานาชาติเป็นต้น

(4) กระแสการเดินทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์กำลังเป็นที่ได้รับความนิยม

(5) การท่องเที่ยวร่วมกันภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศมีบทบาทมากขึ้น

(6) แนวโน้มการเดินทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคภาคใต้เพิ่มขึ้น

(7) แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลของภาคใต้เป็น Dream Destination ของนักท่องเที่ยวไทย

4) ภัยคุกคาม (Threats)

(1) นักท่องเที่ยวมีภาพลักษณ์ด้านลบเกี่ยวกับภัยธรรมชาติทางทะเล

(2) ตำแหน่งทางการตลาดของชายหาดประเทศมาเลเซีย และอินโดนีเซีย ซึ่งมีความใกล้เคียงกับไทยในมุมมองนักท่องเที่ยวต่างชาติ

(3) สภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง ส่งผลต่อแหล่งท่องเที่ยว เช่น การเกิดปะการังฟอกขาว น้ำท่วมภาคใต้ เป็นต้น

4.5.1 สถานการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในปัจจุบันและแนวโน้มอนาคต

แนวโน้มการท่องเที่ยวภาคใต้เติบโตตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีโอกาสเติบโตสูงจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวเอเชีย โดยเฉพาะจีน จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในภาคใต้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่ามีหลายปัจจัยเสี่ยงเข้ามากระทบ โดยมีเหตุการณ์ที่ส่งผลลบอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ เหตุการณ์ภัยพิบัติสึนามิ บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันเมื่อเดือนธันวาคม 2547 และเหตุการณ์ระเบิดที่ด่านนอก อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เมื่อเดือนธันวาคม 2556 ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ โรคระบาด วิกฤติเศรษฐกิจในต่างประเทศ ตลอดจนสถานการณ์การเมืองในประเทศ อย่างไรก็ตาม ข้อสังเกตที่สำคัญ คือ ในภาพรวมพบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติภาคใต้หลังเกิดปัจจัยลบมีการฟื้นตัวค่อนข้างรวดเร็ว โดยนักท่องเที่ยวนิยมท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวหลักที่มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเลที่มีชื่อเสียง โดยเฉพาะในจังหวัดภูเก็ต เกาะในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ และจังหวัดสงขลา ซึ่งส่งผลให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การท่องเที่ยวเป็นแหล่งสร้างรายได้ที่สำคัญของภาคใต้ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางทะเล แต่รายได้ยังคงกระจุกตัวในแหล่งท่องเที่ยวหลัก โดยในปี พ.ศ.2554-2558 พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีรายได้จากการท่องเที่ยวจัดเป็นลำดับที่ 1 ของภาคใต้รองลงมาคือ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่าจังหวัดภูเก็ตมีรายได้มาจากการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกระบี่ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามลำดับ

จากข้อมูลจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนในแต่ละกลุ่มภาคใต้ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามตามธรรมชาติตั้งแต่ท้องทะเลจนถึงภูเขาและมีศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นหลากหลาย จำแนกได้ดังนี้

1) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** พบว่า ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดจะเห็นได้ว่า จังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราช และพัทลุง ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวไทย ในขณะที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมาเยี่ยมเยือนมากกว่า โดยจังหวัดที่มีผู้มาเยี่ยมเยือนสูงเป็นอันดับ 1 คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี รองลงมาได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดนครศรีธรรมราช

2) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** พบว่า ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดจะเห็นได้ว่า จังหวัดพังงา ภูเก็ต และกระบี่ มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมาเยี่ยมเยือนมากกว่า ในขณะที่จังหวัดระนอง และจังหวัดตรัง ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวไทย โดยจังหวัดที่มีผู้มาเยี่ยมเยือนสูงเป็นอันดับ 1 คือ จังหวัดภูเก็ต รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกระบี่ และจังหวัดพังงา

3) **กลุ่มจังหวัดชายแดนภาคใต้** พบว่า ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดจะเห็นได้ว่า จังหวัดสงขลา สตูล และปัตตานี ผู้มาเยี่ยมเยือนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ในขณะที่จังหวัดยะลาและนราธิวาสมีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมาเยี่ยมเยือนมากกว่า โดยจังหวัดที่มีผู้มาเยี่ยมเยือนสูงเป็นอันดับ 1 คือ จังหวัดสงขลา รองลงมาได้แก่ จังหวัดสตูล และจังหวัดยะลา

นอกจากนี้ จำนวนวันที่นักท่องเที่ยวเข้าพัก ณ สถานที่ต่างๆ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดสามารถสะท้อนถึงกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าร่วมและใช้เวลาในการพักผ่อน ก่อให้เกิดรายได้ที่เพิ่มขึ้นกับภาคธุรกิจและประชากรในพื้นที่ โดยพบว่าในภาพรวมจังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาในการพักอาศัยมากที่สุดตลอดปี จังหวัดพังงา ถือเป็นพื้นที่จังหวัดที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาในการอยู่อาศัยนานที่สุด สำหรับจังหวัดอื่นๆ ทั้งในส่วนของจังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง และจังหวัดระนอง นั้น ยังเป็นพื้นที่ที่สามารถพัฒนากิจกรรมทางการท่องเที่ยวได้อีกเพื่อเพิ่มจำนวนวันที่นักท่องเที่ยวสามารถพำนักในสถานที่ต่างๆ ซึ่งการดำเนินงานเช่นนี้เป็นอีกแนวทางที่จะช่วยแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอน หรือความผันผวนของจำนวนนักท่องเที่ยว

4.5.2 แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวในอนาคต

ที่ปรึกษาได้คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในระยะการพัฒนา 20 ปี โดยใช้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี (ล้านคน) ตามแผนพัฒนาฯ ในแนวทางเลือก 2+ พิจารณาความหนาแน่นของนักท่องเที่ยวต่อพื้นที่จังหวัด โดยอยู่ภายใต้สมมติฐานการพัฒนาที่ว่ามีการส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบการท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งเชิงคุณภาพและปริมาณเพื่อให้นักท่องเที่ยวมีจำนวนเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่วางไว้ รวมถึง การเพิ่มแหล่งท่องเที่ยวใหม่และกระจายนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวเป็นตัวกำหนดระดับความหนาแน่นของประชากรนักท่องเที่ยว ซึ่งจำแนกความสำคัญของเมืองท่องเที่ยวออกเป็น 3 กลุ่ม ดัง**ตารางที่ 4-5** ประกอบด้วย

(1) เมืองศูนย์กลางท่องเที่ยวมีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวสูงมาก จำเป็นต้องกำหนดเป็นเขตการจัดการพิเศษเพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการและดูแลให้อยู่ในขีดความสามารถในการรองรับ โดยความหนาแน่นนักท่องเที่ยวที่มากกว่า 2,500 คน/ตารางกิโลเมตร เทียบเท่าเกณฑ์จำแนกความเป็นเมือง ซึ่งจำนวนประชากรเหล่านี้ไม่ได้นำมาประเมินการจัดเก็บภาษีและรายได้ของท้องถิ่นอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย ดังนั้นย่อมหลีกเลี่ยงมิได้ที่ท้องถิ่นจะมีปัญหางบประมาณในการให้บริการสาธารณูปโภคและบริการทางสังคม หรือการบำรุงรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติแหล่งท่องเที่ยวให้สวยงามและคงอยู่อย่างยั่งยืนในที่นี้ หมายรวมถึงพื้นที่เกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดต่างๆ ได้แก่ พังงา กระบี่ สุราษฎร์ธานี ตรัง และสตูล ถึงแม้ว่าจะไม่สะท้อนความหนาแน่นในภาพรวมของจังหวัด แต่พื้นที่เกาะเหล่านี้มีความอ่อนไหวในด้านสิ่งแวดล้อมและมีขีดความสามารถในการรองรับจำกัด ปัจจุบันสามารถเข้าถึงได้ง่าย จำเป็นต้องได้รับการกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวและใช้การบริหารจัดการแบบพิเศษในกลุ่มนี้เช่นกัน

(2) เมืองท่องเที่ยวหลัก เป็นกลุ่มที่มีศักยภาพในการท่องเที่ยวสูงมีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวสูง ควรได้รับการดูแลและการสนับสนุนจากส่วนกลางในการวางระบบสาธารณูปโภคและบริการ

(3) เมืองท่องเที่ยวทางเลือก มีศักยภาพการท่องเที่ยวทางเลือก กลุ่มท่องเที่ยวที่นิยมความสันโดษ ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ควรสนับสนุนและสร้างศักยภาพให้ท้องถิ่นสามารถบริหารจัดการได้

ตารางที่ 4-5 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ตามแผนพัฒนาฯ

ระดับ	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	ความหมายและรูปแบบการจัดการ	แนวโน้ม 20 ปี (พ.ศ.2579)
1	20,000	เมืองศูนย์กลางท่องเที่ยว (เขตการจัดการพิเศษ)	ภูเก็ต
2	5,000		
3	2,500		สงขลา
4	1,500	เมืองท่องเที่ยวหลัก (การสนับสนุนจากส่วนกลาง)	กระบี่ พังงา
5	700		สุราษฎร์ธานี ชุมพร สตูล พัทลุง
6	500		นครศรีธรรมราช ระนอง
7	300	เมืองท่องเที่ยวทางเลือก (การสนับสนุนศักยภาพท้องถิ่น)	ตรัง ยะลา นราธิวาส
8	100		ปัตตานี
9	ต่ำกว่า 100		

หมายเหตุ จังหวัดที่ขีดเส้นใต้มีแหล่งท่องเที่ยวประเภทเกาะที่สำคัญ จัดอยู่ในกลุ่มที่ต้องกำหนดมาตรการดูแลจัดการเป็นพิเศษ รวมทั้ง เพิ่มทางเลือกแหล่งท่องเที่ยวให้กระจายมากขึ้น

ผลการคาดการณ์การเติบโตของนักท่องเที่ยวภายใต้การส่งเสริมข้างต้น สามารถจำแนกได้เป็นรายจังหวัด ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-6** และ**รูปที่4-1**

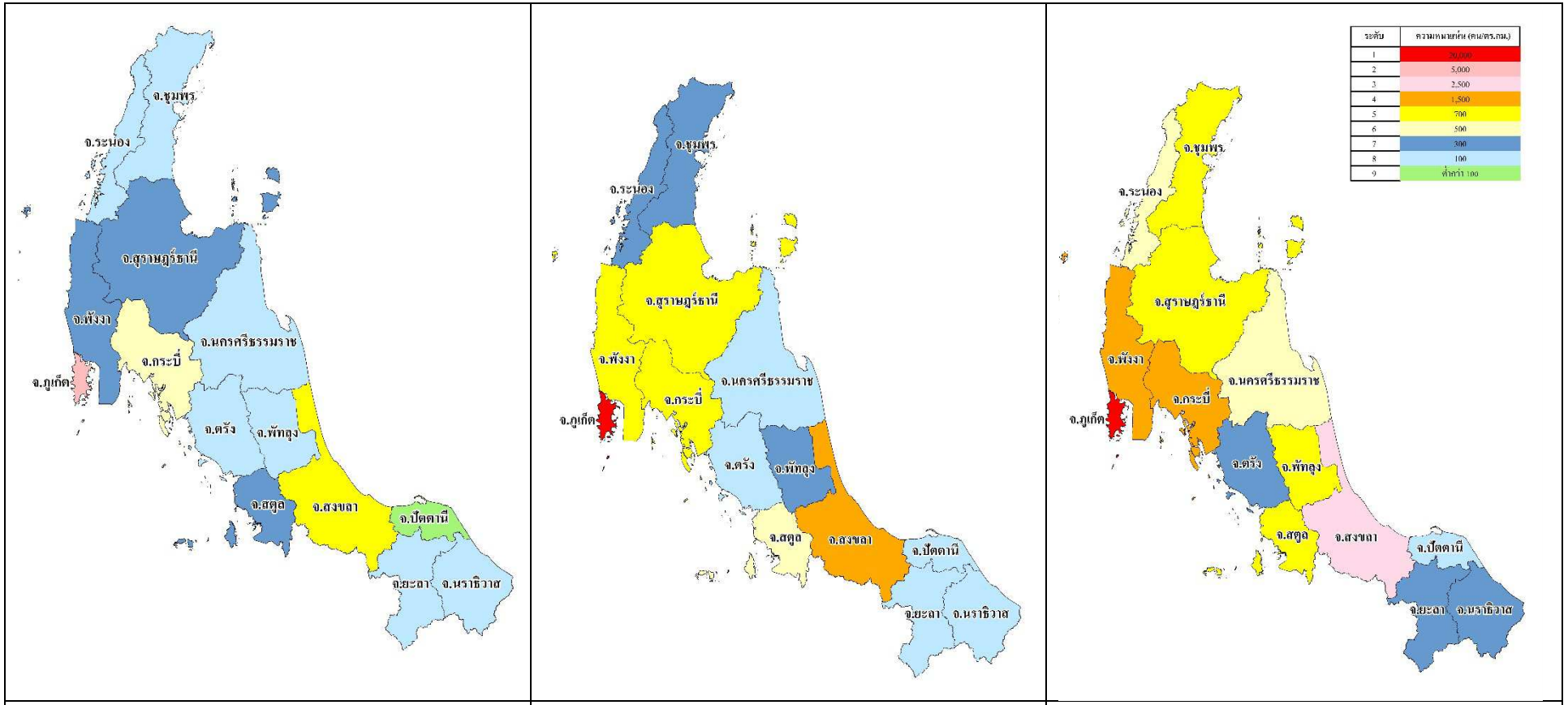
ตารางที่ 4-6 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด

จังหวัด	พื้นที่ (ตร.กม.)	2558		2569		2579	
		คน	คน/ตร.กม.	คน	คน/ตร.กม.	คน	คน/ตร.กม.
ชุมพร	6009.008	1,743,695	290.18	2,877,790	478.9	5,424,064	902.7
สุราษฎร์ธานี	12891.4688	6,077,946	471.5	10,031,029	778.1	18,906,500	1,466.6
นครศรีธรรมราช	9942.5024	1,736,590	174.7	2,866,064	288.3	5,401,963	543.3
พัทลุง	3424.4736	990,611	289.3	1,634,902	477.4	3,081,467	899.8
ระนอง	3298.0448	693,773	210.4	1,145,001	347.2	2,158,101	654.4
พังงา	4170.8944	2,033,423	487.5	3,355,957	804.6	6,325,313	1,516.5
ภูเก็ต	543.0336	9,002,698	16,578.5	14,858,033	27,361.2	28,004,446	51,570.4
กระบี่	4708.512	3,146,474	668.3	5,192,934	1,102.9	9,787,651	2,078.7
ตรัง	4917.5184	728,279	148.1	1,201,950	244.4	2,265,438	460.7
สงขลา	7393.8896	7,684,787	1,039.3	12,682,956	1,715.3	23,904,857	3,233.1
สตูล	2478.9776	990,611	399.6	1,634,902	659.5	3,081,467	1,243.0
ยะลา	4521.0784	623,460	137.9	1,028,957	227.6	1,939,380	429.0
ปัตตานี	1940.3552	136,161	70.2	224,720	115.8	423,552	218.3
นราธิวาส	4475.4304	466,349	104.2	769,661	172.0	1,450,659	324.1

4.5.3 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ โดยส่งเสริมการท่องเที่ยว

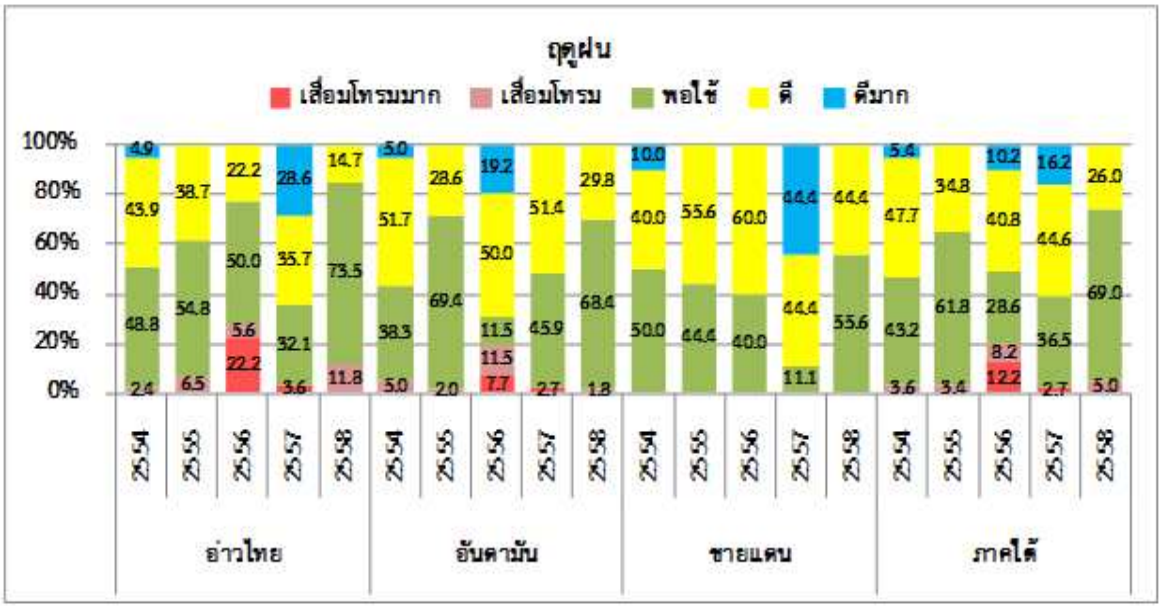
(1) ความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล การท่องเที่ยวภาคใต้มีจุดขายที่สำคัญคือ ความสวยงามของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ไม่มีการกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการสร้างจิตสำนึกในการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลในหลายพื้นที่ นอกจากนี้ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลยังไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศไทยทำให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศควรจะได้รับนั้นน้อยกว่าที่ควรจะเป็นไม่คุ้มค่ากับทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่สูญเสียหรือเสื่อมโทรมลงอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นจึงควรมีการวางยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวทางทะเลและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอย่างยั่งยืน

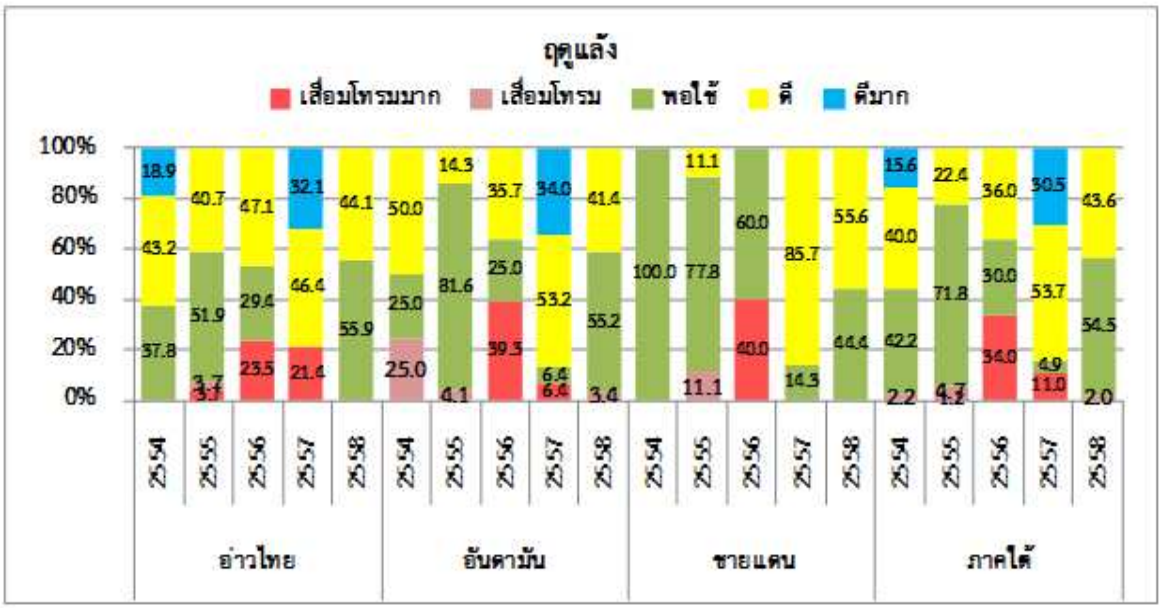
(2) ปัญหาคุณภาพน้ำ การเติบโตของภาคการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงชุมชน ทำให้เกิดปัญหาคุณภาพน้ำโดยเฉพาะหาดท่องเที่ยวที่สำคัญ จากข้อมูลสถานการณ์คุณภาพน้ำทะเลตามดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (MWQI) ของกรมควบคุมมลพิษ ที่ได้มีการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้งต่อปี (ช่วงฤดูฝนและแล้ง) ในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สงขลา และสตูล ในช่วงระยะ 5 ปีย้อนหลัง (ระหว่างปี พ.ศ.2554-2558) พบว่า คุณภาพน้ำทะเลส่วนใหญ่อยู่ในระดับพอใช้ถึงดี ซึ่งในปี 2558 มีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงในทิศทางเสื่อมโทรมลง เนื่องจากไม่พบคุณภาพน้ำทะเลระดับดีมาก และสัดส่วนคุณภาพน้ำทะเลระดับดีลดลงจากเดิม (ปี 2557) ร้อยละ 44.6 เหลือร้อยละ 26.0 อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 ไม่พบคุณภาพน้ำทะเลอยู่ในระดับเสื่อมโทรมมาก ดังแสดงใน**รูปที่ 4-2**



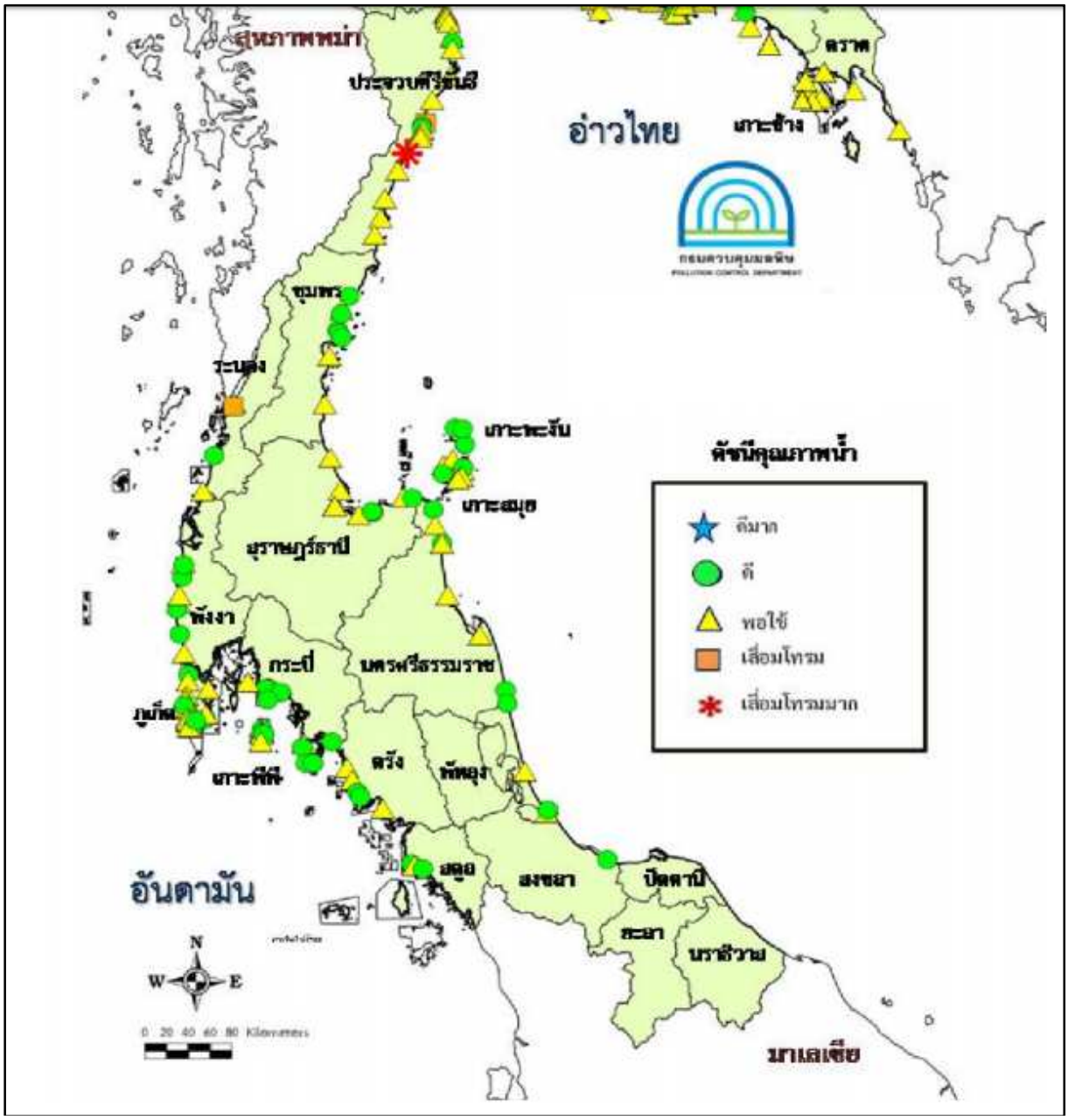
2558	2569	2579

รูปที่ 4-1 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของนักท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด





รูปที่ 4-2 แนวโน้มสถานการณ์คุณภาพน้ำทะเล (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) ในพื้นที่ภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2554-2558



รูปที่ 4-3 สถานการณ์คุณภาพน้ำทะเล (ฤดูแล้ง) ในพื้นที่ภาคใต้ ปี พ.ศ.2558

(3) ปัญหากัดเซาะชายฝั่งการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำในทะเล โดยเฉพาะโครงสร้างแข็ง เช่น ท่าเรือ เขื่อนกันคลื่น ฯลฯ ทำให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง เมื่อพิจารณารายละเอียดพื้นที่ชายฝั่งทะเลของจังหวัดเป้าหมายของการพัฒนาที่เป็นพื้นที่วิกฤต (Hot Spot) ของการกัดเซาะรุนแรง (อัตราการกัดเซาะในระยะ > 5 เมตรต่อปี) จากรายงานการกัดเซาะชายฝั่งทะเลไทย ของกรมทรัพยากรธรณี พบการกัดเซาะรุนแรงทางฝั่งอ่าวไทย โดยจำแนกตามชายฝั่งและชนิดชายฝั่งในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

ชื่อจังหวัด	ชื่อชายฝั่ง	ชนิดของชายฝั่ง	ระยะทางที่ถูกกัดเซาะ	อัตราการกัดเซาะ
ฝั่งอ่าวไทย				
นครศรีธรรมราช	- บ.เคียนดำ-บ.บ่อนนท์ อ.ท่าศาลา - บ.แหลมตะลุมพุก-บ.บางบ่อ อ.ปากพนัง - บ.เกาะทัง-บ.หน้าศาล อ.ปากพนัง และ อ.หัวไทร	หาดทราย หาดทราย หาดทราย	8 ก.ม. 29 ก.ม. 23 ก.ม.	6 ม./ปี 8 ม./ปี 12 ม./ปี
สงขลา	- บ.อู่ตะเภา-บ.ปากแตระ อ.ระโนด	หาดทราย	4 ก.ม.	5.5 ม./ปี
ฝั่งอันดามัน				
ระนอง	- บ.ทะเลนอก อ.กะเปอร์	หาดทราย	4 ก.ม.	6 ม./ปี
กระบี่	- บ.คลองทราย อ.เมือง - บ.คลองประสงค์-แหลมขาม อ.เมือง	หาดทราย หาดทราย	1 ก.ม. 3 ก.ม.	5 ม./ปี 5 ม./ปี
สตูล	- บ.ทุ่งสะโบ๊ะ-บ.ราไวใต้ อ.ทุ่งหว้า - ปากละงู อ.ละงู - บ.บากันเกย-บ.กลาง อ.เมือง	หาดทราย หาดทราย หาดทราย	3 ก.ม. 1 ก.ม. 2 ก.ม.	5-7 ม./ปี 5 ม./ปี 5-6 ม./ปี

<u>ที่มา</u> : รายงานการกัดเซาะชายฝั่งทะเลไทยของกรมทรัพยากรธรณี

(2) แหล่งท่องเที่ยวภาคใต้ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ ซึ่งปัญหาหลักของอุทยานแห่งชาติทางทะเลมีหลายประการแต่โดยภาพรวมแล้วเกิดจากการท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันธุรกิจการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีแนวโน้มเติบโตขึ้นเป็นอย่างมากทั้งนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ การที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเติบโตขึ้นเช่นนี้แม้ว่าจะปรากฏรายได้จากการท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศเพิ่มมากขึ้น แต่ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลถูกทำลายซึ่งรายได้ที่ได้รับไม่คุ้มค่ากับทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไปเพราะรายได้ที่รับไม่เพียงพอต่อการนำมาใช้ในการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวในเขตอุทยานยังสร้างความเสียหายให้กับทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลในเขตอุทยานด้วยกล่าวคือ (1) การทิ้งสมอเรือในแนวปะการัง (2) การนำเรือเร็วเข้าไปใกล้ฝั่งจนทำให้ใบพัดเรือพัดทรายฝังปะการังจนเป็นเหตุให้ปะการังตาย (3) การจับสัตว์ทะเลโดยไม่มีเหตุอันควรของนักท่องเที่ยวกรณีดังกล่าวเป็นการทารุณกรรมสัตว์ทะเลโดยไม่มีเหตุอันควร (4) การให้อาหารปลาในเขตอุทยานซึ่งกรณีนี้เป็นการทำให้ระบบนิเวศในเขตอุทยานเสียไปเนื่องจากเป็นการเชื้อเชิญให้ปลานอกเขตอุทยานเข้ามาในเขตอุทยานและปลาเหล่านี้จะแย่งแหล่งที่อยู่อาศัยของปลาที่มีถิ่นอาศัยเดิมในเขตอุทยาน (5) ปัญหาขยะจากการที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในเขตอุทยานและทิ้งสิ่งปฏิกูลเป็นจำนวนมาก และ (6) ปัญหาน้ำเสียจากการท่องเที่ยวนอกจากนี้ พบว่า ประชากรของสัตว์ทะเลหายากในปัจจุบันมีจำนวนน้อยและมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลจากภาวะคุกคามหลายประการ เช่น เครื่องมือประมง ความเสื่อมโทรมสภาพแวดล้อมของแหล่งที่อยู่อาศัย การเจ็บป่วยตามธรรมชาติ เป็นต้น ในปี พ.ศ.2554 มีการเกยตื้นของสัตว์ทะเลหายากไม่น้อยกว่า 200 ตัวโดยมีสัดส่วนของเต่าทะเล โลมา และวาฬและพะยูน ที่เกยตื้นคิดเป็นร้อยละ 52, 32 และ 16 ตามลำดับ

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยว จากรายงานการศึกษาเรื่อง การพัฒนาภาคการท่องเที่ยวเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคใต้ ของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้ศึกษาศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยว 6 ด้านหลัก ที่จำเป็นต่อการรองรับการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยว ได้แก่ โรงแรมและที่พัก การคมนาคม สาธารณูปโภค การตรวจคนเข้าเมือง ความปลอดภัย คุณภาพทรัพยากรมนุษย์ พบว่า ในภาพรวมสิ่งอำนวยความสะดวกภาคการท่องเที่ยวมีเพียงโรงแรมและที่พักเท่านั้นที่มีปริมาณเพียงพอ สามารถสรุปปัญหาที่สำคัญของสิ่งอำนวยความสะดวกในแต่ละด้าน ดังนี้

1) **โรงแรมและที่พัก** ปริมาณโรงแรมและที่พักในภาคใต้มีเพียงพอรองรับการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว อาจทำให้เกิดผลกระทบจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานต่างๆ อันส่งผลต่อความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมในอนาคต

2) **การคมนาคม** การคมนาคมทางบกยังมีปัญหาด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งเส้นทางหลักภาคใต้ยังคงกระจุกตัวอยู่ในสถานที่สำคัญและบางส่วนมีสภาพถนนเป็น 2 ช่องจราจร ขณะที่การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะยังไม่มีความสะดวก เส้นทางเข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยวและพบปัญหาคุณภาพในการให้บริการ จังหวัดสำคัญรองรับปริมาณผู้โดยสารเกินศักยภาพของสนามบิน เช่น ภูเก็ต นครศรีธรรมราช และสงขลา

3) **สาธารณูปโภค**

3.1) ไฟฟ้า

ความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นและเป็นปัญหาในพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ในเดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2558 กำลังผลิตไฟฟ้าของภาคใต้ รวมทั้งสิ้น 2,889.68 เมกะวัตต์ ประกอบด้วย โรงไฟฟ้าของ กฟผ. 2,112.48 เมกะวัตต์โรงไฟฟ้าเอกชน 777.2 เมกะวัตต์ นอกจากนี้ ยังมีกำลังผลิตสำรองพึ่งได้เป็นระบบสายส่งเชื่อมโยงจากภาคกลางและประเทศมาเลเซีย รวม 900 เมกะวัตต์ซึ่งโดยรวมแล้วกำลังการผลิตไฟฟ้าตามสัญญาของโรงไฟฟ้าในภาคใต้ยังสูงกว่าความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุด อย่างไรก็ตาม ในด้านความมั่นคงทางพลังงานที่รองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ จำเป็นต้องเพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าให้เพียงพอกับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทุกปี นอกจากนี้ หากพิจารณาเฉพาะในพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก พบว่าในปัจจุบันมีปัญหาในหลายพื้นที่ เช่น เขาหลัก จังหวัดพังงา ซึ่งพบปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้ง เป็นต้น เป็นการสร้างต้นทุนเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการบางส่วนที่ต้องลงทุนซื้อเครื่องปั่นไฟเพื่อใช้ในช่วงที่ไฟฟ้าดับ

3.2) ประปา

ระบบน้ำใช้เป็นปัญหาในพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยพบปัญหาขาดแคลนน้ำในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะพื้นที่เกาะ อย่างไรก็ตาม ในระยะที่ฝนไม่ตกตามฤดูกาล ทำให้น้ำในคลองอยู่ในระดับต่ำช่วงฤดูแล้ง จึงทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อนักท่องเที่ยว อีกทั้งสร้างต้นทุนเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการบางส่วนที่ต้องซื้อน้ำดิบจากฝั่งเพื่อสำรองใช้บนเกาะ

3.3) การจัดการขยะ

การกำจัดขยะ เป็นปัญหาหลักของการท่องเที่ยว โดยภาคการท่องเที่ยวเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีอัตราการเกิดขยะสูง เมื่อพิจารณาถึงกระบวนการการกำจัดขยะกลับพบว่ามีปัญหาขยะสะสมไม่ได้รับการกำจัด นอกจากนี้ การกำจัดขยะบางส่วนยังไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการท้องถิ่นไม่มีศักยภาพและไม่มีงบประมาณดำเนินการ โดยพบว่าทุกจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้ ยกเว้นภูเก็ต มีศักยภาพไม่เพียงพอในการจัดการขยะที่เกิดขึ้นทั้งหมดทำให้มีปริมาณขยะสะสมและขยะที่ต้องกำจัดตกค้าง ดัง**ตารางที่ 4-7**

ตารางที่ 4-7 ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นและการจัดการในแต่ละจังหวัด

จังหวัด	ปริมาณขยะที่เกิดขึ้น (ตัน/ปี)	ปริมาณขยะที่มีการจัดการ (ตัน/ปี)		ปริมาณขยะตกค้าง (ตัน/ปี)
		เก็บขนไปกำจัด	นำไปใช้ประโยชน์	
สุราษฎร์ธานี	387,220.35	225,123.97	35,449.53	126,646.85
ชุมพร	135,082.85	65,780.30	2,832.40	66,470.15
นครศรีธรรมราช	395,945.21	188,515.20	19,847.99	187,582.02
ระนอง	71,587.45	47,088.65	3,427.35	21,071.45
ภูเก็ต	260,420.20	225,650.30	34,769.90	-
ตรัง	261,358.25	82,271.00	104,298.75	74,788.50
พังงา	116,416.75	64,399.87	43,180.23	8,836.65
สตูล	109,743.79	53,866.70	46,216.98	9,660.11
กระบี่	201,243.82	112,113.40	50,702.77	38,427.64
สงขลา	585,450.60	248,634.35	214,811.27	122,004.98
นราธิวาส	230,266.20	54,728.10	84,934.71	90,603.40
ยะลา	268,553.14	57,045.85	93,008.13	118,499.16
ปัตตานี	197,590.64	69,240.50	90,800.00	37,550.15
พัทลุง	189,099.20	64,079.40	66,072.30	58,947.50

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ, 2558

3.4) การกำจัดน้ำเสีย

ปัญหาสำคัญที่พบ ได้แก่ ระบบบัดน้ำเสียไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด อีกทั้งระบบที่มีอยู่ทำงานไม่ได้ประสิทธิภาพตามมาตรฐานทั้งหมด เช่น ในพื้นที่ฝั่งอันดามัน จากผลการสุ่มตรวจการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียจำนวน 52 แห่ง ในพื้นที่ภูเก็ต พังงา กระบี่ และตรัง ประจำปีงบประมาณ 2557 ของสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 พบว่า มีแหล่งกำเนิดมลพิษเพียง 22 จาก 52 แห่ง ที่มีระบบบำบัดน้ำเสียและระบบระบายน้ำทิ้งที่ได้มาตรฐาน ทั้งนี้ ในพื้นที่อื่นของภาคใต้ พบปัญหาในลักษณะเดียวกัน เช่น ระบบบำบัดน้ำเสียเทศบาลตำบลบ้านใต้ อำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพเนื่องจากมีการอุดตันของไขมันในระบบ และได้ยกเลิกการใช้ระบบรวบรวมน้ำเสียบริเวณหน้าหาดทั้งหมดเนื่องจากมีน้ำทะเลและทรายเข้าระบบ เป็นต้น ในบางพื้นที่ท้องถิ่นไม่มีศักยภาพและไม่มีงบประมาณดำเนินการ

4) การตรวจคนเข้าเมือง

จำนวนผู้เดินทางผ่านชายแดนไทย-มาเลเซียเพิ่มมากขึ้น ทำให้ตรวจคนเข้าเมืองบางแห่งเกิดความแออัด จนทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้า-ออกไม่สะดวก ซึ่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากจำนวนเจ้าหน้าที่และช่องบริการไม่เพียงพอ รวมถึงขาดเทคโนโลยีลดระยะเวลาในการกรอกเอกสาร

5) ความปลอดภัย

ภาคใต้มีปัญหาความปลอดภัยจากปัจจัยภายนอกที่มาจากเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดนภาคใต้ ซึ่งเป็นปัจจัยบั่นทอนการท่องเที่ยวหลักในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาความปลอดภัยที่เกิดจากปัจจัยภายใน ได้แก่ จำนวนเจ้าหน้าที่ท่องเที่ยวไม่เพียงพอ และต้องแบ่งกำลังเจ้าหน้าที่ทั้งบนฝั่งและเกาะ จึงเป็นช่องโหวให้เกิดเหตุคดีรุนแรงกับนักท่องเที่ยว ตลอดจนการกู้ภัยทางทะเลยังขาดอุปกรณ์และบุคลากรรองรับอุบัติเหตุทางทะเลที่รุนแรงนอกน่านน้ำ นอกจากนี้ ภาคเอกชนยังละเลยความปลอดภัย อาทิ การไม่กำหนดให้นักท่องเที่ยวสวมเสื้อชูชีพบนเรือท่องเที่ยว เป็นต้น

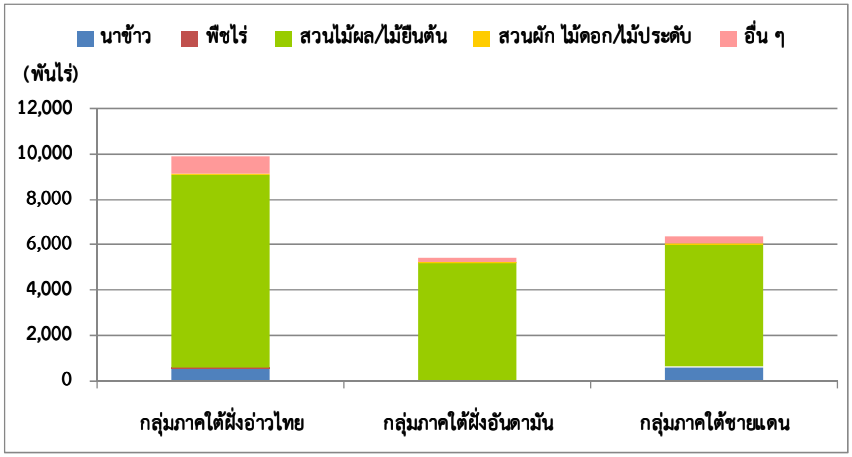
6) บุคลากรภาคการท่องเที่ยว

ในภาพรวมมีปัญหาไม่เพียงพอ ทั้งนี้ จากรายงานความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของโลก (The Travel and Tourism Competitiveness Report 2015) โดย World Economic Forum (WEF) พบว่า หัวข้อย่อยด้านความยากง่ายในการหาแรงงานทักษะ (Ease of Finding Skilled Employees) สะท้อนว่าแรงงานที่มีความรู้ความเข้าใจในงานบริการท่องเที่ยวค่อนข้างหายาก และเป็นปัจจัยรั้งความสามารถในการแข่งขันภาคการท่องเที่ยวไทยอีกประการหนึ่ง สอดคล้องกับความเห็นของผู้ประกอบการในภาคใต้ ที่เห็นว่าแรงงานในภาคการท่องเที่ยวค่อนข้างหายากและอาจไม่เพียงพอรองรับการเติบโตของภาคท่องเที่ยว รวมถึงการขาดทักษะทางภาษาต่างประเทศ

4.6 ผลกระทบจากการพัฒนาสาขาเกษตรกรรม

4.6.1 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ สาขาเกษตรกรรม

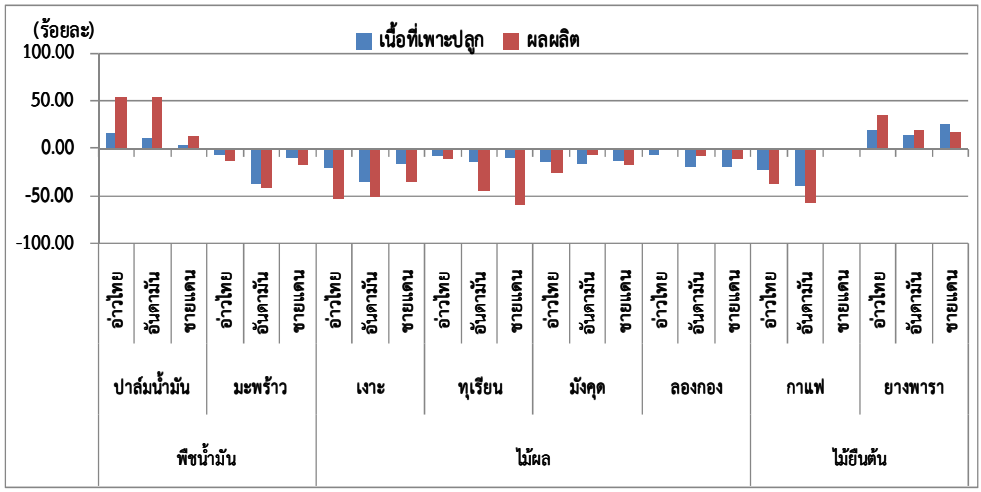
จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จัดทำโดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรในพื้นที่ภาคใต้มีเนื้อที่มากกว่าร้อยละ 80 เป็นสวนไม้ผลและไม้ยืนต้น ซึ่งจาก**รูปที่ 4-4** จะเห็นได้ว่ากลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และชุมพร รองลงมาได้แก่ กลุ่มภาคใต้ชายแดน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสงขลา รองลงมาคือ จังหวัดนราธิวาส และยะลา สำหรับกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน พบว่า มีเนื้อที่เกษตรกรรมน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25.03 ของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรในภาคใต้ทั้งหมด โดยพื้นที่ที่เกษตรกรรมโดยมากกระจุกตัวที่จังหวัดกระบี่ ตรัง และพังงา



รูปที่ 4-4 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรในพื้นที่ภาคใต้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัด

จากข้อมูลการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรในระหว่างปี พ.ศ.2552-2556 พบว่า พื้นที่นาข้าวและพืชไร่ในภาคใต้ของไทยที่มีแนวโน้มลดลงจากปี พ.ศ.2552 มากกว่าร้อยละ 30 สำหรับพื้นที่เพาะปลูกสวนไม้ผล/ไม้ยืนต้น และสวนผัก ไม้ดอก/ไม้ประดับ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 0.97 และ 3.30 ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพื้นที่เกษตรกรรมเป็นรายกลุ่มจังหวัด พบว่า พื้นที่นาข้าวของทุกกลุ่มจังหวัดมีแนวโน้มลดลงจากปี พ.ศ.2552 ใกล้เคียงกัน คือประมาณร้อยละ 30 ในขณะที่พืชไร่มีรายงานพบที่จังหวัดชุมพรเพียงจังหวัดเดียว ซึ่งมีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกับนาข้าว สำหรับพื้นที่ไม้สวน/ไม้ยืนต้น และพื้นที่สวนผัก ไม้ดอก/ไม้ประดับ ส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ยกเว้นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย

พืชเศรษฐกิจที่ของภาคใต้ ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน มะพร้าว เงาะ ทุเรียน มังคุด ลองกอง กาแฟ และยางพารา โดยภาคใต้มีเนื้อที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันมากกว่าร้อยละ 85 และสามารถให้ผลผลิตมากกว่าร้อยละ 90 ของผลผลิตทั้งประเทศ ในขณะที่มะพร้าวมีเนื้อที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตประมาณร้อยละ 50 ของทั้งประเทศ สำหรับไม้ผลได้แก่ เงาะ ทุเรียน มังคุด และลองกองพบว่า ส่วนใหญ่มีพื้นที่เพาะปลูกอยู่ที่ภาคใต้และภาคกลาง แต่เมื่อพิจารณาปริมาณผลผลิตต่อไร่ พบว่าพื้นที่เพาะปลูกของภาคกลางมีมากกว่าภาคใต้ นอกจากนี้ยังพบว่าภาคใต้มีเนื้อที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตกาแฟและยางพาราเป็นหลัก โดยมีเนื้อที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตกาแฟสูงถึงร้อยละ 78 ในขณะที่ยางพารามีเนื้อที่เพาะปลูกกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค โดยมีพื้นที่หลักอยู่ที่ภาคใต้ (ร้อยละ 61.77) และเมื่อพิจารณาปริมาณผลผลิตต่อไร่ พบว่า ภาคใต้มีผลผลิตน้ำยางพาราต่อไร่มากที่สุด ทั้งนี้ เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตมากกว่าร้อยละ 50 มาจากกลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ยกเว้น ไม้ผลประเภทลองกองที่มีเนื้อที่เพาะปลูกอยู่ที่กลุ่มภาคใต้ชายแดนร้อยละ 53.82 และไม้ยืนต้นประเภทยางพารามีการเพาะปลูกกระจายอยู่ทั่วไปในทุกกลุ่มจังหวัด และเมื่อพิจารณาเนื้อที่เพาะปลูกและปริมาณผลผลิตของพืชชนิดต่างๆ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแนวโน้มเนื้อที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556 พบว่า ไม้ผล (เงาะ ทุเรียน มังคุด ลองกอง) กาแฟ และมะพร้าว มีแนวโน้มเนื้อที่เพาะปลูกลดลง โดยพื้นที่ที่ลดลงส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในขณะที่ปาล์มน้ำมันและยางพารามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกกลุ่มจังหวัดภาคใต้ สำหรับแนวโน้มปริมาณผลผลิตของพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ พบว่า มีแนวโน้มสอดคล้องกับเนื้อที่เพาะปลูก คือ ไม้ผล กาแฟ และมะพร้าว มีแนวโน้มผลผลิตลดลง ในขณะที่ปาล์มน้ำมันและยางพารามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-5**



รูปที่ 4-5 ร้อยละการเพิ่มขึ้น/ลดลงของเนื้อที่และผลผลิตของพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดในปี พ.ศ.2556 เทียบกับปี พ.ศ.2552

สำหรับข้อจำกัดของการพัฒนาด้านการเกษตรที่สำคัญในพื้นที่ภาคใต้ คือ ภาคใต้มีพื้นที่ราบจำกัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้ ดังนั้น การขยายพื้นที่เพาะปลูกจึงเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม พบว่ามีพื้นที่นาร้าง พื้นที่บ่อกุ้ง พื้นที่เสื่อมสภาพที่สามารถฟื้นฟูให้เกิดประโยชน์ ร่วมกับการส่งเสริมการเกษตรให้มีผลผลิตสูงขึ้น รวมทั้ง ส่งเสริมการปลูกพืชทางเลือกอื่นๆ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงพืชเศรษฐกิจเพียงไม่กี่ชนิดจากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) ทางการเกษตรของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สามารถนำมากำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาการเกษตรได้ ดังนี้

(1) สร้างความเข้มแข็งของเกษตรกรและองค์กรเกษตรกรให้สามารถผลิตและแปรรูปยาง ปาล์มน้ำมัน กุ้งทะเล อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

(2) ส่งเสริมและพัฒนาการแปรรูปยาง ปาล์มน้ำมัน และอาหารฮาลาลเพื่อการส่งออก

(3) ส่งเสริมและสนับสนุนการศึกษาวิจัยการเพิ่มมูลค่าสินค้า ตลอดจนเตรียมความพร้อมรองรับผลกระทบจากข้อตกลงระหว่างประเทศและภาวะการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ

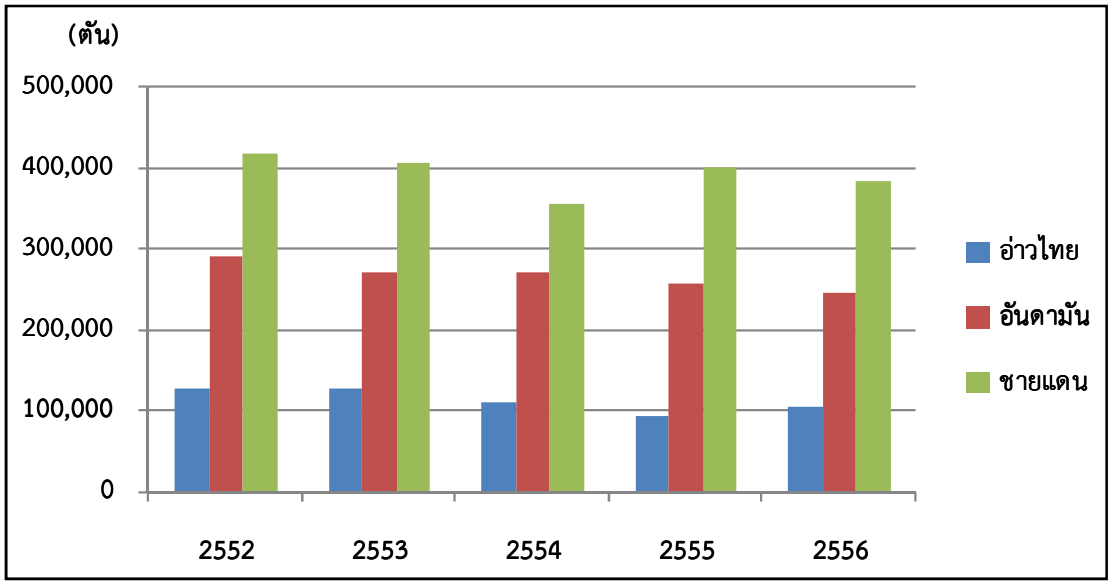
(4) ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรดิน น้ำ และสิ่งแวดล้อม (ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) ให้เกิดความยั่งยืน

(5) พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการครบวงจรและการปรับปรุงบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค เป็นธรรม โปร่งใส (เช่น การกำหนดมาตรฐานการผลิต กำหนดเขตการพัฒนาเกษตรและเขตอนุรักษ์ ฯลฯ)

4.6.2 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาฯ สาขาประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

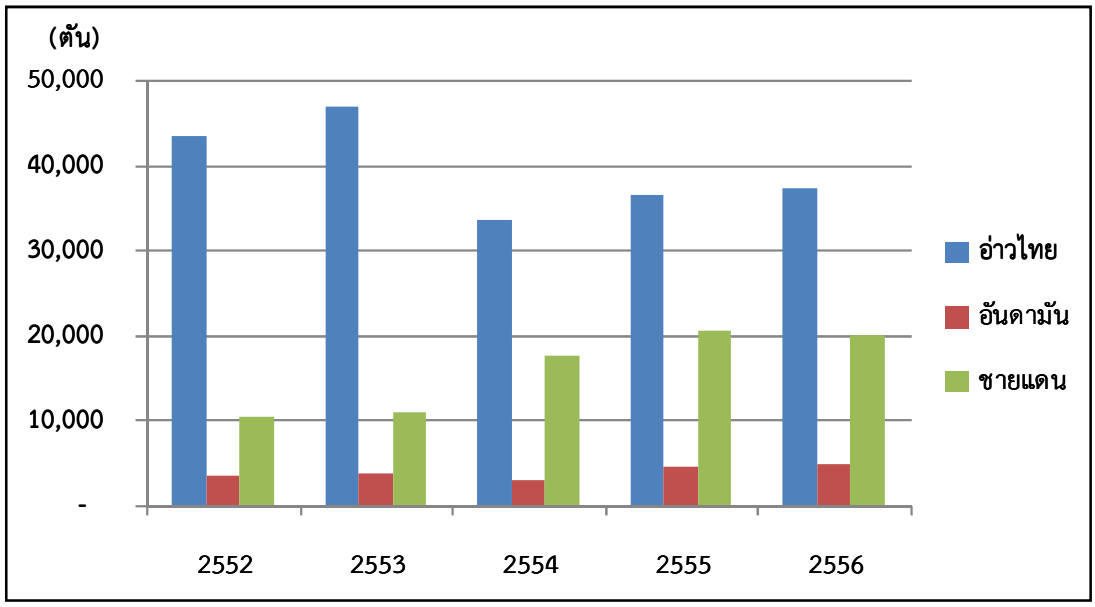
จากข้อมูลจำนวนเรือที่จดทะเบียนการมีไว้ในครอบครองซึ่งเครื่องมือทำการประมง พบว่า ในพื้นที่ภาคใต้มีการจดทะเบียนเรือประมงประเภทอวนติดตามากที่สุด (ร้อยละ 54.48) ซึ่งส่วนใหญ่เป็น อวนจมปู และอวนจมกุ้ง รองลงมาได้แก่ เรือประเภทอวนครอบ (ร้อยละ 17.24) โดยมากเป็นอวนครอบหมึก และเรือประมงประเภทอวนลาก (ร้อยละ 16.86) โดยอวนลากแผ่นตะเฆ่เป็นเครื่องมือที่นิยมใช้มากที่สุด ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเป็นรายกลุ่มจังหวัด พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีการจดทะเบียนเรือประมงมากที่สุด จำนวน 4,654 ลำ รองลงมาคือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 3,271 และ 1,523 ลำ ตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีเรือจดทะเบียนมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดปัตตานี(ร้อยละ 25.70) รองลงมาได้แก่ จังหวัดสงขลา (ร้อยละ 18.28) และจังหวัดชุมพร (ร้อยละ 17.63)

สำหรับปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมดในพื้นที่ภาคใต้ พบว่า สัตว์น้ำเค็มเป็นสัตว์น้ำหลักที่จับได้ในพื้นที่ภาคใต้ โดยในปี พ.ศ.2556 กลุ่มจังหวัดที่มีการจับสัตว์น้ำเค็มได้มากที่สุด คือ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน รองลงมาคือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย โดยจังหวัดที่การจับสัตว์น้ำเค็มมากที่สุด คือ จังหวัดปัตตานี (223,998 ตัน) รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา (90,261 ตัน) จังหวัดภูเก็ต (71,930 ตัน) และจังหวัดตรัง (65,161 ตัน) ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาแนวโน้มปริมาณสัตว์น้ำเค็มที่จับได้ในพื้นที่ภาคใต้ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556 พบว่า ปัจจุบันมีแนวโน้มลดลงจากปี พ.ศ.2552 ร้อยละ 12.17 โดยจังหวัดนราธิวาสมีแนวโน้มลดลงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.65 รองลงมาคือจังหวัดนครศรีธรรมราช (ร้อยละ 49.71) และจังหวัดระนอง (ร้อยละ 34.62) ตามลำดับ และจังหวัดที่มีแนวโน้มปริมาณการจับสัตว์น้ำเค็มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2552 ได้แก่ จังหวัดชุมพรจังหวัดภูเก็ต จังหวัดปัตตานี และจังหวัดสุราษฎร์ธานี รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่ 4-6**



รูปที่ 4-6 ปริมาณสัตว์น้ำเค็มที่จับได้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556

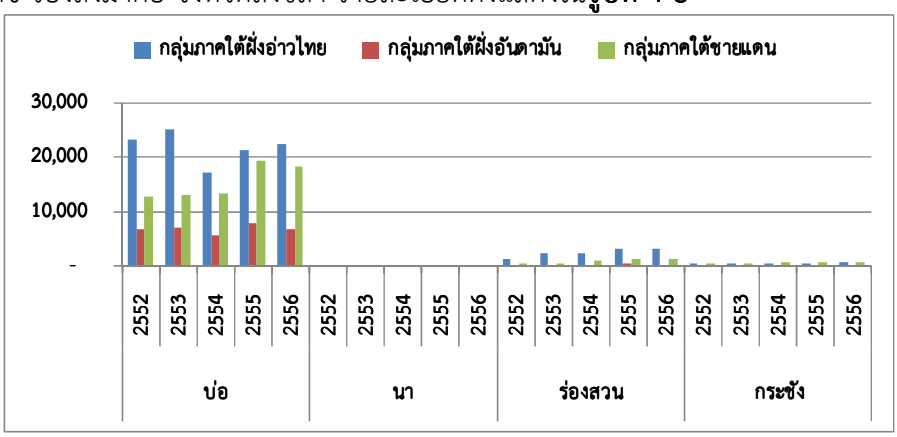
สำหรับปริมาณสัตว์น้ำจืดที่จับได้ (รวมเพาะเลี้ยง) ในปี พ.ศ.2556 พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีปริมาณการจับสัตว์น้ำจืดมากที่สุด รองลงมาคือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 20,026 ตัน โดยจังหวัดที่มีปริมาณการจับสัตว์น้ำจืดมากที่สุด คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดพัทลุง ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแนวโน้มปริมาณสัตว์น้ำจืดที่จับได้ในพื้นที่ภาคใต้ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556 พบว่าในปี พ.ศ.2556 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2552 ร้อยละ 9.07 โดยกลุ่มจังหวัดที่มีปริมาณการจับสัตว์น้ำจืดเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ซึ่งจังหวัดสงขลามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสตูล และจังหวัดตรัง ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีแนวโน้มปริมาณการจับสัตว์น้ำจืดลดลงร้อยละ 13.93 โดยจังหวัดที่มีแนวโน้มปริมาณการจับสัตว์น้ำจืดลดลงจากปี พ.ศ.2552 ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดภูเก็ตจังหวัดปัตตานี และจังหวัดกระบี่ รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่ 4-7**



รูปที่ 4-7 ปริมาณสัตว์น้ำจืดที่จับได้ จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556

จากข้อมูลจำนวนฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดในพื้นที่ภาคใต้ พบว่า ส่วนใหญ่พบเป็นฟาร์มกุ้ง และกระชังปลา โดยฟาร์มกุ้งส่วนใหญ่พบที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ซึ่งพบมากที่สุดในจังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา โดยปัจจุบันฟาร์มกุ้งมีแนวโน้มลดลงในทุกกลุ่มจังหวัด โดยเฉพาะกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย สำหรับการเพาะเลี้ยงปลาน้ำกร่อยนิยมเลี้ยงในกระชังมากที่สุด โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันและชายแดนนิยมเลี้ยงปลาในกระชังมากที่สุด ซึ่งจังหวัดที่พบกระชังปลามากที่สุด คือ จังหวัดปัตตานี จังหวัดพังงา และจังหวัดสตูล ตามลำดับ โดยปัจจุบันกระชังเลี้ยงปลามีแนวโน้มลดลงในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในขณะที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีแนวโน้มการเลี้ยงปลาในกระชังเพิ่มขึ้น สำหรับฟาร์มหอย (หอยแครง หอยแมลงภู่ และหอยนางรม) พบว่า ส่วนใหญ่มีการเลี้ยงมากที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด พบว่า ภาคใต้นิยมเลี้ยงในบ่อมากที่สุด โดยกลุ่มจังหวัดที่มีบ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดมากที่สุด ได้แก่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย รองลงมาคือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการเลี้ยงสัตว์น้ำจืดมากที่สุดในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช รองลงมาคือ จังหวัดสงขลา รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่ 4-8**

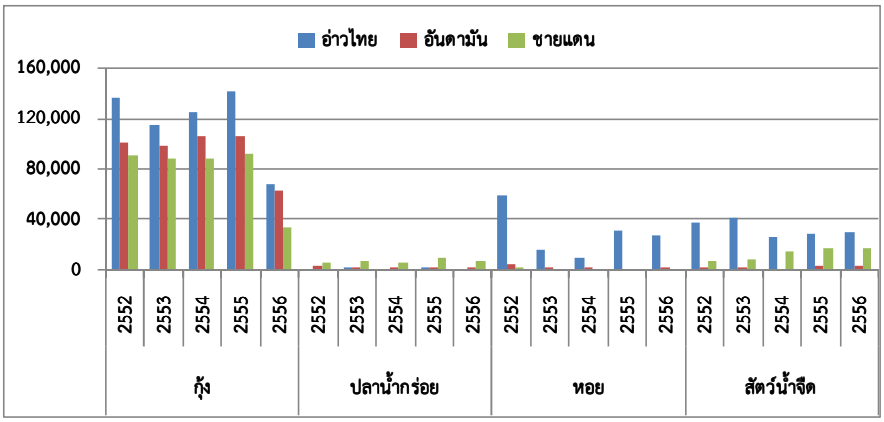


รูปที่ 4-8 จำนวนฟาร์มเลี้ยงสัตว์น้ำจืด จำแนกตามประเภทการเลี้ยงในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556

สำหรับปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำจากการเพาะเลี้ยง ได้แก่ กุ้ง ปลาน้ำกร่อย หอย และสัตว์น้ำจืด **(รูปที่ 4-9)** พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำมากที่สุดในพื้นที่ภาคใต้ โดยกุ้งจัดเป็นผลผลิตหลัก โดยจังหวัดที่ให้ผลผลิตกุ้งมากที่สุด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดชุมพร และจังหวัดตรัง ตามลำดับ สำหรับผลผลิตปลาน้ำกร่อยส่วนใหญ่มาจากจังหวัดปัตตานีและสงขลา ในขณะที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีจัดเป็นจังหวัดที่ให้ผลผลิตหอยมากที่สุดในพื้นที่ภาคใต้ นอกจากนี้ ผลผลิตสัตว์น้ำจืดส่วนใหญ่มากจากจังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดพัทลุง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแนวโน้มผลผลิตกุ้ง ปลาน้ำกร่อย และหอยในพื้นที่ภาคใต้ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556 พบว่า ในปี พ.ศ.2556 มีแนวโน้มลดลงจากปี พ.ศ.2552 ในขณะที่ผลผลิตสัตว์น้ำจืดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

จากข้อมูลจำนวนโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำในพื้นที่ภาคใต้ ประเภทโรงงานที่พบส่วนใหญ่ ได้แก่ ปลาเค็ม ข้าวเกรียบกุ้ง หมึกแห้ง และน้ำบูดู ตามลำดับ โดยการแปรรูปเป็นปลาเค็มส่วนใหญ่พบมากที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน รองลงมาคือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ซึ่งในปี พ.ศ.2556 จังหวัดที่พบการทำปลาเค็มมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา (106 แห่ง) รองลงมาได้แก่ จังหวัดปัตตานี (52 แห่ง) โดยปัจจุบันการทำปลาเค็มมีแนวโน้มลดลง

โดยเฉพาะในจังหวัดปัตตานี และชุมพร สำหรับการทำหมึกแห้งส่วนใหญ่พบมากที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย โดยเฉพาะที่จังหวัดชุมพร ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแนวโน้มการทำหมึกแห้ง พบว่า มีแนวโน้มลดลงในทุกกลุ่มจังหวัด สำหรับข้าวเกรียบกุ้ง และน้ำบูดู พบว่า มีการแปรรูปเฉพาะที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน โดยเฉพาะที่จังหวัดปัตตานี และนราธิวาส โดยปัจจุบันโรงงานแปรรูปทั้ง 2 ประเภทมีแนวโน้มลดลง



รูปที่ 4-9 ปริมาณผลผลิตกุ้ง ปลาน้ำกร่อย หอย และสัตว์น้ำจืด จำแนกรายกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า สำหรับข้อจำกัดของการพัฒนาด้านการเกษตรที่สำคัญในพื้นที่ภาคใต้ คือ ภาคใต้มีพื้นที่ราบจำกัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้ ดังนั้น การขยายพื้นที่เพาะปลูกจึงเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม พบว่า มีพื้นที่นาร้าง พื้นที่บ่อกุ้ง พื้นที่เสื่อมสภาพที่สามารถฟื้นฟูให้เกิดประโยชน์ ร่วมกับการส่งเสริมการเกษตรให้มีผลผลิตสูงขึ้น รวมทั้ง ส่งเสริมการปลูกพืชทางเลือกอื่นๆ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงพืชเศรษฐกิจเพียงไม่กี่ชนิด

4.7 ผลกระทบจากการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรม

ปี พ.ศ.2557 พื้นที่ภาคใต้มีโรงงานทั้งสิ้น 12,051 โรง แยกเป็นโรงงานจำพวก 1 จำนวน 2,842 โรง จำพวก 2 จำนวน 1,301 โรง และจำพวก 3 จำนวน 7,908 โรง โดยจังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.11 ของโรงงานอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ภาคใต้ทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี คิดเป็นร้อยละ 17.80 และ 11.07 ตามลำดับ สำหรับจังหวัดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมน้อยที่สุด ได้แก่ จังหวัดระนอง จังหวัดสตูล และจังหวัดยะลา ทั้งนี้ จากข้อมูลในรายงานความเคลื่อนไหวการลงทุนอุตสาหกรรม พบว่า สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ของจังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสุราษฎร์ธานี สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) **จังหวัดสงขลา** สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมยาง ประกอบด้วย การผลิตยางแผ่นรมควันเป็นหลัก รองลงมา คือ อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วย การผลิต ไส และซอยไม้ เป็นหลัก และอันดับที่ 3 ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วย การผลิตอาหารทะเลเยือกแข็ง อาหารทะเลบรรจุกระป๋อง และห้องเย็น เป็นหลัก

(2) **จังหวัดนครศรีธรรมราช** สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่อุตสาหกรรมทั่วไปประกอบด้วย กิจการเกี่ยวกับหิน กรวด ทรายหรือดิน สำหรับใช้ในการก่อสร้าง เป็นหลัก รองลงมา คือ อุตสาหกรรมอโลหะ ประกอบด้วย กิจการเกี่ยวกับผลิตคอนกรีตบล็อก ผลิตปูนขาว ผลิตเครื่องปั้นดินเผา และผลิตอิฐดินเผา เป็นต้น และอุตสาหกรรมยาง

(3) **จังหวัดสุราษฎร์ธานี** สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วย การผลิต แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นหลัก รองลงมาคือ อุตสาหกรรม

ยางพารา ประกอบด้วย การผลิต แปรรูปยางพาราและผลิตภัณฑ์ และอุตสาหกรรมอาหารประกอบด้วย การผลิตสกัดน้ำมันปาล์ม และการแปรรูป/การเก็บถนอมสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ เป็นหลัก

จากข้อมูลในฐานข้อมูลใบอนุญาตประทานบัตรของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ พบว่าจังหวัดนครศรีธรรมราชมีเหมืองแร่มากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเหมืองหินอุตสาหกรรมชนิดหินปูน (เพื่ออุตสาหกรรมปูนซิเมนต์) รองลงมาคือจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่วนใหญ่เป็นเหมืองยิปซัมและแอนไฮไดรต์ ในขณะที่จังหวัดปัตตานีและจังหวัดภูเก็ตไม่พบเหมืองแร่ สำหรับชนิดเหมืองแร่ที่พบส่วนใหญ่ในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ หินอุตสาหกรรมชนิดหินปูน (เพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง) ยิปซัม และแอนไฮไดรต์

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนของปัจจัยภายใน และโอกาส ภัยคุกคามของปัจจัยภายนอกด้านอุตสาหกรรมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีรายละเอียดดังนี้

(1) จุดแข็ง

1) ทำเลที่ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ เนื่องจากอยู่ในจุดกึ่งกลางระหว่างเอเชียตะวันออกที่มีประเทศจีนเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ และเอเชียใต้ ซึ่งมีอินเดียเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ภาคใต้กลายเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทั้ง 2 ฝั่งทะเล สามารถพัฒนาเป็นประตูการค้าและการคมนาคมขนส่งทางทะเลในระดับนานาชาติ
2) พื้นที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสามารถปลูกพืชได้หลายชนิด และมีทรัพยากรทางประมงที่มีศักยภาพ สามารถนำมาเป็นวัตถุดิบในการผลิตและแปรรูปทางอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี
3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งถนน รถไฟ และการเดินทางทางอากาศ จึงช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนในภาคใต้ รวมทั้งการขนส่งระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ และประเทศมาเลเซีย
4) ความมั่นคงทางพลังงานสูง เนื่องจากมีแหล่งก๊าซธรรมชาติในทะเล ท่อส่งก๊าซขึ้นฝั่ง ท่อส่งก๊าซไปยังประเทศมาเลเซียและโรงแยกก๊าซ รวมทั้งมีโรงไฟฟ้าจะนะใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้า
5) นิคมอุตสาหกรรมยังสามารถขยายพื้นที่เพื่อรองรับผู้ประกอบการรายใหม่ให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ได้อีก ทั้งนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้และนิคมอุตสาหกรรมฮาลาล

(2) จุดอ่อน

1) ภาพลักษณ์ความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้และความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติที่มีผลเสียหายรุนแรง เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม เป็นต้น ทำให้มีผลต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจทั้งภาคการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
2) เกษตรกรยังขาดความรู้ทางเทคโนโลยี และเงินทุนที่จะนำไปใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตพืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าว และไม้ผล เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปเบื้องต้นเท่านั้น
3) ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นฐานการผลิตประสบภาวะเสื่อมโทรม โดยเฉพาะทรัพยากรดินประมง แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งอยู่ในภาวะวิกฤต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านการเกษตร การแปรรูป และการท่องเที่ยว
4) ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและการบริการ การเปลี่ยนความคิดให้ยอมรับการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เช่น การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึก เป็นต้น เนื่องจากกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย และการดำเนินชีวิตของประชาชนบริเวณพื้นที่พัฒนา

5) ความไม่เท่าเทียมทางเศรษฐกิจระหว่างภาคใต้ของไทยกับมาเลเซียส่งผลให้มีการส่งออกวัตถุดิบ และแรงงานของไทยไปมาเลเซียค่อนข้างมาก

6) การพัฒนาบุคลากรไม่ทันต่อการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และบุคลากรจำนวนมากยังไม่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล ขาดทักษะภาษาขาดห้องปฏิบัติการและอุปกรณ์ที่ทันสมัย

(3) โอกาส

1) ข้อตกลงร่วมมือระหว่างประเทศเรื่องข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-จีน ไทย-ญี่ปุ่น และไทย-อินเดีย ข้อตกลงร่วมมือพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย สร้างโอกาสให้กับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้สามารถดำเนินนโยบายการค้าเชิงรุกด้านเกษตร การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนที่เอื้อประโยชน์ต่อนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่

2) กระแสการอนุรักษ์ประเพณีวัฒนธรรมดั้งเดิมและสุขภาพ สนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้าและบริการที่มีความเป็นธรรมชาติ ดังนั้นการพัฒนาสินค้าและบริการโดยใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น (เช่น Spa และ Medical hub เป็นต้น) การพัฒนามาตรฐานการผลิตเกษตรอินทรีย์ และเกษตรดีที่เหมาะสม (GAP) จะเป็นโอกาสในการการเพิ่มมูลค่าสินค้า

3) นโยบายการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นแหล่งผลิตอาหาร พลังงาน และยางพาราเป็นโอกาสที่จะพัฒนาอาหารฮาลาล พลังงานทดแทนจากปาล์ม และศูนย์กลางอุตสาหกรรมยางได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะมีวัตถุดิบในการแปรรูปมาก โดยเฉพาะในภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงและการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลกจะส่งผลกระทบต่อระบบการผลิตอาหารและพลังงานของโลก

4) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเป็นโอกาสในการพัฒนาองค์ความรู้ การเพิ่มมูลค่าในสินค้าและบริการ และขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้ามากขึ้น

(4) ภัยคุกคาม

1) การทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) ตลอดจนกรอบความร่วมมือการพัฒนาระหว่างประเทศมีผลเสียต่อสินค้าบางประเภท เช่น ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งต้นทุนการผลิตของไทยสูงกว่าของมาเลเซีย

2) ภาวะเศรษฐกิจของโลกมีความผันผวนไม่แน่นอนและมีความเสี่ยงสูง การไม่มีเสถียรภาพของค่าเงินบาทส่งกระทบต่อราคาสินค้าสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมการส่งออก และนักลงทุน

3) การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่มีแรงงานและต้นทุนการผลิตที่ถูกกว่า เช่น จีน เวียดนาม เป็นต้น ซึ่งดึงดูดนักลงทุนและนักท่องเที่ยวไปเป็นจำนวนมาก

4) ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่สูงขึ้นส่งผลให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมมีต้นทุนสำหรับการผลิตและการขนส่งสูงขึ้น

4.8 การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม

จากการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยการทบทวนโครงการพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีอยู่ในแผนพัฒนาของภาครัฐ และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของแนวทางเลือกอื่นๆ ในการเพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ โดยในทุกขั้นตอนได้เน้นถึงการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาทั้งทางตรงและทางอ้อม พบว่าแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แนวการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2+ มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้และเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพาะปลูกและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในสาขาเกษตรกรรม เพื่อป้อนภาคอุตสาหกรรมและการส่งออก โดยแผนแม่บทการพัฒนา ระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2560–2579) แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 แนวการพัฒนา “ทางเลือก 2+ (สองบวก)” มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้และเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพาะปลูกและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในสาขาเกษตรกรรมเพื่อป้อนภาคอุตสาหกรรมและการส่งออก รวมทั้ง สาขาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องจากการเกษตรแปรรูป ซึ่งรองรับผลผลิตทางการเกษตรที่เพาะปลูกในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน รวมถึง ผลผลิตทางการประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งในช่วง 10 ปี แรก (พ.ศ.2560-2569) ของแผนการพัฒนาภาคใต้ กำหนดเป้าหมายของรายได้เพิ่มขึ้นจากสาขาการท่องเที่ยว ร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 20 มีที่มาจากสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ ได้แก่ 1) การขนส่ง 2) อุตสาหกรรมเบาอื่นๆ นอกเหนือจากเกษตรแปรรูป และ 3) อุตสาหกรรมฮาลาล

ระยะที่ 2 ในการพัฒนาช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 50 และจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมไบโอดีเซล ซึ่งใช้ผลผลิตทางการเกษตรของภาคใต้เป็นวัตถุดิบ ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น

4.9 แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ตามหลักการระวังไว้ก่อน (Precautionary Principle)

ในการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดดุลยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและได้คำนึงถึงหลักการในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยคำนึงถึงความสัมพันธ์เชิงระบบหรือองค์รวม “การบริหารจัดการเชิงระบบนิเวศ” (Ecosystem Approach) และมุ่งเน้นการจัดการเชิงรุกเพื่อป้องกันผลกระทบล่วงหน้าตามหลักการ “การระวังไว้ก่อน” (Precautionary Principle) เป็นสำคัญ

ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานที่ได้จากการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ ได้ถูกนำไปผนวกเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างยั่งยืน ระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2560–2579) ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 4 มิติ มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน และดัชนีชี้วัด เพื่อเป็นกรอบในการบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนที่ได้จากกระบวนการการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

มิติที่ 1 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

1.1 การจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

เป้าประสงค์:

อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเล ตามศักยภาพและขีดความสามารถของการใช้ประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย

(1) การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ทางทะเล

(2) จำนวนชายหาดท่องเที่ยวและเกาะที่มีการกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว

แนวทางการดำเนินงาน

(1) การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยแบ่งออกเป็น 4 เขตดังนี้

1) เขตความมั่นคงประกอบด้วยเขตทหารเขตพลังงานเช่นพื้นที่ปิโตรเลียมสายส่งพลังงาน

2) เขตความมั่งคั่งประกอบด้วย

ก. เขตท่องเที่ยว

อันดามันมรดกโลก (Andaman: The World Heritage): ทะเลอันดามันครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัดได้แก่ พังงา กระบี่ ตรัง ภูเก็ต ระนอง สตูล ซึ่งจุดขายที่สำคัญคือการเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับมรดกโลกโดยมีทรัพยากรแนวปะการังเป็นฐานที่สำคัญ

สมุยและพื้นที่ข้างเคียง (Samui & Beyond): ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัดได้แก่ ชุมพรสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราชโดยมีจุดขายที่สำคัญคือการพักผ่อนทิวทัศน์และแหล่งดำน้ำโดยมีทรัพยากรชายหาด คุณภาพน้ำ แนวปะการัง แหล่งดำน้ำที่มนุษย์สร้างเป็นฐานที่สำคัญ

ข. เขตประมง เช่น ประมงพื้นบ้าน ประมงพาณิชย์เพาะเลี้ยง

ค. เขตการพัฒนาด้านต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมขนส่ง

3) เขตความยั่งยืนการกำหนดเขตอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นการฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลที่สำคัญของประเทศและภาคให้กลับคืนสภาพความสมบูรณ์ เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็นแหล่งหากินสร้างอาชีพส่งเสริมระบบนิเวศและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถบรรเทาความรุนแรงจากภัยพิบัติธรรมชาติทางคลื่นลมที่เข้าปะทะชายฝั่งและที่สำคัญคือส่งเสริมบทบาทการพึ่งตนเองของคนในภาคใต้ ประกอบด้วย

ก. เขตสงวนรักษา เช่น อุทยานแห่งชาติพื้นที่คุ้มครองทางทะเล

ข. เขตอนุรักษ์จัดการ เช่น เขตรักษาพืชสัตว์ป่าและพันธุ์พืชพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

ค. พื้นที่ป่าชายเลนที่ยังคงเหลือในปัจจุบันและพื้นที่ที่มีศักยภาพฟื้นฟูใน 13 จังหวัด

4) เขตพิเศษประกอบด้วย

ก. ต้นแบบการจัดการเช่นเกาะพีพี เกาะหลีเป๊ะ 1 และเกาะเต่า

ข. จัดการปัญหาเฉพาะด้าน เช่น กัดเซาะชายฝั่ง

การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยการกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของเกาะและชายหาดที่สำคัญ

(2) พื้นที่อนุรักษ์ประมงชายฝั่ง

เป็นการประกาศเขต 3 กิโลเมตร จากชายฝั่งในทะเลทั้งเพื่อประโยชน์ให้เป็นแหล่งวางไข่ และเพื่ออาชีพประมงพื้นบ้านให้คงอยู่ ตามประกาศของกรมประมง

(3) พื้นที่อนุรักษ์ปะการัง

เป็นพื้นที่แนวปะการังที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งประโยชน์นอกจากเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำแล้วยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้

1.2 การป้องกันภัยธรรมชาติและพื้นที่เสี่ยงภัย

<u>เป้าประสงค์</u>

(1) สามารถบรรเทาภัยธรรมชาติในพื้นที่เสี่ยงภัยที่มีปัญหารุนแรงเร่งด่วนในทุกพื้นที่

(2) ควบคุมแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเป็นรูปธรรม ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในแนวทางปฏิบัติสำหรับพื้นที่เสี่ยงภัย ตลอดจนการปรับตัวให้เหมาะสมกับการดำรงชีวิตและความเป็นอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) จำนวนประชากรที่บาดเจ็บและเสียชีวิต และมูลค่าความเสียหายภัยพิบัติทางธรรมชาติ

(2) จำนวนและสัดส่วนของหมู่บ้านที่ประสบปัญหาพิบัติทางธรรมชาติ

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การป้องกันภัยน้ำท่วมน้ำหลากในพื้นที่เสี่ยงภัย

พื้นที่กล่าว เป็นพื้นที่ซึ่งเกิดอุทกภัยจากน้ำป่าไหลหลากอย่างฉับพลัน มีสิ่งกีดขวางลำน้ำ ทางน้ำและอาคารระบายน้ำไม่เพียงพอ ไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน และพื้นที่ซึ่งเกิดอุทกภัยจากน้ำท่วมขังในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำสายหลักตื้นเขิน ระบายน้ำไม่เพียงพอ การกำหนดแนวนโยบายในการจัดการพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุทกภัย กำหนดได้เป็นพื้นที่ 4 บริเวณ คือ

- พื้นที่ลุ่มน้ำตาปีตอนล่าง ปากแม่น้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- พื้นที่ลุ่มน้ำปัตตานี ปากแม่น้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี
- พื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง ปากแม่น้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช
- พื้นที่ลุ่มน้ำตรัง จังหวัดตรัง

กำหนดพื้นที่เสี่ยงภัยหลายระดับตามความเสี่ยงและความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นพร้อมมาตรการเฝ้าระวังและแนวทางปฏิบัติสำหรับพื้นที่เสี่ยงภัย ตลอดจนการปรับตัวให้เหมาะสมกับการดำรงชีวิตและความเป็นอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย

ก. วางผังพัฒนาในพื้นที่เสี่ยงภัยอย่างเหมาะสม พร้อมควบคุมการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเคร่งครัด

ข. เพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ โดยการขุดลอกหนองน้ำ คลองธรรมชาติและแก้มลิง ปรับปรุงทางน้ำอาคารควบคุม ฝาย ประตูระบายน้ำ สะพาน ท่อลอด และอาคารที่อาจกีดขวางทางน้ำให้ระบายน้ำในฤดูฝนได้ดีขึ้น รวมทั้งวางระบบเตือนภัยการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่เสี่ยงภัยมีความสามารถระบายน้ำที่พอเพียง เหมาะสมกับสภาพทางน้ำ การควบคุมการใช้ระบบสาธารณูปโภคด้านน้ำ

ค. พัฒนาและจัดทำฐานข้อมูลในการติดตาม เก็บข้อมูลด้านปริมาณน้ำหลาก แหล่งเก็บกักน้ำ ความสามารถในการระบายน้ำของแม่น้ำ ลำคลอง และทางน้ำที่มีอยู่ การใช้พื้นที่ ตลอดจนระดับความรุนแรงของการเกิดน้ำท่วม น้ำหลาก เพื่อเป็นการเฝ้าระวัง และบรรเทาปัญหาน้ำท่วมน้ำหลากควบคุมการใช้ระบบสาธารณูปโภคด้านน้ำในพื้นที่

ง. ก่อสร้างอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในลุ่มน้ำท่าตะเภา คือ อ่างเก็บน้ำคลองท่าแซะ จังหวัดชุมพร เพื่อบรรเทาอุทกภัยบางส่วน

จ. พัฒนาพื้นที่แก้มลิงรองรับน้ำ บรรเทาอุทกภัยในพื้นที่ที่เหมาะสม

ฉ. พัฒนาโครงข่ายผันน้ำท่วม เพื่อผ่องถ่ายปริมาณน้ำจากพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่นและมีมูลค่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจสูง ไปยังพื้นที่ที่เหมาะสมรองรับน้ำท่วม

ช. กำหนดมาตรการและวางระบบ การเชื่อมโยงข้อมูล การพยากรณ์ เฝ้าระวัง การเตือนภัย และการอพยพที่เหมาะสม

ซ. พัฒนาระบบผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ระบบโครงข่ายน้ำระหว่างกลุ่มลุ่มน้ำ และโครงข่ายน้ำระหว่างแหล่งน้ำระหว่างประเทศที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มศักยภาพการระบายน้ำหลาก ช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุทกภัยในลุ่มน้ำที่มีน้ำมาก เช่น แม่น้ำกระบุรี

ฌ. ฟื้นฟูหนองบึงธรรมชาติและพื้นที่ชุ่มน้ำ (Wetland) ที่กระจายอยู่ทั่วไปตามธรรมชาติและพัฒนาแหล่งน้ำ สระน้ำขนาดเล็ก พื้นที่แก้มลิง ให้สามารถชะลอน้ำ รองรับน้ำหลากได้เพิ่มขึ้น บรรเทาอุทกภัยในฤดูฝน

(2) การป้องกันภัยแล้งในพื้นที่เสี่ยงภัย

พื้นที่ดังกล่าว เป็นพื้นที่ซึ่งปริมาณฝนและน้ำท่าในพื้นที่ต้นน้ำมีแนวโน้มลดลงและมีความไม่แน่นอนมากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ปริมาณความต้องการใช้น้ำได้เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของประชากร และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขณะที่แหล่งเก็บกักน้ำทั้งที่สร้างขึ้นและที่มีอยู่ตามธรรมชาติไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ได้เพียงพอตลอดปี ในฤดูแล้งจึงเกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำ พื้นที่การเกษตรอยู่นอกเขตชลประทาน หรืออยู่ห่างไกลแหล่งน้ำ การกำหนดแนวนโยบายในการจัดการพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยแล้ง พื้นที่ที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ได้แก่ พื้นที่ที่ราบลุ่มฝั่งตะวันออกในจังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง สุราษฎร์ธานี สงขลา และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ในจังหวัดตรัง ภูเก็ต พังงา กระบี่ กำหนดเป็นพื้นที่ 3 บริเวณ คือ

ก. พื้นที่เสี่ยงภัยแล้งและขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคในเขตชุมชนได้แก่ พื้นที่เมืองหาดใหญ่-สงขลา และเมืองสุราษฎร์ธานี

ข. พื้นที่เสี่ยงภัยแล้งและขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตรกรรม ได้แก่ พื้นที่ชลประทานในจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา

ค. พื้นที่เสี่ยงภัยแล้งและขาดแคลนน้ำเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ พื้นที่ท่องเที่ยวบนเกาะ ชายฝั่งทะเลในจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง สตูล

ง. กำหนดพื้นที่เสี่ยงภัยหลายระดับตามความเสี่ยงและความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นพร้อมมาตรการเตรียมพร้อม เฝ้าระวัง เตือนภัยและอพยพที่เหมาะสม เข้าใจง่าย สะดวกต่อการปฏิบัติและปลูกฝังความรู้ความเข้าใจ และแนวทางปฏิบัติสำหรับพื้นที่เสี่ยงภัย ตลอดจนการปรับตัวให้เหมาะสมกับการดำรงชีวิตและความเป็นอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย

จ. วางผังพัฒนาในพื้นที่เสี่ยงภัยอย่างเหมาะสม พร้อมควบคุมการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเคร่งครัด

ฉ. เพิ่มประสิทธิภาพในการกักเก็บน้ำ โดยการขุดลอกหนองน้ำ คลองธรรมชาติและแก้มลิง ปรับปรุงขุมเหมือง แอ่งน้ำ บึงพรุ สระน้ำในไร่นา ขุดเจาะน้ำบาดาล และพัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็กในพื้นที่สาธารณะ

ช. ดำเนินการพัฒนาระบบจัดส่งน้ำ จัดสรรน้ำ และกระจายน้ำ ในพื้นที่เฉพาะที่สามารถเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร ที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

ซ. จัดระบบผลิตน้ำขนาดเล็กในพื้นที่ท่องเที่ยวที่ขาดแคลนน้ำ เช่น การนำน้ำทะเลมาทำน้ำจืดผ่านกระบวนการ Reverse Osmosis โดยภาครัฐมีมาตรการกำกับดูแลคุณภาพและราคา

ฌ. พัฒนาฐานข้อมูล ด้านปริมาณน้ำต้นทุน ความต้องการใช้น้ำ การใช้พื้นที่ และระดับการขาดแคลนน้ำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเฝ้าระวัง บรรเทาและแก้ปัญหาภัยแล้งอย่างยั่งยืน

ญ. พัฒนาระบบผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ระบบโครงข่ายน้ำระหว่างลุ่มน้ำ และโครงข่ายน้ำระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนให้แก่ลุ่มน้ำที่มีปัญหาขาดแคลนน้ำ เช่น แม่น้ำกระบุรี

ฎ. ควบคุมแผนการประโยชน์ใช้ที่ดินในพื้นที่ใช้น้ำต่างๆ อย่างเคร่งครัด

(3) การป้องกันและแก้ไขปัญหาดินถล่ม

เป็นพื้นที่ป่าบริเวณต้นน้ำและที่ลาดชันถูกบุกรุกทำลาย ส่งผลให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินเพิ่มขึ้น คุณภาพของดินเสื่อมโทรมลง และตะกอนดินทับถมในแหล่งน้ำและลำน้ำต่างๆ จนตื้นเขิน ขีดความสามารถในการเก็บกักของแหล่งน้ำลดลง เป็นปัจจัยเสริมให้สถานการณ์น้ำท่วมและภัยแล้งในลุ่มน้ำนั้นรุนแรงขึ้น

บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มในภาคใต้ กำหนดได้ดังนี้ คือ พื้นที่เชิงเขาในจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ตรัง และพัทลุง

ก. ป้องกันและลดการชะล้างพังทลายของดิน โดยใช้พืชยึดดิน คลุมดิน หรือโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดิน

ข. พัฒนาและจัดทำฐานข้อมูลในการติดตาม เก็บข้อมูลด้านปริมาณน้ำ สภาพดิน การใช้พื้นที่ ตลอดจนระดับความรุนแรงของการเกิดดินถล่ม ชะล้างพังทลาย เพื่อเป็นการเฝ้าระวัง เตือนภัย และบรรเทาปัญหา

ค. กำหนดมาตรการและวางระบบ การเชื่อมโยงข้อมูล การพยากรณ์ เฝ้าระวัง การเตือนภัย และการอพยพที่เหมาะสม

ง. กำหนดพื้นที่เสี่ยงภัยหลายระดับตามความเสี่ยงและความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น พร้อมมาตรการเตรียมพร้อม เฝ้าระวัง เตือนภัยและอพยพที่เหมาะสม เข้าใจง่าย สะดวกต่อการปฏิบัติ

จ. วางผังการพัฒนาในพื้นที่เสี่ยงภัยอย่างเหมาะสม ซึ่งอาจประกอบด้วย พื้นที่หลบภัยแนวป้องกันสกัดกั้นภัย บรรเทาความรุนแรง เส้นทางอพยพ พร้อมมาตรการควบคุมการใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่อง

ฉ. ฟื้นฟูป่าต้นน้ำให้มีความอุดมสมบูรณ์ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูและใช้ประโยชน์จากป่า

(4) การบรรเทาและป้องกันภัยจากคลื่นใต้น้ำขนาดใหญ่ (Tsunami)

ภัยจากคลื่นใต้น้ำขนาดใหญ่ (Tsunami) มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นมาจากการเกิดแผ่นดินไหวใต้ทะเล บริเวณหมู่เกาะอันดามัน นิโคบา และสุมาตรา ทางด้านตะวันตกของภาคใต้ พื้นที่ที่มีโอกาสได้รับผลกระทบตั้งอยู่ในแนวชายฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งแต่ จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล

ก. กำหนดพื้นที่เสี่ยงภัย Tsunami โดยวางผังการใช้ที่ดิน ควบคุมความหนาแน่นของประชากร รักษาพื้นที่เปิดโล่ง ควบคุมแผนการประโยชน์ใช้ที่ดินอย่างเคร่งครัด รักษาและฟื้นฟูป่าชายเลน รวมทั้งการใช้สิ่งกีดขวางทางกายภาพลดความรุนแรงของคลื่น

ข. จัดทำฐานข้อมูลในการติดตาม เก็บข้อมูลด้านแผ่นดินไหว การเกิดคลื่นยักษ์ Tsunami การใช้พื้นที่ ตลอดจนเชื่อมโยงการติดต่อสื่อสารข้อมูล การพยากรณ์ การเฝ้าระวัง การเตือนภัยและการอพยพในกรณีเกิดภัยจากคลื่นยักษ์ Tsunami อย่างต่อเนื่อง

(5) การป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

ภาคใต้มีสัณฐานเป็นแหลมยื่นไปในคาบสมุทร มีชายทะเลทางด้านอ่าวไทยและอันดามันในปัจจุบัน พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลประสบปัญหาการกัดเซาะเป็นบริเวณ ในพื้นที่ภาคใต้ทางด้านอ่าวไทยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณที่ราบน้ำขึ้นถึง บริเวณชายเลน และบริเวณหาดทราย ส่วนทางฝั่งอันดามันการกัดเซาะส่วนใหญ่พบในพื้นที่หาดทรายมากกว่าบริเวณอื่นๆ ซึ่งปัญหาการกัดเซาะส่วนใหญ่เกิดจากการที่ภาคใต้ตั้งอยู่ในแนวลมมรสุม การลดลงจำนวนลงของพื้นที่ป่าชายเลน และภัยธรรมชาติอื่นๆ

ก. กำหนดพื้นที่เสี่ยงภัยการกัดเซาะชายฝั่ง โดยการจัดทำแนวเขตพื้นที่ที่ชัดเจนรวมถึงการใช้มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมถึงการควบคุมความหนาแน่นของประชากร

ข. พัฒนาและจัดทำฐานข้อมูลในการติดตาม เก็บข้อมูลด้านการใช้พื้นที่ ตลอดจนระดับความรุนแรงของการเกิดการกัดเซาะ เพื่อเป็นการเฝ้าระวัง เตือนภัย และบรรเทาปัญหา

1.3 ระบบนิเวศบนบกและป่าไม้

<u>เป้าประสงค์</u>:

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามศักยภาพและความเหมาะสม เพื่อรักษาความยั่งยืนของที่ดินและระบบนิเวศบนบก มีการจัดการป่าไม้และพื้นที่ต้นน้ำ เพื่อหยุดยั้งและฟื้นฟูความเสื่อมโทรมของที่ดิน รวมถึงการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) อนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีเพื่อเป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของภาคให้ได้ประมาณ 3 ล้านไร่ หรือประมาณร้อยละ 7 ของพื้นที่ภาค

(2) ฟื้นฟูพื้นที่เกษตรกรรมและพัฒนาพื้นที่เพื่อการตั้งถิ่นฐานในชนบทให้ประชาชนส่วนใหญ่สามารถดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพในพื้นที่ประมาณ 21 ล้านไร่หรือประมาณร้อยละ 49 ของพื้นที่ภาค

(3) ปฏิรูปที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรกรรมประมาณ 0.7 ล้านไร่หรือประมาณ ร้อยละ 2 ของพื้นที่ภาค

(4) สงวนพื้นที่ป่าไม้เพื่อเป็นแหล่งต้นน้ำลำธารและระบบนิเวศป่าบกที่สำคัญให้ได้ประมาณ 12 ล้านไร่ หรือประมาณร้อยละ 7 ของพื้นที่ภาค

(5) ฟื้นพื้นที่ป่าไม้ที่เสื่อมโทรมจากการบุกรุกทำลายให้ได้ประมาณ 2 ล้านไร่หรือประมาณร้อยละ 5 ของพื้นที่ภาค

(6) สงวนพื้นที่ป่าชายเลนพื้นที่ชุ่มน้ำและพื้นที่สำคัญทางระบบนิเวศวิทยาที่มีความอ่อนไหวให้ได้ประมาณ 3 ล้านไร่หรือประมาณร้อยละ 6 ของพื้นที่ภาค

(7) อนุรักษ์พื้นที่แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภครวมถึงพื้นที่ตามแนวชายฝั่งในระยะ 3 กิโลเมตรเพื่อการประมง

(8) พัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยในเขตเมืองให้มีความสวยงามมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยน่าอยู่ อาศัยให้ครบทุกเมืองในภาค

(9) พัฒนาพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมในพื้นที่ศักยภาพให้ครบในทุกพื้นที่

(10) อนุรักษ์พื้นที่ประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมให้ครบในทุกพื้นที่

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

กำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สอดคล้องกับเป้าหมายการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นการจัดระเบียบและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) พื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้ : พื้นที่เพื่อการอนุรักษ์ป่าไม้ เป็นพื้นที่มีความสำคัญต่อการรักษาความสมดุลและเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร หากเกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์หรือเกิดความเสียรุนแรงอาจผลต่อทรัพยากรต้นทุนของภาคในระยะยาวได้ พื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้ สภาพทั่วไปของพื้นที่เป็นพื้นที่สูงชันหรือพื้นที่ไม่เหมาะสมแก่การทำการเกษตร คิดเป็นประมาณร้อยละ 35 ของพื้นที่รวมทั้งภาคพื้นที่ พื้นที่ป่าบก บริเวณที่สูงด้านตะวันตกตอนบนของภาค ที่สูงตอนกลางของภาค และที่สูงตอนใต้ที่ต่อเนื่องกับประเทศมาเลเซีย พื้นที่อุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโซน C และพื้นที่ป่าคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1

1) พื้นที่ป่าบก นอกจากจะเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ป้องกันการชะล้างของหน้าดินในที่สูงแล้ว ยังเป็นแหล่งที่มีความหลากหลายทางชีวภาพตามธรรมชาติมาก นโยบายป่าไม้แห่งชาติ ในปี พ.ศ.2528 กำหนดให้สงวนพื้นที่ป่าของประเทศไว้ร้อยละ 40 โดยพื้นที่ป่าร้อยละ 25 สงวนไว้เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ซึ่งต่อมาในปี พ.ศ.2535 รัฐบาลได้รับรองนโยบายที่จะสงวนพื้นที่ป่าของประเทศไว้ร้อยละ 27.5 ของพื้นที่ประเทศ ซึ่งในปัจจุบันภาคใต้พื้นที่ป่าลดลงเหลือเพียงร้อยละ 17 ของพื้นที่ภาค ขณะที่การศึกษาปริมาณน้ำของพื้นที่ลุ่มน้ำควรจะมีพื้นที่ป่าปกคลุมถึงร้อยละ 38 เพื่อที่จะให้มีน้ำไหลตลอดทั้งปี จึงควรดำเนินการสงวนพื้นที่ป่าอย่างเข้มงวดและฟื้นฟูพื้นที่ป่าซึ่งถูกบุกรุก

2) พื้นที่อุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโซน C และพื้นที่ป่าคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 เป็นพื้นที่ป่าบกซึ่งอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมาย ซึ่งห้ามการใช้ประโยชน์ใดๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศหรืออนุญาตได้ตามข้อยกเว้นตามกฎหมายนั้นๆ

(2) พื้นที่ฟื้นฟูสภาพป่าไม้: มีพื้นที่ประมาณ 2.03 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.60 ของพื้นที่รวมส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติเดิมที่ถูกบุกรุกและเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ซึ่งความต้องการในการที่จะรักษาพื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติให้มีความสำคัญในเชิงนิเวศต่อภาคนั้น จำเป็นต้องนำพื้นที่ป่าเสื่อมโทรมเหล่านั้นกลับคืนมา (Reclaim) เพื่อให้เกิดการฟื้นคืนสภาพป่าไม้ เพื่อเป็นแหล่งผลิตและแหล่งอาหารของภาคต่อไป

<u>จังหวัดชุมพร</u> ในบริเวณ
อำเภอท่าแซะ : ป่าน้ำตกกะเปาะ ป่าแปลงหมายเลข 89 และ 90
อำเภอปะทิว : ป่าน้ำตกกะเปาะ ป่าพรุกะชิง ป่าเขาใหญ่บางจาก
อำเภอเมืองชุมพร : ป่าแปลงหมายเลข 89 ป่าท่าเทียบญวน-ท่าสาร
อำเภอสวี : ป่าทุ่งระยะ-นาสัก
อำเภอทุ่งตะโก : ป่าเขา ตังอา คลองโอน
อำเภอหลังสวน : ป่าหมายเลข 90 ป่าบางมะพร้าว นางพญา
<u>จังหวัดระนอง</u> ในบริเวณ
อำเภอกระบุรี : ป่าน้ำจืด มะมุ ป่าปากจั่น ป่าแปลงหมายเลข 89
อำเภอละอุ่น : ป่าละอุ่น ป่าทรายแดง ป่าคลองลำเลียง
อำเภอเมือง : ป่าละอุ่น ป่าทรายแดง ป่าคลองหาดส้มแป้น
อำเภอกะเปอร์ : ป่าอำเภอกะเปอร์
<u>จังหวัดภูเก็ต</u> ในบริเวณ
อำเภอเมืองภูเก็ต : ป่าคลองชีเหล้า คลองท่าจีน
<u>จังหวัดพังงา</u> ในบริเวณ
อำเภอคุระบุรี : ป่าเทือกเขานมสาว
อำเภอตะกั่วป่า : ป่าเทือกเขานมสาว
อำเภอกะปง : ป่าเทือกเขาปลายโต๊ะ-เขาสก ป่าเทือกเขากะได
<u>จังหวัดยะลา</u> ในบริเวณ
อำเภอกาบัง : ป่าหมายเลข 108 ป่าลาปู ถ้ำทะลุ
อำเภอบันนังสตา : ป่าลาปู ถ้ำทะลุ
อำเภอเบตง : ป่าเบตงแปลง 1
<u>จังหวัดนราธิวาส</u> ในบริเวณ
อำเภอรือเสาะ : ป่าปรินยอ ป่าเทือกเขารือเสาะ
อำเภอศรีสาคร : ป่าแม่น้ำสายบุรีฝั่งขวา ป่าปรินยอ
อำเภอสุไหงปาดี : ป่าลุ่มแม่น้ำบางนรา
อำเภอรามัน : ป่าจ๊ะกั้ว
<u>จังหวัดสงขลา</u> ในบริเวณ
อำเภอรัตภูมิ : ป่าคลองตอฝั่งขวา คลองปอมฝั่งซ้าย
<u>จังหวัดนครศรีธรรมราช</u> ในบริเวณ
อำเภอชะอวด : ป่าควรแก้ว
อำเภอทุ่งสง : ป่าควรออกบ้านน้ำตก
อำเภอร่อนพิบูลย์ : ป่าเขาวัง ป่าเขาแก้ว
อำเภอลานสกา : ป่าท่างิ้ว
อำเภอพรหมศรี : ป่าท่างิ้ว
<u>จังหวัดสุราษฎร์ธานี</u> ในบริเวณ
อำเภอพนม : ป่าแปลงหมายเลข 92

(3) พื้นที่สงวนไว้เพื่อการรักษาสภาพป่าชายเลนและนิเวศวิทยา มีพื้นที่ประมาณ 2.76 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.25 ของพื้นที่รวม

สืบเนื่องจากปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรชายฝั่งและพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญในระดับต่างๆ ความจำเป็นที่จะต้องฟื้นฟูสภาพของพื้นที่ชายเลน และพื้นที่ชุ่มน้ำต่างๆ ให้กลับคืนสู่สภาพดี พร้อมกันให้มีการเพิ่มขยายเนื้อที่ป่าชายเลนขึ้นเพื่อความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำ พื้นที่สงวนไว้เพื่อการรักษาสภาพป่าชายเลนและนิเวศวิทยา ประกอบด้วย

1) **พื้นที่ชุ่มน้ำ** มีลักษณะเป็นพื้นที่ลุ่ม พื้นที่ราบลุ่ม พื้นที่ลุ่มชื้นแฉะ พื้นที่ชุ่มน้ำ มีน้ำท่วม มีน้ำขัง พื้นที่พรุ พื้นที่แหล่งน้ำ ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขัง หรือท่วมอยู่ถาวรและชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่งและน้ำไหลทั้งที่เป็นน้ำจืด น้ำกร่อยและน้ำเค็ม รวมไปถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเล และพื้นที่ทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุดมีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร พื้นที่ชุ่มน้ำมีคุณค่าและความสำคัญต่อการพัฒนาภาค ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และระบบนิเวศ โดยที่เป็นระบบนิเวศที่มีความสัมพันธ์กับการดำรงชีพของสิ่งมีชีวิต ในฐานะที่เป็นแหล่งน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำฝนน้ำท่าป้องกันน้ำเค็มไม่ให้รุกเข้ามาในแผ่นดิน ป้องกันการพังทลายของชายฝั่ง กรองตะกอน แร่ธาตุ และสารพิษเป็นแหล่งทรัพยากรที่มนุษย์สามารถเข้าใช้ประโยชน์ เป็นแหล่งรวมสายพันธุ์พืชและสัตว์ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำของภาคใต้อย่างยั่งยืน กำหนดพื้นที่เป้าหมายทั้งสิ้น 3 ประเภท ดังนี้

ก. พื้นที่ชุ่มน้ำโลก (Ramsar Site) จำนวน 7 แห่ง ได้แก่
- พื้นที่ชุ่มน้ำพรุควนขี้เสียนในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง
- พื้นที่ชุ่มน้ำเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าฯ พรุโต๊ะแดง จังหวัดนราธิวาส
- พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากคลองกะเปอร์ - ปากแม่น้ำกระบุรี จังหวัดระนอง
- พื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำกระบี่ จังหวัดกระบี่
- พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหมู่เกาะลิบง-ปากน้ำตรัง จังหวัดตรัง
- พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา จังหวัดพังงา

ข. พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ จำนวน 29 แห่ง ได้แก่ อช.เขาสกเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ทะเลสาบทะเลน้อย เขตห้ามล่าสัตว์ป่า ทะเลสาบสงขลา เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองทุ่งทอง แม่น้ำสายบุรี แม่น้ำตาปี เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าพรุโต๊ะแดง อช.แหลมสน อช.หมู่เกาะสิมิลัน อ่าวพังงา อช.สิรินาถ อช.หาดนพรัตน์ธารา–หมู่เกาะพีพี อช.หาดเจ้าไหม เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหมู่เกาะลิบง อช.ทะเลบัน อช.หมู่เกาะตะรุเตา อช.หมู่เกาะอ่างทอง อช.หมู่เกาะลันตา อช.หมู่เกาะสุรินทร์ อ่าวทุ่งคา–อ่าวสวี ปากแม่น้ำกระบี่ ปากแม่น้ำตรัง ปากคลองกะเปอร์ ป่าชายเลนปะเหลียน–ละงู ปากแม่น้ำกระบุรี อ่าวบ้านดอน อ่าวปัตตานี อ่าวปากพนัง ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของเกาะภูเก็ต

ค. พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับประเทศจำนวน 4 แห่ง

- พื้นที่ชุ่มน้ำพรุคันธุลีตำบลคันธุลี อำเภอท่าชนะ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และพื้นที่บางส่วนในเขตอำเภอละแม จังหวัดชุมพร
- พื้นที่ชุ่มน้ำพรุบ้านไม้ขาว ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต
- พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองปลักพระยาและเขารยางค์บังสาตำบลฉลุง ตำบลควนโพธิ์ อำเภอเมือง ตำบลควนโดน ตำบลย่านซื่อ อำเภอควนโดน จังหวัดสตูล
- พื้นที่ชุ่มน้ำเกาะแตน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2) พื้นที่ป่าชายเลน เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์ตามธรรมชาติและยังสามารถใช้ประโยชน์จากไม้โกงกางในการทำประมงและเผาถ่าน พื้นที่ป่าชายเลนส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน พื้นที่ป่าชายเลนได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ทำให้พื้นที่ป่าชายเลนถูกบุกรุกและลดจำนวนลงอย่างรวดเร็ว เกิดผลกระทบต่อการประมงชายฝั่ง ซึ่งอาศัยป่าชายเลนเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ ควรดำเนินการสงวนพื้นที่ป่าอย่างเข้มงวดและฟื้นฟูพื้นที่ป่าซึ่งถูกบุกรุก

(4) พื้นที่สวนป่าเศรษฐกิจ ป่าชุมชน เพื่อสร้างมูลค่าความยั่งยืนของเศรษฐกิจท้องถิ่นและระบบนิเวศ การพัฒนาพื้นที่สวนป่าเศรษฐกิจ ป่าชุมชน เพื่อกำหนดเป็นบริเวณที่สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าไม้เชิงอนุรักษ์ โดยที่ควบคุมไม่ให้มีการทำลายสภาพทางธรรมชาติ เป็นการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างคนกับป่า ได้กำหนดพื้นที่ในบริเวณดังกล่าว

1) การกำหนดป่าเศรษฐกิจ (Economic zone - Zone E) เป็นจำนวนร้อยละ 5 ของพื้นที่ภาค ซึ่งกำหนดไว้เพื่อการผลิตไม้และของป่า และเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ได้แก่ พื้นที่สวนป่าหรือพื้นที่ป่าปลูกอื่นๆ ที่มีวัตถุประสงค์ในการทำไม้ของภาครัฐและเอกชน สำหรับการเตรียมการของภาครัฐในปัจจุบันพบว่ามีพื้นที่ที่มีศักยภาพสำหรับการปลูกป่าเศรษฐกิจ ประมาณ 3.36 ล้านไร่หรือร้อยละ 7.6 ของพื้นที่ภาค

2) การกำหนดพื้นที่ป่าชุมชน หมายถึง พื้นที่ป่าไม้ที่ได้รับการจัดการโดยกระบวนการมีส่วนร่วมจากประชาชนและองค์กรชุมชน ตามความเชื่อและวัฒนธรรมท้องถิ่นเพื่อประโยชน์ที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ลักษณะของป่าชุมชน ป่าชุมชนในแต่ละแห่งมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปตามพื้นที่ดำเนินการ เช่น ป่าชุมชนซึ่งปลูกในพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ป่าชุมชนซึ่งปลูกในพื้นที่สาธารณะของหมู่บ้าน ป่าชุมชนในโรงเรือน ป่าชุมชนในวัด ป่าชุมชนซึ่งปลูกบริเวณเหนืออ่างเก็บน้ำ ลำคลอง ริมลำเหมือง หรือลำน้ำสาธารณะ ป่าชุมชนในที่สองฝั่งถนน ป่าชุมชนที่ปลูกเพื่อเป็นสวนสาธารณะ ป่าของชุมชนเมือง ป่าชุมชนพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์ชายฝั่งทะเล ฝั่งแม่น้ำ

(5) พื้นที่เกษตรกรรม กำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมออกเป็น 3 ประเภทคือ

1) พื้นที่อนุรักษ์เกษตรกรรม มีพื้นที่ประมาณ 2.93 ล้านไร่คิดเป็นร้อยละ 6.63 ของพื้นที่รวม พื้นที่อนุรักษ์เพื่อการเกษตรกรรมมีความต้องการที่จะรักษาไว้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีเพื่อเป็นแหล่งทรัพยากรและแหล่งอาหารที่สำคัญของภาคซึ่งเป็นบริเวณที่มีสมรรถนะดินเหมาะสมกับการเกษตรกรรม เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ตรงตามศักยภาพป้องกันไม่ให้เกิดการสิ้นเปลืองทรัพยากรที่มีอยู่และเป็นพื้นที่ในเขตชลประทานที่มีแหล่งน้ำเพียงพอกับการใช้ทำการเกษตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มน้ำปากพนังในจังหวัดนครศรีธรรมราชต่อเนื่องจนถึงพื้นที่โดยรอบทะเลสาบสงขลาในจังหวัดพัทลุงและสงขลา และในพื้นที่ราบบริเวณลุ่มแม่น้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

2) พื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม มีพื้นที่ประมาณ 0.69 ล้านไร่คิดเป็นร้อยละ 1.56 ของพื้นที่รวมพื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมสภาพของพื้นที่เป็นพื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติเดิมซึ่งถูกบุกรุกโดยประชาชนเข้าไปทำการเกษตรกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการจัดสรรที่ดินให้กับประชาชนประกอบกับเป็นพื้นที่เสื่อมสภาพที่สมรรถนะที่ดินเหมาะสมกับการเกษตรกรรมจึงสามารถนำพื้นที่บริเวณนี้มาใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรกรรมได้

3) พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม มีพื้นที่ประมาณ 21.44 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 48.58 ของพื้นที่รวมภาคใต้มีพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งมีความเหมาะสมแก่การเกษตรอยู่ถึงร้อยละ 65 ของพื้นที่ภาค แต่ก็มีการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่ถือครองทำการเกษตรเพียงร้อยละ 43 ส่วนใหญ่ใช้ในการเพาะปลูกยางพารา รองลงมาได้แก่ ข้าว ปาล์มน้ำมัน กาแฟพันธุ์โรบัสต้า และไม้ผลจากการศึกษาความเหมาะสมในด้านต่างๆ โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้เสนอเขตเศรษฐกิจของภาคใต้จำนวน 7 สินค้า ได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง สับปะรด ทุเรียน กาแฟ และปาล์มน้ำมัน

ก. ข้าวนาปี ภาคใต้มีเขตปลูกข้าวนาปี เป็นบริเวณเล็กๆ ในจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส บริเวณที่ใหญ่ที่สุด ได้แก่ บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องจากลุ่มน้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราชต่อเนื่องกับพื้นที่รอบทะเลสาบสงขลาในจังหวัดพัทลุงและสงขลา

ข. ข้าวนาปรัง เขตปลูกข้าวนาปรังมีน้อยมากเป็นบริเวณเล็กๆ ทางด้านตะวันออกของอำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช และพื้นที่ด้านเหนือของจังหวัดพัทลุง และสงขลา

ค. สับปะรด ตอนบนของจังหวัดชุมพร

ง. ยางพารา เป็นพืชเศรษฐกิจที่สามารถปลูกได้ในทุกจังหวัดของภาคใต้ยกเว้นบริเวณลุ่มน้ำปากพนังและคาบสมุทรสทิงพระ

จ. ทุเรียนรวมทั้งไม้ผลอื่นๆ กระจายอยู่ทางตอนบนของจังหวัดระนองต่อเนื่องกับพื้นที่ตอนกลางของจังหวัดชุมพร ตอนบนของจังหวัดสุราษฎร์ธานี เกาะสมุย ตอนบนของจังหวัดนครศรีธรรมราช พื้นที่ต่อเนื่องระหว่างจังหวัดยะลา และปัตตานี จังหวัดนราธิวาส พื้นที่ตอนบนของจังหวัดพังงา และพื้นที่ตอนล่างของจังหวัดตรัง

ฉ. กาแฟ กระจายอยู่เป็นหย่อมในพื้นที่ต่อเนื่องจังหวัดระนองกับจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พังงา และกระบี่

ช. ปาล์มน้ำมัน เป็นพืชเศรษฐกิจที่สามารถปลูกได้ในเขตเดียวกับยางพารานอกจากพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช พื้นที่ตอนบนของจังหวัดพัทลุงและคาบสมุทรสทิงพระ และพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งไม่เหมาะสมแก่เพาะปลูกปาล์มน้ำมัน

ความแตกต่างระหว่างพื้นที่ถือครองทำการเกษตรกับพื้นที่มีความเหมาะสมแก่การเกษตร แสดงว่าภาคใต้ยังสามารถเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรโดยการขยายพื้นที่เพาะปลูกได้อีกระยะหนึ่ง แต่ทั้งนี้จะต้องมีการแก้ไขอุปสรรคในการขยายพื้นที่ ส่วนพื้นที่ซึ่งได้เข้าทำประโยชน์แล้วควรสนับสนุนให้มีการอนุรักษ์บำรุงดิน การคัดสรรพันธุ์ที่ให้ผลผลิตสูง การจัดหาแหล่งน้ำสำหรับการเพาะปลูก

(6) พื้นที่ชุมชน

กำหนดให้มีพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองทั้งสิ้น 2.30 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.22 ของพื้นที่รวมแม้ว่าภาคใต้จะมีจำนวนประชากรที่อยู่อาศัยในเขตเมืองค่อนข้างต่ำ แต่แรงกดดันจากการเพิ่มของประชากรและการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการผลิตมาสู่ภาคอุตสาหกรรมและบริการมีผลเหนี่ยวนำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในชุมชนที่สำคัญเพิ่มมากขึ้น การขยายตัวของพื้นที่เมืองย่อมมีผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดไม่สามารถจัดเพิ่มเติมได้อีก การพัฒนาพื้นที่เมืองจึงควรจะจำกัดขนาดของเมือง ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าในเขตเมือง และเพิ่มความหนาแน่นในเขตเมืองให้สูงขึ้นมากกว่าที่จะขยายพื้นที่เมืองออกไปเรื่อยๆ (Compact City) จำกัดการพัฒนาเมืองในพื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น บริเวณที่เป็นที่ลุ่มต่ำ มีน้ำท่วม และบริเวณที่มีคุณค่าทางการเกษตรสูง หรือเป็นแหล่งมรดกวัฒนธรรม โดยจัดให้มีการวางและจัดทำผังเมืองรวมในพื้นที่เมืองที่ยังไม่ได้รับการวางแผน รวมถึงปรับปรุงผังเมืองรวมที่มีการจัดทำขึ้นในชุมชนปัจจุบันให้สอดคล้องกับบทบาทและหน้าที่ของชุมชนที่กำหนดไว้ในกรอบการวางผัง โดยที่รายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนจะขึ้นอยู่กับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมเมืองหรือชุมชนนั้นๆ

(7) พื้นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การประมง และการท่องเที่ยว แบ่งเป็น

1) พื้นที่แหล่งน้ำ กำหนดให้มีพื้นที่แหล่งน้ำเพื่อการชลประทานและการผลิตพลังงานทั้งสิ้น 0.13 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.30 ของพื้นที่รวม

2) พื้นที่ชายฝั่ง เป็นพื้นที่ตลอดแนวชายฝั่ง ระยะ 3 กิโลเมตร ทั้งชายฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เป็นที่โล่งที่มีความมุ่งหมายที่จะสงวนรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นการหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความเสียหายของแหล่งน้ำ อ่างเก็บน้ำ ได้แก่ บริเวณทะเลสาบสงขลาจังหวัดสงขลา อ่างเก็บน้ำเหนือเขื่อนรัชชประภา จังหวัดสุราษฎร์ธานี และเขื่อนบางลาง จังหวัดยะลาและพื้นที่ชายฝั่งในระยะ 3 กิโลเมตรจากแนวชายฝั่งทั้งฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย เพื่อให้เป็นพื้นที่ส่งเสริมการเพาะเลี้ยงชายฝั่งเพื่อรักษาระบบนิเวศทางทะเล และเพื่อเป็นการทดแทนทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่สูญเสียไปให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สำหรับในบางบริเวณที่มีความสวยงามและมีศักยภาพในการท่องเที่ยวสามารถที่จะคงสภาพแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีความสวยงามต่อไปได้ในอนาคต

(8) พื้นที่อุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรขั้นต้น ที่กระจายอยู่ทั่วไปในแหล่งวัตถุดิบและมีขนาดไม่ใหญ่นัก การที่ภาคใต้มีพื้นที่เชื่อมต่อกับทะเลทั้งในด้านทะเลจีนใต้และทะเลอันดามันจึงนับเป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทั้งที่ใช้วัตถุดิบในท้องถิ่น หรือนำเข้าวัตถุดิบเข้ามาจากภายนอก การจัดการที่ตั้งอุตสาหกรรมจึงนับเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นโดยกำหนดให้อุตสาหกรรมไปจัดตั้งในเขตที่ได้มีการคัดเลือกไว้แล้วตามหลักเกณฑ์การวางผังเมืองและการปกป้องสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้องกำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมจำแนกตามประเภท ดังนี้

1) อุตสาหกรรมบริการชุมชน กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมในทุกอำเภอเมืองของทุกจังหวัด เป็นพื้นที่มากกว่าหรือเท่ากับ 25 ไร่ โดยมีการเพิ่มขึ้นจำนวน 5 ไร่ต่อ 100 ครัวเรือน

2) อุตสาหกรรมยางพารา กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยางพาราในจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช ตรัง และสตูล เป็นพื้นที่ 500-1,000 ไร่/แห่ง

3) อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในจังหวัดกระบี่และสุราษฎร์ธานี เป็นพื้นที่ 500-1,000 ไร่/แห่ง

4) อุตสาหกรรมฮาลาล กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมฮาลาลในจังหวัดสงขลา สตูล ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส เป็นพื้นที่ 500 ไร่/แห่ง

5) อุตสาหกรรมประมง กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมประมงครบวงจรในจังหวัดสงขลา ระนอง และปัตตานี เป็นพื้นที่ 500-1,000 ไร่/แห่ง

6) อุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้ กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และชุมพร เป็นพื้นที่ 500 ไร่/แห่ง

7) อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกในจังหวัดสงขลา เป็นพื้นที่ 1,000-2,000 ไร่/แห่ง

8) อุตสาหกรรม SMEs กำหนดให้มีพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรม SMEs ในทุกจังหวัดเป็นพื้นที่ 100-200 ไร่/แห่ง

1.4 ทรัพยากรน้ำ

<u>เป้าประสงค์</u>:

การอนุรักษ์พื้นที่ต้นน้ำ พัฒนาแหล่งน้ำและบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) ร้อยละของพื้นที่ต้นน้ำที่ได้รับการอนุรักษ์

(2) ขนาดพื้นที่ชลประประทาน

(3) สัดส่วนการได้รับบริการอย่างเพียงพอ (อุปสงค์-อุปทาน) ของผู้ใช้น้ำแต่ละภาคส่วน

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) ควบคุมแผนการประโยชน์ใช้ที่ดินในพื้นที่ใช้น้ำต่างๆ อย่างเคร่งครัด

(2) ฟื้นฟูป่าต้นน้ำให้มีความอุดมสมบูรณ์และให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการฟื้นฟูและใช้ประโยชน์จากป่า

(3) การจัดหาและพัฒนาแหล่งน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการพัฒนาแหล่งน้ำต้นทุนที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพพัฒนาแหล่งน้ำต้นทุนเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับศักยภาพและความต้องการในอนาคต รวมถึงกระจายและจัดสรรน้ำจากแหล่งน้ำต้นทุนไปยังพื้นที่เป้าหมายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั้งพื้นที่เกษตรกรรมชุมชนและพื้นที่พัฒนาอื่นๆ

1) พัฒนาและปรับปรุงแหล่งเก็บน้ำเดิมด้วยการบำรุงรักษาแหล่งเก็บน้ำโครงสร้างและอาคารซึ่งทำหน้าที่ในการควบคุมน้ำทดน้ำระบายน้ำในโครงการแหล่งน้ำจัดส่งน้ำและโครงการชลประทานทั้งขนาดใหญ่ขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพการใช้งานเพิ่มขึ้นในพื้นที่ดังนี้

ก. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในอำเภอชะอวดพระพรหมสิชลทุ่งใหญ่ท่าศาลาจังหวัดนครศรีธรรมราช

ข. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในอำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในจังหวัดพัทลุง

ง. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในอำเภอเมือง ทับปุด คลองท่อม เขาพนม จังหวัดกระบี่

จ. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในอำเภอนาโยงห้วยยอด จังหวัดตรัง

ฉ. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในอำเภอเมือง ท้ายเหมือง ทับปุด จังหวัดพังงา

ช. พัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็กการสูบน้ำด้วยไฟฟ้าและสระน้ำชุมชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับพื้นที่ที่มีความต้องการใช้น้ำในจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช พัทลุง ตรัง

ซ. พัฒนาแหล่งน้ำเพิ่มเติมตามความต้องการเฉพาะด้านในรูปแบบและขนาดต่างๆ เพิ่มเติมตามความเหมาะในพื้นที่ชุมชนหลัก เช่น จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ เกาะสมุย สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช

ฌ. พัฒนาอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่เพื่อเป็นน้ำต้นทุนและบรรเทาอุทกภัยโดยการพัฒนาอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในลุ่มน้ำท่าตะเภา จังหวัดชุมพร ลุ่มน้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และลุ่มน้ำกระบุรี

ญ. พัฒนาโครงข่ายน้ำเชื่อมโยงแหล่งเก็บน้ำขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่กับพื้นที่ใช้น้ำรวมทั้งโครงข่ายน้ำระหว่างลุ่มน้ำเพื่อให้สามารถกระจายน้ำระหว่างแหล่งน้ำอ่างเก็บน้ำไปยังพื้นที่เป้าหมายต่างๆ โดยระบบโครงข่ายน้ำจะประกอบด้วยระบบท่อ/ระบบคลองระบบสูบน้ำด้วยพลังงานไฟฟ้าพื้นที่เป้าหมายในระบบโครงข่าย

ฎ. อ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต พังงา กระบี่

ฏ. โครงข่ายเชื่อมโยงแม่น้ำสายหลักในลุ่มน้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี

ฐ. โครงข่ายน้ำเชื่อมโยงแหล่งน้ำลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา

ฑ. ก่อสร้างแหล่งเก็บน้ำขนาดเล็ก และขนาดกลางเพิ่มเติมในพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อรองรับความต้องการใช้น้ำที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตอย่างต่อเนื่อง

ฒ. พัฒนาโครงข่ายระบบส่งน้ำผันน้ำกระจายน้ำ และระบายน้ำ ฝายทดน้ำ ประตูระบายน้ำ สถานีสูบน้ำ โรงผลิตน้ำประปาในพื้นที่ที่เหมาะสมเป็นระบบโครงข่ายน้ำเชื่อมโยงแหล่งเก็บน้ำและแหล่งใช้น้ำต่างๆ ด้วยกันและบริหารจัดการแหล่งน้ำร่วมกันเพื่อตอบสนองความต้องการการใช้น้ำในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

ณ. พัฒนาระบบผันน้ำข้ามลุ่มน้ำระบบโครงข่ายน้ำระหว่างกลุ่มลุ่มน้ำ และโครงข่ายน้ำระหว่างแหล่งน้ำนานาชาติที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนให้แก่ลุ่มน้ำที่มีปัญหาขาดแคลนน้ำ และการผันน้ำจากแม่น้ำระหว่างประเทศ เช่น แม่น้ำกระบุรี เพื่อประโยชน์จากการใช้น้ำร่วมกัน

2) การพัฒนาแหล่งน้ำโดยไม่ใช้มาตรการก่อสร้าง เป็นการเสริมประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรน้ำที่มีอยู่ภายในภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมอื่นๆ ทั้งในเรื่องการพัฒนาระบบการจัดการน้ำหรือการใช้ประโยชน์ด้วยวิธีการอื่นๆ ซึ่งช่วยบรรเทาและแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ก. การปรับปรุงขุมเหมือง แอ่งน้ำ บึง และพรุตามธรรมชาติที่มีศักยภาพเพื่อให้สามารถรองรับน้ำใช้เป็นแหล่งน้ำสำรองได้พื้นที่ดำเนินการได้แก่พื้นที่ขุมเหมืองที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว พื้นที่แอ่งน้ำ บึง และพรุตามธรรมชาติในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี พังงา กระบี่

ข. การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำใต้ดินเพื่อนำมาใช้ตอบสนองความต้องการด้านต่างๆ ในพื้นที่และในระดับที่เหมาะสมโดยไม่เกิดผลกระทบต่อสภาพน้ำใต้ดินและสิ่งแวดล้อม พื้นที่ดำเนินการได้แก่พื้นที่ที่มีศักยภาพน้ำใต้ดินคือลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา

ค. การพัฒนาระบบผลิตน้ำขนาดเล็กด้วยกระบวนการ Reverse Osmosis หรือการนำน้ำทะเลมาทำน้ำจืดผ่านกระบวนการ Reverse Osmosis และจัดหาแท้งค์เก็บน้ำ เครื่องกรองน้ำ ในพื้นที่ที่มีผลประกอบการสูงและความต้องการใช้น้ำมีความผันแปรสูงได้แก่ ภูเก็ต พังงา กระบี่ เกาะสมุยและพื้นที่ชุมชนธุรกิจท่องเที่ยวที่หนาแน่น

ง. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลการฝึกอบรมเผยแพร่ถ่ายทอดความรู้พัฒนาระบบฐานข้อมูลและองค์ความรู้ด้านทรัพยากรน้ำและทรัพยากรอื่นที่เกี่ยวข้อง

จ. การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำด้วยเทคโนโลยีรูปแบบต่างๆ ในการชลประทานและการจัดส่งน้ำและปรับปรุงระบบชลประทานการส่งน้ำกระจายน้ำและการใช้น้ำให้มีประสิทธิภาพสูงในการพัฒนาระบบจัดส่งน้ำจัดสรรน้ำ และกระจายน้ำที่มีประสิทธิภาพสูง เช่น ระบบท่อในพื้นที่เฉพาะพื้นที่ดำเนินการ ได้แก่ พื้นที่เกษตรกรรมในจังหวัดสงขลานครศรีธรรมราช และ พัทลุง

1.5 คุณภาพสิ่งแวดล้อม (อากาศและเสียง)

<u>เป้าประสงค์</u>:

สภาพแวดล้อมมีความปลอดภัยและเหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) ค่าดัชนีคุณภาพอากาศอยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(2) ระดับเสียงในพื้นที่ชุมชนมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน

(3) สถิติการร้องเรียนปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การจำแนกเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ และส่งเสริมให้แหล่งกำเนิดประเภทโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่กำหนดเขตไว้แล้ว

(2) การควบคุมและจัดทำบัญชีแหล่งกำเนิดมลพิษในพื้นที่

(3) การสร้างจิตสำนึกปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

(4) การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.6 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

<u>เป้าประสงค์</u>:

มีการดำเนินการที่เป็นไปเพื่อลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) สัดส่วนเฉลี่ยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก หมายถึง สัดส่วนเฉลี่ยปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรายจังหวัดต่อจำนวนประชากรในจังหวัดนั้น โดยมีหน่วยเป็นตันก๊าซเรือนกระจกต่อคน

(2) สัดส่วนพื้นที่ป่าไม้ต่อขนาดพื้นที่จังหวัด โดยมีหน่วยเป็นร้อยละ

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) ดำเนินการตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change: UNFCCC) การจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย (GHG Inventory) การจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การจัดการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติระยะสั้น-กลาง-ยาว และการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานในการลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศไทย (NAMAs) เป็นต้น

(2) เทคโนโลยีที่นำมาใช้ได้คำนึงถึงการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก

<u>มิติที่ 2</u> การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

2.1 การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ

<u>เป้าประสงค์</u>:

มีการกระจายรายได้ ขจัดความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) รายได้เฉลี่ยของครัวเรือน หมายถึง “เงินหรือสิ่งของ” ที่ครัวเรือนได้รับจากการทางานหรือผลิตเอง หรือจากทรัพย์สินหรือได้รับความช่วยเหลือจากผู้อื่น

(2) สัดส่วนประชากรยากจน หมายถึง ร้อยละของประชากรที่มีรายจ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคเฉลี่ยต่อคน ต่อเดือน ต่ำกว่าเส้นความยากจน ซึ่งต่ำกว่าเส้นความยากจนสะท้อนถึงการดำรงชีพของคนที่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐานการครองชีพขั้นต่ำ (Minimum standard of living) ของสังคมไทย

(3) ร้อยละของครัวเรือนที่มีหนี้เพื่อการอุปโภคบริโภค หมายถึง ร้อยละของจำนวนครัวเรือนที่มีหนี้ในระบบและ/หรือนอกระบบ ที่กู้ยืมเพื่อใช้อุปโภคบริโภคของครัวเรือนต่อจำนวนครัวเรือนทั้งหมด

(4) ค่าดัชนีความไม่เสมอภาคของรายได้ (ดัชนีจีนี) เป็นดัชนีที่สะท้อนการกระจายรายได้หรือความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ของคนในสังคมโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) เป็นตัวบ่งชี้ความเหลื่อมล้ำของรายได้ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคของรายได้หรือค่าสัมประสิทธิ์จีนี (Gini Coefficient) มีค่าอยู่ระหว่าง 0 และ 1 โดยค่ายิ่งมากขึ้นแสดงว่าความไม่เท่าเทียมกันของรายได้หรือความเหลื่อมล้ำของรายได้ยิ่งมากขึ้นถ้ามีค่าเท่ากับ 0 แสดงถึงการกระจายรายได้มีความเท่าเทียมกันอย่างสมบูรณ์แต่ถ้ามีค่าเท่ากับ 1 แสดงถึงการกระจายรายได้มีความไม่เท่าเทียมกันอย่างสมบูรณ์ทั้งนี้ดัชนีจีนี (Gini Index) คือสัมประสิทธิ์จีนีที่แสดงเป็นเปอร์เซนต์

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) นโยบายการขยายผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพื่อลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่

(2) นโยบายระบบการเงินระดับฐานรากเพื่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างทั่วถึง

(3) นโยบายการจัดสรรงบประมาณบนพื้นฐานของความไม่เท่าเทียมกันการจัดสรรงบประมาณรายจังหวัดของไทยเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ที่ส่งผลต่อระดับความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่เนื่องจากการจัดสรรงบประมาณรายจังหวัดเป็นผลโดยตรงจากการทำงานของภาครัฐที่แสดงให้เห็นโครงสร้างอำนาจของผู้มีอิทธิพลในกระบวนการดำเนินงาน ดังนั้นการจัดสรรงบประมาณรายจังหวัดจึงกลายเป็นเครื่องมือสำคัญของภาครัฐในการควบคุมและดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ในสังคมได้อย่างเหมาะสม

2.2 การประกอบอาชีพ

<u>วัตถุประสงค์</u>:

ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำและการจ้างงานของท้องถิ่น

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) อัตราการว่างงาน: ร้อยละของผู้ว่างงานรวมต่อกำลังแรงงานรวมโดยกำลังแรงงานรวมคือผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปที่มีงานทำและที่ว่างงานผู้ว่างงานรวมคือผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งไม่มีงานทำแต่พร้อมที่จะทำงาน

(2) ร้อยละของแรงงานที่มีประกันสังคมหมายถึงร้อยละของผู้ประกันตนมาตรา 33 มาตรา 39 และมาตรา 40 ต่อผู้มีงานทำ (ข้อมูลผู้ประกันตน ณ เดือนธันวาคมของปี)

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การพัฒนาอาชีพที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของท้องถิ่น

(2) การพัฒนาการศึกษาและความพร้อมของสถาบันการศึกษาในพื้นที่ให้สอดคล้องกับการจ้างงาน

มิติที่ 3 สังคมที่สร้างเสริมสุขภาวะและเป็นสุข

3.1 ประชากร และการตั้งถิ่นฐาน

<u>เป้าประสงค์</u>:

การเพิ่มขึ้นของประชากรและการเติบโตของเมือง/ชุมชน เป็นไปอย่างสมดุล มีสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาวะในการดำรงชีวิต มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>:

(1) เพื่อปรับระบบชุมชนเมืองของภาคใต้ให้มีสมดุลมากขึ้น

(2) เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ศูนย์กลางชุมชนเมืองลำดับรองที่มีศักยภาพให้มีบทบาทส่งเสริมระบบเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้สูงขึ้น

(3) เพื่อพัฒนาชุมชนเมืองในลักษณะกลุ่ม (Cluster) ภายใต้ระบบเศรษฐกิจและสังคมที่พึ่งพากันและกัน และแบ่งหน้าที่กันตามศักยภาพ

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย เตรียมความพร้อมรองรับความเป็นเมืองทั้งด้านการบริหารจัดการการจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมระบบการศึกษา และระบบสาธารณสุขที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการของคนในเมือง

(2) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการเข้าถึงตลาดและบริการสาธารณะด้วยต้นทุนต่ารวมทั้งบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดโดย ให้ความสาคัญต่อระบบรถโดยสารสาธารณะ ระบบทางจักรยานและทางเท้าโดยเน้นความปลอดภัย และความสะดวกในเชื่อมต่อการเดินทาง

(3) เพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหารจัดการเมืองด้วยการรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้ประชาชนมีส่วนร่วม และกำกับทิศทางการพัฒนารวมทั้งเสริมสร้างความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหาร เพื่อให้จัดการปัญหาได้อย่างทันท่วงทีรองรับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการผังเมืองการจัดการสิ่งแวดล้อม และการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

(4) การพัฒนากลุ่มเมืองศูนย์กลางหลักของภาค

เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองและชุมชนของภาค ได้กำหนดการพัฒนาเฉพาะเมืองศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจหลักของภาค คือ

1) กลุ่มเมืองหาดใหญ่-สงขลา

มีบทบาทเป็นพื้นที่ศูนย์กลางหลักของภาค ทำหน้าที่ในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับภายนอกทั้งระดับนานาชาติและประเทศ โดยการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง การค้าการบริการ การบริการท่องเที่ยว รวมถึงอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก รวมถึงอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากยางพารา และการประมง และพัฒนาเมืองสงขลาให้เป็นเมืองท่าและเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญโดยการใช้ประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสะพานเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงกับฝั่งทะเลอันดามันกับท่าเรือน้ำลึกปากบารา

2) กลุ่มภูเก็ต พังงา กระบี่

มีบทบาทเป็นพื้นที่เมืองท่องเที่ยวนานาชาติที่มีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางท่องเที่ยวระดับโลก ประกอบด้วย กลุ่มเมืองภูเก็ต และกลุ่มเมืองพื้นที่ชายฝั่งอันดามัน

ก. กลุ่มเมืองภูเก็ต ประกอบด้วย ศูนย์กลางลำดับที่ 1 คือ ภูเก็ต และชุมชนลำดับรองลงไป ได้แก่ ป่าตอง เทพกระษัตรี กระทู้ กะรน และเชิงทะเล โดยมีภูเก็ตเป็นพื้นที่หลักทางด้านการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์ประชุม การบริการการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการคมนาคม และศูนย์การศึกษาและทรัพยากรมนุษย์

ข. กลุ่มเมืองพื้นที่ชายฝั่งอันดามัน ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนตะกั่วป่า ท่านา กระโสม โคกกลอย พังงา อ่าวลึกใต้ แหลมสัก และกระบี่ โดยมีกระบี่และพังงา ซึ่งเป็นชุมชนลำดับที่ 2 เป็นศูนย์กลางหลัก โดยการพัฒนาพื้นที่จะพัฒนาเป็นฐานรองรับการบริการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและมีความหนาแน่นต่ำ

3) กลุ่มเมืองปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

มีเมืองปัตตานีเป็นแกนนำการพัฒนาหลัก มุ่งเน้นพัฒนาการสาธารณสุข การศึกษา อุตสาหกรรมสินค้า และอาหารฮาลาล ศิลปวัฒนธรรม ศูนย์อิสลามศึกษาและมลายูศึกษา

ก. จัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อควบคุมการขยายตัวของพื้นที่เมือง

ข. พัฒนาบริการพื้นฐานที่สำคัญคือ ท่าเรือน้ำลึก ศูนย์ขนส่งคนและสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โครงข่ายระบบทางด่วนเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเมืองหลักของประเทศและภาค ระบบรถไฟรางคู่ เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงสองชายฝั่งทะเล รวมถึงพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งในแนวสะพานเศรษฐกิจตอนล่าง และการเป็นประตูสู่ภูมิภาค

ค. ปรับปรุงบริการพื้นฐานในเขตเมืองที่จำเป็น ได้แก่ ประปา โทรศัพท์ ระบบถนน ระบบระบายน้ำ และระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น โดยเฉพาะการจัดการสิ่งแวดล้อมในทะเลสาบสงขลา

ง. ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรในท้องถิ่นที่สำคัญ คือ การพัฒนาเมืองยาง รวมถึงอุตสาหกรรมประมง อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

จ. พัฒนาระบบการบริการทางสังคมที่สนับสนุนการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ฉ. ส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและโบราณสถานที่สำคัญ รวมถึงการบริการการท่องเที่ยวที่ได้คุณภาพเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักของภาค

ช. พัฒนาภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพมาตรฐานสากล และเป็น ICT City

4) นโยบาย : การพัฒนากลุ่มเมืองลำดับรองตามบทบาทและศักยภาพ

การพัฒนากลุ่มเมืองลำดับรอง เป็นการพัฒนากลุ่มเมืองที่ทำหน้าที่สนับสนุนการพัฒนาชนบทและเชื่อมโยงกับพื้นที่ศูนย์กลาง และกลุ่มเมืองที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองขนาดเล็ก

ก. พัฒนากลุ่มชุมชนศูนย์กลางบริการ (Service Cluster) เป็นกลุ่มพื้นที่ สนับสนุนการพัฒนาชนบทและเชื่อมโยงกับพื้นที่ศูนย์กลางหลักของภาค ประกอบด้วย

- กลุ่มเมืองตรัง เป็นพื้นที่รองรับการพัฒนาการค้าและบริการ และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากภูเก็ต-พังงา-กระบี่
- กลุ่มเมืองสุราษฎร์ธานี เป็นศูนย์พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การท่องเที่ยวและบริการและการขนส่ง
- กลุ่มเมืองนครศรีธรรมราช เป็นศูนย์กลางภูมิปัญญาภาคใต้และการศึกษาระดับสูงรวมถึงการศึกษาศิลปวัฒนธรรมของภาค
- กลุ่มเมืองระนอง เป็นศูนย์กลางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการประมงฝั่งทะเลอันดามัน
- กลุ่มเมืองชุมพร เป็นศูนย์กลางท่องเที่ยวเชิงนิเวศและทางทะเล
- กลุ่มเมืองพัทลุง สตูล เป็นศูนย์กลางบริการสังคม เกษตรกรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น

ข. พัฒนากลุ่มชุมชนศูนย์กลางระดับอำเภอและชุมชน เป็นศูนย์กลางการบริหาร การบริการเศรษฐกิจ สังคม การเกษตรในพื้นที่

- กลุ่มเมืองเที่ยวชายฝั่งทะเล ได้แก่ กลุ่มปะทิว-ชุมพร กลุ่มดอนสัก-ขนอม-สิชล กลุ่มสมุย-พงัน กลุ่มอ่าวนาง-พีพี-ลันตา เป็นฐานการบริการท่องเที่ยวทางทะเลเชิงนิเวศที่มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ
- กลุ่มศูนย์กลางเดิมที่มีศักยภาพ ได้แก่ กลุ่มไชยา-พุมเรียง เป็นศูนย์กลางศาสนาและวัฒนธรรม ทุ่งสง นครศรีธรรมราชเป็นศูนย์กลางการขนส่ง พุนพิน สุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้า

(5) การพัฒนาเมืองขนาดกลาง

เพื่อให้การพัฒนาระบบเมืองและมีเกิดความสมดุลระหว่างพื้นที่เมืองและชนบทนั้น การเสริมสร้างชุมชนขนาดกลางและขนาดเล็กให้ได้รับการพัฒนาจึงมีความสำคัญในฐานที่เป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญ เพื่อนำไปสู่การเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ

1) วางผังเมือง จัดระเบียบการพัฒนาและจัดการพื้นที่ เพื่อชี้นำแนวโน้มการพัฒนา และกำกับการใช้ที่ดินให้เหมาะสม สนับสนุนการพัฒนาเมืองแบบกระชับ (Compact) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่เมืองและจัดทำโครงการพัฒนาและกำกับการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมือง

2) เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของเมือง โดยการประสานการพัฒนาพื้นที่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและขนส่ง เทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม และระบบการศึกษาที่ทันสมัย เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่รวดเร็ว มีคุณภาพเชื่อมโยงภายในเมือง ระหว่างเมืองกับชนบทโดยรอบ และระหว่างกลุ่มเมือง

4) จัดระบบสาธารณูปโภคโดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำประปา โทรศัพท์สาธารณะ และไฟฟ้ารวมทั้งไฟสาธารณะ อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการของชุมชน

5) พัฒนา และปรับปรุงบริการทางด้านสังคม ทั้งการศึกษาและสาธารณสุขให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน และเข้าถึงง่ายทั้งโดยชาวชนบทและชาวเมือง

6) พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งอันดามันเป็น Resort Community เพื่อรองรับการท่องเที่ยวคุณภาพสูงและความหนาแน่นต่ำ เป็นชุมชนพักอาศัยคุณภาพดีสำหรับผู้สูงอายุและผู้เกษียณ โดยพัฒนากระบี่-ตรัง เป็นชุมชนรองรับการขยายตัวของกิจกรรมบริการท่องเที่ยวชายฝั่งอันดามัน พัฒนาพังงาเป็นศูนย์ท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเลและวัฒนธรรมอันดามัน

7) พัฒนาพื้นที่และชุมชนบริการท่องเที่ยวฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ กลุ่มชุมพร-ปะทิวเชื่อมโยงกับภาคตะวันตกและภาคตะวันออก และเชื่อมโยงกับกลุ่มสุราษฎร์ธานี เกาะสมุย-พงัน และกลุ่มดอนสัก ขนอม สิชล โดยให้ความสำคัญต่อการรักษาระบบนิเวศที่บอบบาง

8) พัฒนาตลาดการเกษตรในพื้นที่เมืองศูนย์กลางของกลุ่มพื้นที่ รวมทั้งศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้าอย่างต่อเนื่อง

9) พัฒนากลุ่มเมืองเชื่อมโยงกับชนบท และเชื่อมโยงระหว่างเมืองในลักษณะเครือข่ายโดยพึ่งพากันและกันในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม

10) พัฒนาตลาดการเกษตร รวมทั้งศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้าอย่างต่อเนื่อง

11) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่รวดเร็ว มีคุณภาพเชื่อมโยงภายในเมือง ระหว่างเมืองกับชนบทโดยรอบ และระหว่างกลุ่มเมืองอย่างต่อเนื่อง

12) พัฒนาปรับปรุงบริการการศึกษาและบริการสาธารณสุขให้มีคุณภาพได้มาตรฐานและเข้าถึงง่ายทั้งโดยชาวชนบทและชาวเมือง

(6) การพัฒนากลุ่มเครือข่ายพื้นที่เมือง-ชนบทอย่างยั่งยืน

ประชาชนเกือบร้อยละ 80 ของภาคใต้อาศัยอยู่ในพื้นที่ชนบท จังหวัดที่มีสัดส่วนประชากรชนบทสูงสุด ได้แก่ จังหวัดพังงา พัทลุง และกระบี่ มีการกระจายตัวของชุมชนชนบทจะกระจายเป็นกลุ่มๆ ไปทั่วพื้นที่ภาค ส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มกันตามลักษณะอาชีพ ได้แก่ การทำนา สวนยาง สวนปาล์ม และประมง พื้นที่ชนบทจึงถือเป็นแหล่งที่มาของรายได้ เป็นแหล่งวัตถุดิบและกำลังแรงงานที่สำคัญของภาคชนบท จึงเปรียบเสมือนจุดเริ่มต้นของการพัฒนา แต่รูปแบบการพัฒนาชนบทส่วนใหญ่ในอดีตมุ่งเน้นเพียงการเพิ่มผลผลิตและรายได้ ขณะที่ผลของการพัฒนาภาคและประเทศที่ผ่านมายังไม่กระจายไปสู่ชนบทอย่างทั่วถึง ประชาชนส่วนใหญ่ในชนบทจึงยังคงประสบปัญหาความต้องการขั้นพื้นฐานอยู่ ตัวชี้วัดการพัฒนาที่ยังเป็นปัญหาในทุกจังหวัด คือ ด้านการศึกษา สุขภาพ เศรษฐกิจ สังคมสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

ชนบทภาคใต้มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตน้อยกว่าภาคอื่น ชุมชนภาคใต้มีความเข้มแข็งรักพวกพ้องและรักถิ่นฐาน เน้นการพึ่งพาตนเอง จัดระบบดูแลกันและกัน มีกลุ่มออมทรัพย์ กลุ่มการผลิตและเครือข่ายการเรียนรู้ที่แข็งแกร่ง เช่น กลุ่มออมทรัพย์บ้านคีรีวงศ์ กลุ่มออมทรัพย์หมู่บ้านน้ำขาว อำเภอจะนะ ศูนย์ศึกษาและพัฒนาชุมชนไม้เรียง ฯลฯ ขณะเดียวกัน ด้วยเหตุที่ชุมชนตั้งอยู่ในคาบสมุทรในเส้นทางเดินเรือ และมีอาชีพปลูกยางพาราและทำเหมืองดีบุกซึ่งเป็นสินค้าส่งออก จึงทำให้ชนบทภาคใต้คุ้นชินกับวัฒนธรรมที่หลากหลายและโลกภายนอกมาแต่อดีต มีความสัมพันธ์กับระบบเศรษฐกิจโลกมายาวนาน ซึ่งทำให้สามารถปรับตัวรับกับสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างมีพลวัตร

3.2 คุณภาพชีวิต

<u>เป้าประสงค์</u>:

การเพิ่มขึ้นของประชากรและการเติบโตของเมือง/ชุมชน เป็นไปอย่างสมดุล มีสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาวะในการดำรงชีวิต มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>:

(1) พื้นที่สีเขียวควรมีไม่ควรต่ำกว่า 9 ตารางเมตรต่อคน (เกณฑ์ที่องค์การอนามัยโลก, WHO)

(2) เมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองตามมาตรฐานและมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างทั่วถึง ควบคู่กับการรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประสิทธิภาพในการทำงานและการกำกับดูแล

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย เตรียมความพร้อมรองรับความเป็นเมืองทั้งด้านการบริหารจัดการ การจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองระบบบริหาร จัดการสิ่งแวดล้อม ระบบการศึกษา และระบบสาธารณสุข ที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของคนในเมือง

(2) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการเข้าถึงตลาดและบริการสาธารณะด้วยต้นทุนต่ำ รวมทั้งบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดโดยให้ความสาคัญต่อระบบรถโดยสารสาธารณะ ระบบทางจักรยานและทางเท้า โดยเน้นความปลอดภัยและความสะดวกในเชื่อมต่อการเดินทาง

3.3 ความมั่นคงทางอาหาร

<u>เป้าประสงค์</u>:

การมีแหล่งอาหารที่ปลอดภัย ดูแลและรักษาแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญ ส่งเสริมเกษตรกรรมยั่งยืน

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>:

(1) การกำหนดเขตแหล่งอาหารที่ปลอดภัย

(2) ขนาดพื้นที่แหล่งผลิตอาหารที่สำคัญ

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนฐานการผลิตการเกษตรที่เข้มแข็งและยั่งยืน โดยการรักษาระบบนิเวศตั้งแต่ต้นน้ำการคุ้มครองพื้นที่เกษตรกรรมและขยายโอกาสในการเข้าถึงปัจจัยการผลิต เช่น สิทธิในการเข้าถึงพื้นที่ทำกินของเกษตรกรให้มากขึ้น

(2) การกำหนดเขตและขนาดพื้นที่ทำกินที่เหมาะสมตามสภาพความแตกต่างของพื้นที่การพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมที่มีศักยภาพอย่างเหมาะสม

(3) การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรโดยปรับโครงสร้างระบบน้ำให้เอื้อต่อการทำการเกษตรซึ่งจะทำให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้นการจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำในภาคเกษตรระดับลุ่มน้ำและการเร่งรัดการปลูกป่าและการพัฒนารูปแบบการทำการเกษตรที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และปริมาณน้ำในแต่ละแห่ง

(4) การจัดระบบการผลิตให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่และความต้องการของตลาดตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำทั้งด้านกายภาพและเศรษฐกิจ ซึ่งจะส่งผลถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุนในแต่ละพื้นที่

(5) การสร้างโอกาสในการเข้าถึงนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกรรวมถึงส่งเสริมการคัดเลือกและพัฒนาพันธุ์พืชที่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และแหล่งน้ำโดยอาศัยเทคโนโลยีการผลิตในระดับที่เหมาะสม

(6) การเพิ่มมูลค่าผลผลิตภาคเกษตรจากการผลิตสินค้าเกษตรขั้นปฐมเป็นสินค้าเกษตรแปรรูปที่มีมูลค่าสูงมีคุณภาพ และมาตรฐานสากลสามารถสร้างความเชื่อมโยงทางด้านวัตถุดิบกับประเทศเพื่อนบ้านและลดระดับการผลิตสินค้าขั้นปฐมที่สูญเสียขีดความสามารถในการแข่งขันลงสู่ระดับที่จำเป็นสาหรับการสร้างความมั่นคงทางด้านอาหารและพลังงานให้ความสาคัญกับการผลิตอาหารและสินค้า

(7) เกษตรให้เพียงพอต่อความต้องการในระยะ 10 ปีข้างหน้าส่งเสริมการผลิตและพัฒนาภาคเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มส่งเสริมการสร้างศักยภาพของห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ในการผลิตภาคเกษตรเพื่อยกระดับ

(8) คุณภาพชีวิตของเกษตรกรให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนเพื่อการพัฒนากระบวนการผลิตรวมทั้งส่งเสริมการวิจัยพัฒนาแบบมีส่วนร่วมจากภาคีที่เกี่ยวข้องและการใช้ประโยชน์จากการวิจัยและนวัตกรรมใหม่ๆ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคเกษตรในระยะยาว

(9) การเร่งพัฒนาและขับเคลื่อนการผลิตเกษตรอินทรีย์อย่างจริงจัง โดยยกระดับราคาสินค้าเกษตรอินทรีย์ให้แตกต่างจากสินค้าเกษตรที่ใช้สารเคมี ส่งเสริมการตลาดการพัฒนาบรรจุภัณฑ์ และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าเกษตรอินทรีย์ รวมทั้งสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับสินค้าเกษตรอินทรีย์แก่กลุ่มผู้บริโภค พัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานและการพิสูจน์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าเกษตรอินทรีย์เพื่อสร้างความมั่นใจแก่กลุ่มผู้บริโภค และจัดทำโซนนิ่งระบบเกษตรอินทรีย์อย่างเป็นรูปธรรมร่วมกับระบบเกษตรกรรมยั่งยืน โดยจัดให้มีจังหวัดนำร่องที่มีพื้นที่ที่เหมาะสมหรือในพื้นที่เขตชลประทานที่มีความพร้อมรวมถึงการพัฒนาต่อยอดในรูปแบบของเกษตรท่องเที่ยวหรือการท่องเที่ยววิถีไทยเพื่อสามารถสร้างรายได้เสริมได้ตลอดทั้งปี

3.4 สาธารณูปโภคพื้นฐาน

<u>เป้าประสงค์</u>:

มีสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เพียงพอ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง มีความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>:

(1) ภาคใต้เป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศและภูมิภาคที่มีการพัฒนาการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการประหยัดพลังงานความปลอดภัยและความสะดวกสบาย ผ่านโครงข่ายระบบคมนาคมที่ครอบคลุมทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ

(2) ภาคใต้มีความมั่นคงทางพลังงานเป็นพื้นที่ต้นแบบสำหรับการพัฒนาพลังงานทดแทนและสามารถกระจายชนิดและรูปแบบการใช้ทรัพยากรในการผลิตพลังงานอย่างเหมาะสม

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การพัฒนาโครงข่ายระบบถนนให้มีประสิทธิภาพ และทั่วถึงการคมนาคมและขนส่งทางถนนมีบทบาทและความสำคัญในการพัฒนาภาค เป็นสิ่งจำเป็นในการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทให้มีความสัมพันธ์กันซึ่งมีลำดับความสัมพันธ์ตั้งแต่ภายในเมืองเมืองสู่เมือง และระหว่างประเทศ ซึ่งในการกำหนดนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งทางถนน จะเป็นการเสนอแนะโครงข่ายถนนตามหน้าที่การใช้งานและลำดับความสัมพันธ์ของแต่ละเส้นทาง เพื่อการเชื่อมโยงจากเมืองศูนย์กลางระดับภาคไปยังเมืองลำดับรองลงไปและพื้นที่ชนบทได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงกับต่างประเทศในการขยายโอกาสในการพัฒนาเป็นประตูการค้าในอนาคต

(2) การพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้มีประสิทธิภาพ การคมนาคมและขนส่งด้วยระบบรางของภาคใต้ในปัจจุบันกำลังประสบปัญหาเรื่องความจุของรางส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟในการเดินทางขนส่งสินค้าได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับการเป็นพัฒนาสะพานเศรษฐกิจและการเป็นประตูสู่ภูมิภาค การพัฒนาระบบราง จะเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ 2 ฝั่งทะเล ขณะเดียวกันการขยายความจุของรางในแนวเส้นทางปัจจุบันจะช่วยเพิ่มขีดความสมารถในการบริการทางรถไฟทั้งการเดินทาง และการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานครให้รวดเร็วมากยิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

(3) การเสริมสร้างสมรรถนะการขนส่งทางทะเลเพื่อสนับสนุนการเป็นประตูสู่ภูมิภาค

การเสริมสมรรถนะทางการขนส่งทางทะเลในพื้นที่ภาคใต้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงโดยเฉพาะทางตอนล่างในแกนการพัฒนาสงขลา-สตูล ซึ่งการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในส่วนนี้จะก่อให้เกิดความเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งจากอ่าวไทยไปยังท่าเรือฝั่งอันดามันขณะที่การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่มีศักยภาพจะเป็นส่วนเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวขึ้นได้

(4) การพัฒนาการขนส่งทางอากาศสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

การขนส่งทางอากาศของภาคใต้ในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการขนส่งคนมากกว่าสินค้า เนื่องจากต้นทุนในการขนส่งสินค้ายังมีราคาสูงกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งผู้โดยสารที่ปัจจุบันมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่มีจำนวนสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มจำนวนมากขึ้นนอกจากนี้ยังเป็นสาเหตุมาจากการขยายตัวของการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กลุ่มจังหวัดภูเก็ตพังงาและกระบี่ซึ่งแนวโน้มเป็นที่คาดว่าในอนาคตจะมีปริมาณการเดินทางทางอากาศเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะการพัฒนาท่าอากศยานเพื่อรองรับการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

1) พัฒนาสนามบินภูเก็ตหาดใหญ่ให้เป็นสนามบินนานาชาติที่มีศักยภาพในการรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่และมี Air Cargo ที่มีประสิทธิภาพ
2) ปรับปรุงท่าอากาศยานนราธิวาสให้ได้มาตรฐาน
3) พัฒนาท่าอากาศยานขนาดเล็กบริเวณชายแดนเบตงจังหวัดยะลา สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน
4) กำหนดโครงข่ายการบินเชื่อมระหว่างชุมพร กระบี่ หัวหิน พัทยา สนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่อันดามันและพื้นที่ท่องเที่ยวภาคใต้ตอนบน (ชุมพร-ระนอง)

(5) การสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จะเป็นการจัดการระบบการขนส่งคนและสินค้าให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ได้อย่างสะดวก ซึ่งการจัดการที่ดีนั้นจะช่วยลดต้นทุนในการประกอบกิจการโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่ง และช่วยยกระดับการให้บริการของช่องทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1) พัฒนาชุมชนศูนย์กลางหลักของภาคให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งและบริการ (Hub) ของภาค
2) พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Terminal) ใน 4 เมืองศูนย์กลางการขนส่งได้แก่หาดใหญ่ ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และชุมพร
3) พัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารระดับเมืองเน้นการให้บริการกระจายการขนส่งจากศูนย์กลางการขนส่งระดับภาคไปยังเขตเมืองใหญ่ต่างๆ ในภาค ได้แก่ ระนอง พังงา กระบี่ ตรัง พัทลุง ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

4) พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารท้องถิ่น เน้นการให้บริการกระจายการขนส่ง จากศูนย์การขนส่งระดับเมืองไปยังพื้นที่ในท้องถิ่นต่างๆ โดยใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักในทุกชุมชนศูนย์กลางระดับอำเภอ
5) พัฒนาระบบสถานีรวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือปากบารา และท่าเรือสงขลาเพื่อสนับสนุนการขนส่งเชื่อมต่อหลายรูปแบบ และจัดตั้งศูนย์จัดการระบบฐานข้อมูลการขนส่งสินค้า
6) พัฒนาระบบสถานีรวบรวมและกระจายสินค้าที่ อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส รองรับศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในพื้นที่ตอนบนตอนกลางและตอนล่างของภาค
7) จัดระบบเส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ลดความสำคัญของการใช้รถโดยสารเดินทางระยะทางไกล และเพิ่มสมรรถนะของระบบรางร่วมกับการใช้รถโดยสารเป็นตัวกระจายผู้โดยสาร
8) จัดระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองในระดับมาตรฐาน ได้แก่ รถโดยสารประจำทางรวมทั้งระบบขนส่งทางเลือกเช่นทางรถจักรยานและโครงข่ายทางเท้าที่มีหลังคาในเขตเมืองหลักของภาคใต้เช่นภูเก็ต และหาดใหญ่

(6) การสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ลักษณะการใช้พลังงานของภาคใต้เป็นเช่นเดียวกับประเทศคือ (1) มีพึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศเป็นหลัก (2) พึ่งพาก๊าซธรรมชาติสูงมากและไม่ได้กระจายชนิดพลังงาน (3) ใช้พลังงานอย่างขาดประสิทธิภาพ (4) พัฒนาพลังงานทดแทนน้อยมากซึ่งระบบโครงข่ายพลังงานของภาคใต้ปัจจุบันประกอบด้วยระบบเชื้อเพลิงปิโตรเลียม ระบบก๊าซธรรมชาติ และระบบไฟฟ้า

อย่างไรก็ตามภาคใต้มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางพลังงานในภูมิภาคเนื่องจาก (1) มีความได้เปรียบด้านที่ตั้ง (2) มีตลาดพลังงานที่มีศักยภาพสูง (3) มีโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนแล้วแต่ยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ (4) มีโอกาสทางการตลาดพลังงานในภูมิภาคอาเซียน (5) มีศักยภาพในการพัฒนาพลังงานทดแทนจากพืช (Bio diesel) เนื่องจากเป็นแหล่งปลูกปาล์มน้ำมันของประเทศ

แนวคิดในการพัฒนาภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางพลังงานในภูมิภาคจะต้องมีมาตรการส่งเสริมศักยภาพการเป็นศูนย์กลางพลังงานโดยการ (1) พัฒนาระบบเครือข่ายสายส่งไฟฟ้าระบบเครือข่ายท่อก๊าซและระบบเครือข่ายพลังงานอื่นๆ พัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ และความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจเอกชน (2) ใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งน้ำมันทางท่อที่ก่อสร้างแล้วเชื่อมโยงระบบท่อขนส่งน้ำมันกับภาคกลางเชื่อมโยงพม่าและมาเลเซียเพื่อขยายตลาดพลังงาน (3) ผลักดันการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ ด้านพลังงานเชื่อมโยงการผลิตและการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางเอเชียใต้สู่เอเชียตะวันออกโดยใช้ระบบท่อขนส่งน้ำมันและคลังน้ำมันสำรองและ (4) พัฒนาและส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนจากพืช (Bio diesel) นอกจากนั้นจะต้องผลักดันยุทธศาสตร์การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่ง โดยปรับโครงสร้างการขนส่งจากการใช้รถมาเป็นระบบรางเร่งลงทุนระบบรถไฟทางคู่วางเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบพัฒนาโครงข่ายระบบ Logistics ที่มีประสิทธิภาพส่งเสริมการใช้พาหนะประหยัดพลังงานใช้ระบบผังเมืองกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

(7) การส่งเสริมและพัฒนาพลังงานทดแทนอย่างมีประสิทธิภาพ

การกำหนดพื้นที่ในการรณรงค์พัฒนาและส่งเสริมการผลิตและใช้ไฟฟ้าพลังงานทดแทนและพลังงานหมุนเวียนได้ ศึกษาพลังงานทดแทนและพลังงานหมุนเวียนหลายรูปแบบที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสม ทั้งนี้เนื่องจากการผลิตไฟฟ้าในปัจจุบันพึ่งพิงก๊าซธรรมชาติเป็นส่วนใหญ่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการจัดหาและสำรองเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าจึงควรกระจายการใช้เชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าอย่างหลากหลายโดยอาศัยพลังงานทดแทน และพลังงานหมุนเวียนรูปแบบต่างๆ ได้แก่ ไฟฟ้าพลังน้ำ (Hydropower) พลังแสงอาทิตย์ (Solar Power) พลังลม (Wind Power) พลังงานจากชีวมวล (Biomass) และพลังงานจากก๊าซชีวภาพ (Biogas)

1) **พลังงานจากพลังงานน้ำ (Hydropower)**

ก. พื้นที่โรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนรัชชประภา เป็นพื้นที่ผลิตและใช้ไฟฟ้าพลังน้ำส่งไปยังพื้นที่ศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางบริการท่องเที่ยวภูเก็ต พังงา กระบี่ โดยผ่านระบบสายส่งไฟฟ้า

ข. พื้นที่ตอนบนและล่างของภาคใต้พื้นที่ลุ่มน้ำกระบุรี และปัตตานีมีศักยภาพสูงในการพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำเพื่อตอบสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าสำหรับพื้นที่ข้างเคียง

ค. แหล่งผลิตและระบบสายส่งไฟฟ้าโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนบางลางจัดหาไฟฟ้าให้กับพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดน

2) **พลังงานทดแทน-ไบโอดีเซล (Bio-Diesel)**

ก. พื้นที่ราบลุ่มตอนกลางของภาคในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี กระบี่ และนครศรีธรรมราช เป็นพื้นที่ส่งเสริมพัฒนาการเพาะปลูกและการแปรรูปพืชผลทางการเกษตร เช่น ปาล์มน้ำมัน ซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตไบโอดีเซลนอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่นำร่องในการส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลทดแทนน้ำมันดีเซล

3) **พลังงานแสงอาทิตย์ (Solar Power)**

ก. พื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออกชายฝั่งอ่าวไทยจังหวัดสงขลา และปัตตานีเพื่อเสริมระบบไฟฟ้าในศูนย์กลางหลักศูนย์กลางบริการการขนส่งสินค้าพื้นที่ชายแดนและภาคใต้ตอนล่าง

4) **พลังงานลม (Wind Power)**

ก. พื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออกชายฝั่งอ่าวไทยจังหวัดสงขลา และปัตตานีเป็นพื้นที่ส่งเสริมและพัฒนาไฟฟ้าพลังลมเสริมระบบไฟฟ้าในศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางบริการการขนส่งสินค้าพื้นที่ชายแดนและภาคใต้ตอนล่าง

ข. พื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออกชายฝั่งอ่าวไทยจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นพื้นที่ส่งเสริมและพัฒนาไฟฟ้าพลังลมเสริมระบบไฟฟ้าในศูนย์กลางบริการสุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช

5) **พลังงานชีวมวล**

ก. พื้นที่เกษตรชลประทานและพื้นที่ชุมชนต่างๆ เป็นพื้นที่ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตและใช้พลังงานไฟฟ้าชีวมวลและไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ

3.5 บริการสังคม

<u>เป้าประสงค์</u>:

บริการทางการศึกษา/สาธารณสุข ที่ได้คุณภาพอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

(1) ประชาชนเขตเมืองและชนบทได้รับโอกาสทางการศึกษาและสาธารณสุขเท่าเทียมกัน

(2) สถานบริการ มีการกระจายตัวของ ครอบคลุมพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) มีสัดส่วนระหว่างประชากรและบุคลากรทางการศึกษาและสาธารณสุขที่สมดุลต่อกัน ทั้งในชุมชนเมืองและชนบท ตามเกณฑ์มาตรฐานทางของประเทศไทย

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) ประชาชนทุกคนได้รับการบริการขั้นพื้นฐาน

(2) แรงงานมีคุณภาพและมีทักษะฝีมือแรงงานเพิ่มสูงขึ้นมีทักษะตรงกับความต้องการของตลาดมีปริมาณสอดรับกับความต้องการของภาคการผลิต

(3) ประชาชนทุกเพศวัยทุกพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีมีระบบสุขภาพที่ดีและสามารถเข้าถึงบริการรักษาพยาบาลที่มีคุณภาพได้สะดวก

(4) การบริการด้านสุขภาพมีคุณภาพและมาตรฐานระดับนานาชาติ

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) การพัฒนาการศึกษาระดับอุดมศึกษา เพื่อสนับสนุนการผลิตกำลังคนให้สอดรับความต้องการของการพัฒนาพื้นที่ เป็นการพัฒนาและขยายฐานการศึกษา ทั้งทางด้านจำนวนนักเรียน และหลักสูตรการเรียนรู้ให้มีความสอดคล้องกับแนวโน้มของการพัฒนาและบทบาทและหน้าที่ของแต่ละเมืองและชุมชน ทั้งทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม โดยการจัดตั้งสถาบันการศึกษาขึ้นใหม่ หรือการขยายหลักสูตรการศึกษาเพิ่มเติมในสถาบันการศึกษาที่มีอยู่ในปัจจุบัน มีรายละเอียดจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ (Cluster) ดังนี้

1) กลุ่มพื้นที่สะพานเศรษฐกิจสงขลา-หาดใหญ่-สตูล
   - ก. จัดตั้ง “ศูนย์วิจัยและพัฒนายางพารา” ที่จังหวัดสงขลา เพื่อตอบสนองบทบาท “เครือข่ายศูนย์พัฒนายางพาราโลก”
   - ข. จัดตั้ง “ศูนย์เทคโนโลยีการประมงครบวงจร” บริเวณชายฝั่งทะเล จังหวัดสงขลาและสตูล เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการประมง
   - ค. สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรทางด้าน “การค้าและการบริหารธุรกิจ” เพื่อผลิตบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเงิน การค้า บริหารธุรกิจ ภาษาต่างประเทศ การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ในสถาบันอุดมศึกษาของจังหวัดสงขลา
   - ง. จัดตั้ง “ศูนย์การศึกษาและพัฒนาด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ” ที่จังหวัดสตูลเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในแนวสะพานเศรษฐกิจตอนล่าง
2) กลุ่มพื้นที่สะพานเศรษฐกิจสุราษฎร์ธานี-พังงา
   - ก. จัดตั้ง “มหาวิทยาลัยอันดามัน” ที่จังหวัดภูเก็ต เป็นศูนย์กลางทางด้านการศึกษาด้านการท่องเที่ยวและบริการระดับนานาชาติ มุ่งเน้นหลักสูตรที่เป็นความต้องการของพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยวและบริการ การบริหารธุรกิจ การจัดการโรงแรม โลจิสติกส์ และภาษาต่างประเทศ

ข. จัดตั้ง "ศูนย์เทคโนโลยีปาล์มน้ำมันและพลังงานทดแทน" ที่จังหวัดกระบี่ เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ค. จัดตั้งสถาบันการศึกษาหรือพัฒนาหลักสูตรการเรียนในสถาบันอุดมศึกษาที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรองรับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี

3) กลุ่มพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ก. จัดตั้ง "ศูนย์กลางอิสลามศึกษา" ที่จังหวัดยะลา เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจและเป็นสื่อกลางในด้านการศึกษา

ข. จัดตั้ง "ศูนย์วิจัยอาหารฮาลาล" ที่จังหวัดปัตตานี และจังหวัดนราธิวาส เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านอุตสาหกรรม

ค. จัดตั้ง "ศูนย์เทคโนโลยีการประมงครบวงจร" ที่จังหวัดปัตตานี เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการประมง

4) พื้นที่อื่นๆ

ก. สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและการสนับสนุนการวิจัยทางด้าน "การเกษตร" ทางด้านวิศวกรรมการเกษตร วิศวกรรมชลประทานวิทยาศาสตร์ทางอาหารที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคการผลิตในสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และตรัง

ข. สนับสนุนการจัดตั้งสถาบัน หรือมหาวิทยาลัยนานาชาติในสาขาการบริการ ธุรกิจการเกษตร วิทยาศาสตร์ทางอาหาร และโทรคมนาคมและสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง

ค. สนับสนุนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและองค์กรท้องถิ่นในการจัดการศึกษาอย่างต่อเนื่อง

(2) การพัฒนาการศึกษาระดับอาชีวศึกษา เพื่อสนับสนุนการผลิตกำลังคน ให้สอดรับความต้องการของภาคการผลิต

1) พัฒนาหลักสูตรการเรียนในสถานศึกษาอาชีวศึกษาของภาคใต้ในสาขาเกษตร การประมง การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร อาหาร (ฮาลาล) การท่องเที่ยว การต่อเรือ และ โลจิสติกส์

2) ขยายสาขาและเครือข่ายสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตภาคใต้ โดยเน้นหลักสูตรด้านวิศวกรรมการเกษตร การชลประทาน การพลังงาน โทรคมนาคมสารสนเทศ

3) พัฒนาศักยภาพสถาบันอุดมศึกษาในภาคใต้ ได้แก่ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ และส่งเสริมบทบาทและสร้างความเข้มแข็งให้วิทยาลัยชุมชน

4) สนับสนุนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและองค์กรปกครองท้องถิ่นในการจัดการศึกษาอย่างต่อเนื่อง

(3) การพัฒนาแรงงานในสอดคล้องกับกิจกรรมการพัฒนา

ประชากรของภาคใต้มีการขยายตัวเพิ่มในอัตราส่วนที่ลดลงซึ่งตรงกันข้ามกับประชากรของประเทศที่มีแนวโน้มลดลงโดยประชากรมีการกระจุกตัวหนาแน่นในจังหวัดสงขลา สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และภูเก็ต ขณะที่แรงงานส่วนใหญ่ของภาคใต้เป็นแรงงานภาคเกษตรส่วนใหญ่มีรายได้ที่ไม่คงที่และไม่เพียงพอกับการใช้จ่ายภายในครัวเรือนและแม้ปัญหาการว่างงานในภาคใต้จะคลี่คลายไปมากแล้วก็ตามแต่ในพื้นที่สามจังหวัด

ชายแดนยังคงมีปัญหาการว่างงานสูงสุดอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความไม่สงบที่เกิดขึ้นการเตรียมประชากรวัยแรงงานให้มีคุณภาพสามารถยกระดับสู่เศรษฐกิจฐานความรู้ได้อย่างดีโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในสาขาธุรกิจการค้าบริการคุณภาพสูงเทคโนโลยีทางการเกษตร การพลังงาน และการแพทย์นอกจากนั้นต้องเตรียมการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยส่งเสริมการออม และสวัสดิการภาคประชาชนและชุมชนควบคู่กับการจัดสวัสดิการของภาครัฐ

1) พัฒนาแรงงานที่มีความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางการเกษตรเช่น อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง สงขลา และปัตตานี และอุตสาหกรรมการแปรรูปสัตว์น้ำอาหารทะเลแช่แข็ง ในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา ตรัง สตูล สงขลา และปัตตานี

2) พัฒนาแรงงานที่มีความเชี่ยวชาญด้านการบริการและการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของแหล่งท่องเที่ยวชายทะเล เช่น จังหวัดภูเก็ต กระบี่ และพังงา

3) ผลิตกำลังคนและฝึกอบรมทักษะฝีมือแรงงานรวมทั้งผู้พิการและผู้ด้อยโอกาสให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสอดรับกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างการผลิตตลาดแรงงานเทคโนโลยี รวมทั้งฝึกอาชีพในสาขาบริการซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ เช่น ธุรกิจบริการสุขภาพพนักงานดูแลเด็กและผู้สูงอายุ ผู้ประกอบอาหารไทย ฯลฯ รวมทั้งส่งเสริมให้แรงงานเข้าอบรมในสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 11 (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ภาค 12 (จังหวัดสงขลา) และศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานซึ่งตั้งอยู่ในทุกจังหวัดเพื่อให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีมาตรฐาน

(4) การพัฒนาระบบบริการสาธารณสุขสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางบริการสุขภาพระดับนานาชาติ

เป็นการพัฒนาการบริการสาธารณสุขจากโครงสร้างพื้นฐานเดิมโดยอาศัยจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางบริการสาธารณสุขเป็นพื้นที่หลัก ได้แก่จังหวัดที่เป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลศูนย์ ได้แก่ จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และยะลา พัฒนาความร่วมมือเป็นเครือข่ายการบริการผสานกับโรงพยาบาลขนาดเล็กในชุมชนลำดับรองลงไป โดยการสร้างความเข้มแข็งระบบส่งต่อผสานกับการพัฒนาสถานบริการสาธารณสุขเฉพาะทางในพื้นที่ศักยภาพ

1) กระจายสถานบริการสาธารณสุขระดับสูงด้วยการจัดตั้ง “ศูนย์บริการสาธารณสุขระดับนานาชาติ” ในพื้นที่ศูนย์กลางหลักของภาคคือหาดใหญ่-สงขลา และภูเก็ต

2) จัดตั้ง “สถานบริการสาธารณสุขเฉพาะทาง” ในพื้นที่จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และยะลา โดยอาศัยความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานการบริการสาธารณสุขเดิม

3) จัดตั้ง “ศูนย์พักฟื้น” สำหรับให้บริการประชาชนและผู้ป่วยจากต่างประเทศในพื้นที่ท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกและสร้างรายได้จากการบริการสุขภาพ

4) พัฒนาระบบบริการ Excellence Service Center และ Regional Referral Hospital แห่งชาติพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศและศูนย์รับส่งต่อใน 3 ด้านคือ (1) หัวใจและหลอดเลือด (2) มะเร็งและ (3) อุบัติเหตุในพื้นที่ศูนย์กลางหลักของภาคคือหาดใหญ่-สงขลา

5) กระจายสถานบริการสาธารณสุขให้ครอบคลุมพื้นที่ชนบทโดยกระจายไปยังพื้นที่ที่ยังไม่มีโรงพยาบาลชุมชน

6) ยกระดับโรงพยาบาลชุมชนเดิมตามลำดับความสำคัญของชุมชนที่กำหนดไว้ในกรอบการพัฒนาเพื่อเป็นการรองรับการเจริญเติบโตของชุมชน

7) กระจายบุคลากรทางสาธารณสุขโดยเฉพาะแพทย์และพยาบาลให้ทั่วถึงในระดับโรงพยาบาลชุมชนอย่างน้อยที่สุดให้ได้เท่ากับค่าเฉลี่ยของประเทศให้เท่าเทียมกันทุกจังหวัด

3.6 วัฒนธรรมและประเพณี

<u>เป้าประสงค์</u>:

การดำรงรักษาอัตลักษณ์ ลักษณะเด่นทางศาสนา วัฒนธรรม และประเพณีของท้องถิ่น

<u>ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย</u>

(1) การจัดทำอัตลักษณ์เชิงพื้นที่

(2) การขึ้นทะเบียนพื้นที่อนุรักษ์ทางวัฒนธรรม

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) พื้นที่ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม

เป็นพื้นที่แหล่งโบราณ คดี โบราณสถาน ชุมชนโบราณ และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์และพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งการเรียนรู้ของประชาชนพื้นที่ประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมของภาคใต้ที่สำคัญ ได้แก่

1) แหล่งโบราณคดีเขาสามแก้ว อ.เมือง จ.ชุมพร
2) เมืองโบราณเวียงสระ อ.บ้านนา จ.สุราษฎร์ธานี
3) วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช
4) เมืองโบราณยะรัง อ.ยะรัง จ.ปัตตานี
5) มัสยิดกรือเซะ อ.เมือง จ.ปัตตานี
6) ศาลเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว อ.เมือง จ.ปัตตานี
7) หัวเขาแดง อ.สิงหนคร จ.สงขลา
8) วัดจะทิ้งพระ อ.สทิงพระ จ.สงขลา
9) วัดชลธาราสิงเห อ.ตากใบ จ.นราธิวาส
10) แหล่งโบราณคดีเขาเขียน อ.เมือง จ.พังงา
11) แหล่งโบราณคดีทุ่งตึก อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา
12) แหล่งโบราณคดีถ้ำผีหัวโต อ.อ่าวลึก จ.กระบี่
13) แหล่งโบราณคดีถ้ำเขาไม้แก้ว อ.สิเกา จ.ตรัง
14) แหล่งโบราณคดีเขาโต๊ะนางดำ อ.ทุ่งหว้า จ.สตูล

3.7 ความปกติสุขในสังคม

<u>เป้าประสงค์</u>:

คนในสังคมไม่มีความขัดแย้ง แบ่งแยก เสริมสร้างการมีส่วนรวมและความเข้มแข็งในทุกระดับ

<u>ดัชนีชี้วัด:</u>

(1) จำนวนกลุ่มองค์กรระดับชุมชน

(2) การมีส่วนร่วมของชุมชน

<u>แนวทางการดำเนินงาน</u>

(1) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในทุกระดับ

(2) ส่งเสริมกิจกรรมที่เป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

มิติที่ 4 เทคโนโลยีที่เหมาะสมกับการพัฒนา

เป้าประสงค์:

(1) การมีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน ส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว/เชิงนิเวศ

(2) การเข้าถึงเทคโนโลยีและสนับสนุนนวัตกรรมที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

ดัชนีชี้วัด และเป้าหมาย:

(1) แบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

(2) เทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

แนวทางการดำเนินงาน

(1) การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจจากการเติบโตบนฐานทรัพยากรไปสู่การเติบโตบนฐานความรู้ โดยประเทศไทยได้พัฒนาเศรษฐกิจ จากประเทศยากจนสู่ประเทศระดับรายได้ปานกลางบนฐานของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ในขั้นตอนต่อไปของการพัฒนาสู่ประเทศโลกที่หนึ่ง ประเทศไทย จำเป็นต้องปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้เติบโตบนฐานความรู้หรือทุนทางปัญญา แทนทุนธรรมชาติ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการบนฐานของการใช้ทรัพยากรน้อย และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำอันจะนำไปสู่การยกระดับค่าจ้างและมาตรฐานการดำรงชีพ พร้อมกับการรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ ความหลากหลายทางชีวภาพและการมีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี สำหรับประชาชนโดยควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมรายสาขาทั้ง เกษตรกรรม อุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคบริการ ภาคพลังงานและภาคขนส่ง เป็นต้น

(2) การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์กิจกรรมนวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว

1) สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ๆ ให้สอดคล้องกับความสนใจของนักท่องเที่ยวและตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายโดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สนใจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health Tourism) การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (Adventure Tourism) การท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Spiritual Tourism) การท่องเที่ยว เพื่อการประชุมและนิทรรศการ (MICE) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร กลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุ ครอบครัว และฮันนีมูน เป็นต้น

2) ส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรมทางความคิด เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในสินค้าการท่องเที่ยวส่งเสริมการลงทุนเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนคำนึงถึงคุณค่าและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการสนับสนุนการเสริมสร้างบรรยากาศการลงทุนในกิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ เช่น ธุรกิจบริการสุขภาพ ธุรกิจด้านนันทนาการ โดยเฉพาะการจัดการการท่องเที่ยวชุมชนการจัดการสินค้า OTOP และของที่ระลึก เป็นต้น

3) ผลักดันให้งานเทศกาลประเพณีและกิจกรรมในไทยเป็นงานเทศกาลระดับโลก เช่น สงกรานต์ ลอยกระทง แห่ผีตาโขน เทศกาลดนตรี และศิลปะ เป็นต้น

4) ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมภาพยนตร์และการถ่ายทำภาพยนตร์ต่างประเทศในประเทศไทย รวมถึงการผลักดันให้มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจการถ่ายทำภาพยนตร์ต่างประเทศในประเทศทั้งภาคการผลิตการบริการและกิจการที่เกี่ยวข้อง

5) สำรวจและคัดสรรเอกลักษณ์และจุดเด่นของจังหวัดกลุ่มจังหวัดเพื่อสร้างและกำหนดภาพลักษณ์ (Brand Image) ทางการท่องเที่ยวให้เป็นจุดขายแก่นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ

6) ส่งเสริมและจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติและระดับชาติเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชน

7) ส่งเสริมการจัดประชุมสัมมนาจัดนิทรรศการทั้งระดับชาติและระดับนานาชาติ

บทที่ 5

สรุปผลการจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทที่ 5
สรุปผลการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เนื้อหาบทนี้แสดงผลสรุปการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่จัดทำขึ้นจากผลการศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ และการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) 4 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านสังคม และมิติด้านเทคโนโลยี ตลอดจนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนซึ่งที่ปรึกษาได้นำทิศทางการพัฒนาที่ได้จากการศึกษา ได้แก่ ทิศทางการพัฒนาตาม“ทางเลือกสองบวก (2+) ซึ่งเป็นการพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป แล้วผนวกเข้ากับการพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมของทรัพยากรที่มีอยู่ โดยเฉพาะ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและการขนส่ง อาทิเช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่และประเภทของการท่องเที่ยว การสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อเพื่อให้ภาคใต้เป็นศูนย์กลางของการขนส่ง และการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาล

แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ที่ปรึกษาจัดทำนั้นครอบคลุมการพัฒนา 20 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2560-2579 ตามร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะ ระยะละ 5 ปี ได้แก่ ระยะที่ 1 ปี พ.ศ.2560-2564 ระยะที่ 2 พ.ศ.2565-2569 ระยะที่ 3 พ.ศ.2570-2574 และระยะที่ 4 พ.ศ.2575-2579 โดยในบทที่ 5 นี้ ที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา การจัดทำและองค์ประกอบที่สำคัญของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับรายละเอียดของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นั้นที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในเล่มรายงาน**“แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”**ซึ่งประกอบอยู่ในชุดรายงานการศึกษาของโครงการนี้

แนวทางการศึกษา การจัดทำและองค์ประกอบที่สำคัญของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีรายละเอียดโดยสังเขป ดังนี้

5.1 หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อยู่ระหว่างซีกโลกฝั่งตะวันตกและซีกโลกฝั่งตะวันออก ที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศที่สำคัญ (Strategic landscape of the region) ทำให้มีความได้เปรียบในการเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของโลก เปรียบเสมือนประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ถือได้ว่าเป็นโอกาสที่จะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ การค้า และการลงทุนที่สำคัญทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกได้ในอนาคต ประกอบกับศักยภาพของภาคใต้ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ อาทิ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และการประมง ซึ่งนำมาเป็นวัตถุดิบในการผลิตและการแปรรูป นอกจากนี้ ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ซึ่งเป็นรายได้สำคัญของประเทศ

รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจึงให้ความสำคัญกับการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพ แต่ยังคงไม่สามารถผลักดันการพัฒนาให้ไปสู่ระดับการปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากประสบปัญหาความไม่สอดคล้องของแผนงานในระดับต่างๆ ทำให้ไม่สามารถมองเห็นภาพรวมของการพัฒนาภาคใต้ได้อย่างแท้จริง อีกทั้งการเสนอภาพการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ขาดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างภาครัฐและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ได้รับข้อมูลและข้อเท็จจริงในการพัฒนา ทำให้ไม่ทราบและพิจารณาถึงประโยชน์หรือผลกระทบที่จะเกิดขึ้นได้ จึงก่อให้เกิดการต่อต้านจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในที่สุด

อย่างไรก็ตามการแก้ไขอุปสรรคปัญหาการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำเป็นต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะพัฒนา เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบในทุกมิติที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคม และมิติเทคโนโลยี และจะต้องพิจารณาถึงผลกระทบจากการพัฒนาในภาพรวมร่วมกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างยั่งยืน (Sustainability Development) บนความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

5.2 วัตถุประสงค์

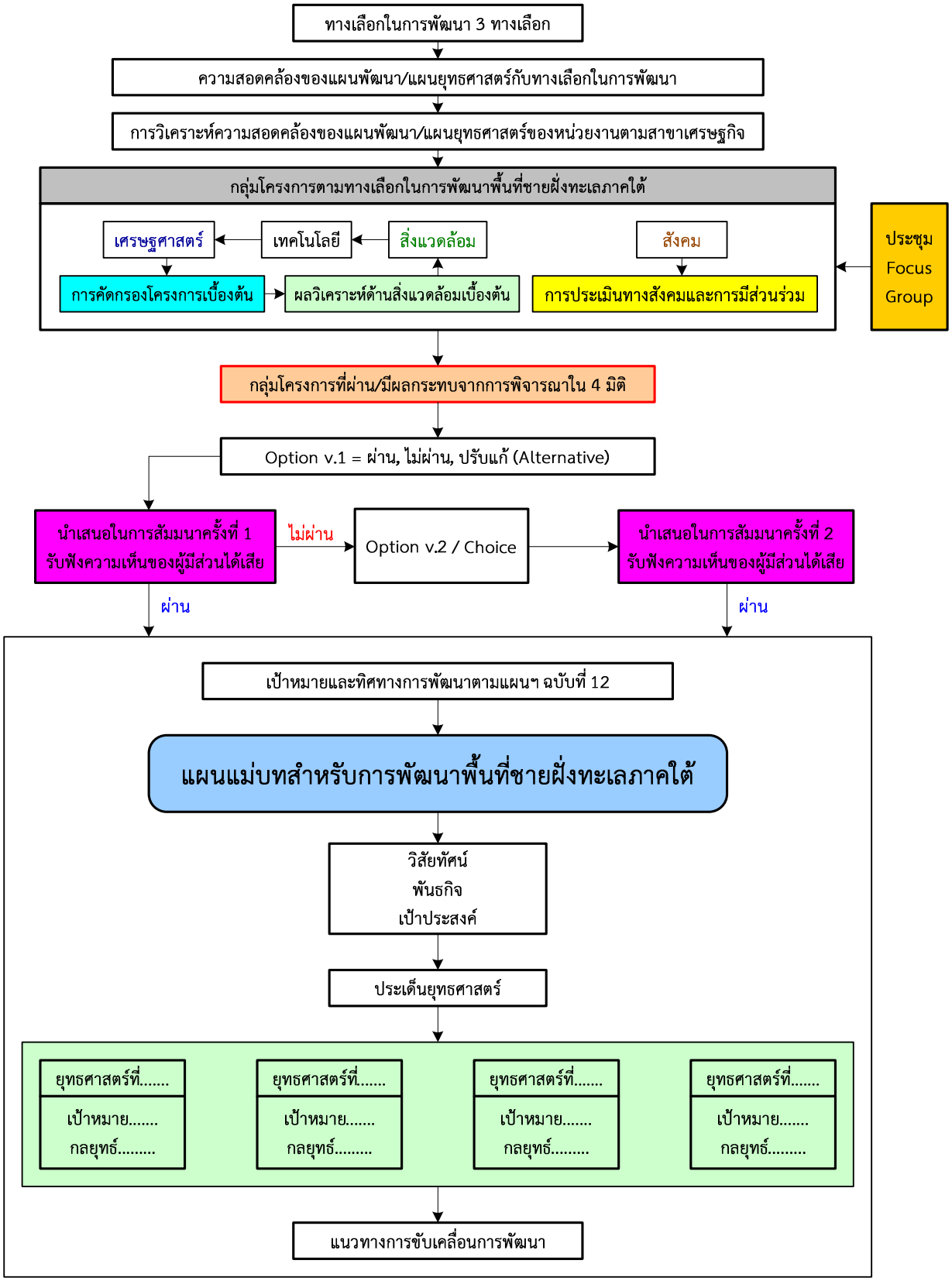
การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีวัตถุประสงค์สำคัญด้วยกัน 2 ประการ ดังนี้

(1) เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในระยะยาวเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ที่จะดำเนินการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจ ที่เกิดจากความร่วมมือกันในการกำหนดทิศทางการพัฒนาจากทุกภาคส่วน

(2) เพื่อใช้เป็นกรอบในเชิงนโยบาย (Policy Framework) ที่จะนำไปสู่การสร้างกลไกและเครื่องมือในการร่วมกันพัฒนาของภาคส่วนต่างๆ เพื่อให้เกิดสัมฤทธิผลในการพัฒนา

5.3 กระบวนการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การศึกษาและการจัดทำแผนแม่บทเป็นการนำผลการศึกษาที่ผ่านมามาเป็นแนวทางในการจัดทำเป็น แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เพื่อให้เกิดการพัฒนาภาคใต้อย่างยั่งยืนต่อไป โดยกระบวนการจัดทำแสดงดัง**รูปที่** 5-1



รูปที่ 5-1 กระบวนการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จาก**รูปที่ 5-1** กรอบการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แสดงถึงแนวทางและขั้นตอนต่างๆ ในการจัดทำแผนแม่บท ซึ่งที่ปรึกษาได้นำผลจากการดำเนินงานที่ผ่านมา ได้แก่ การเสนอแนะทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก คือ ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case) ทางเลือกที่ 2 กรณีเติบโตเต็มศักยภาพ (Full-Potential Growth Case) และทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนา 7 สาขาเศรษฐกิจกับทางเลือก การวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนาระหว่างสาขาเศรษฐกิจเพื่อบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การคัดกรองกลุ่มโครงการและพิจารณาตามทางเลือกและวิเคราะห์ตามกระบวนการ SEA ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านสังคม และมิติด้านเทคโนโลยี ซึ่งทำให้ทราบว่ามีกลุ่มโครงการใดที่ผ่าน/ไม่ผ่านการพิจารณา โดยโครงการที่ไม่ผ่านการพิจารณาที่ปรึกษาได้นำเสนอมาตรการลดผลกระทบ (Option) โดยที่ปรึกษาได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุง และนำเสนอมาตรการลดผลกระทบก่อนนำผลการศึกษามาเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างยั่งยืน

5.4 สภาพปัจจุบันและยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้

ในรายละเอียดของสภาพปัจจุบันและยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ ในเล่มรายงานแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ดังนี้

5.4.1 สภาพปัจจุบันของภาคใต้

ที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลในภาพรวม และจากการแบ่งกลุ่มจังหวัดตามการบริหารงานเชิงยุทธศาสตร์แบบบูรณาการ ซึ่งมีด้วยกัน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย กลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกลุ่มภาคใต้ชายแดน โดยแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ภูมิศาสตร์และกายภาพ 2) สภาพเศรษฐกิจภาคใต้ 3) สังคม / ประชากร 4) สิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) ภูมิศาสตร์และกายภาพ

ภาคใต้มีภูมิศาสตร์ที่สำคัญ คือ มีพื้นที่เปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน ได้แก่ ฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งมีความยาวประมาณ 700 กิโลเมตร และฝั่งทะเลอ่าวไทย มีความยาวประมาณ 900 กิโลเมตร มีพื้นที่ทางบก คิดเป็นร้อยละ 13.8 ของประเทศ เป็นพื้นที่เกษตรร้อยละ 49.3 และป่าไม้ร้อยละ 26.4 นอกจากนี้ภาคใต้ยังเป็นแหล่งทรัพยากรประมงและปิโตรเลียมที่สำคัญของประเทศ และมีเขตแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซียยาวประมาณ 500 กิโลเมตร ซึ่งเป็นช่องทางการค้าชายแดนสำคัญที่สุดของประเทศ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (East Coast Southern Sub-region) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของภาค มีลักษณะเป็นแนวทอดยาว ประกอบไปด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดชุมพร 2) จังหวัดสุราษฎร์ธานี 3) จังหวัดนครศรีธรรมราช และ 4) จังหวัดพัทลุง เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่รวมกันมากที่สุดในภาคใต้ คือ ร้อยละ 45.63 ของพื้นที่ทั้งภาค โดยมีจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่มีพื้นที่มากที่สุด คือ 8.06 ล้านไร่ มีลักษณะภูมิประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยเป็นที่ราบชายทะเล มีพื้นที่เชิงเขาอยู่ตอนกลางของคาบสมุทร และมีพื้นที่ชุ่มน้ำที่สำคัญ ได้แก่ ทะเลสาบสงขลา ทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง และหมู่เกาะอ่างทอง อากาศโดยทั่วไปเป็นแบบร้อนชื้น มีฝนตกยาวนานโดยอยู่ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนมกราคม ของทุกปี

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของภาคใต้ หรือด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบไปด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดระนอง 2) จังหวัดพังงา 3) จังหวัดภูเก็ต 4) จังหวัดกระบี่ และ 5) จังหวัดตรัง มีพื้นที่รวมกันคิดเป็นร้อยละ 24 ของพื้นที่ภาคใต้ โดยจังหวัดตรังเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่มากที่สุด ลักษณะภูมิประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีพื้นที่เป็นแนวทอดยาวตามชายฝั่งทะเลอันดามันด้านตะวันตกมีแนวเทือกเขาพาดผ่านจากจังหวัดระนองลงมาถึงจังหวัดพังงา มีชายฝั่งทะเลที่มีอ่าวและเกาะเล็กๆ เป็นจำนวนมาก จึงมีความเหมาะสมในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ตั้งอยู่ทางทิศใต้สุดของภาค มีพื้นที่ติดกับประเทศมาเลเซีย ประกอบไปด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดสงขลา 2) จังหวัดสตูล 3) จังหวัดปัตตานี 4) จังหวัดยะลา และ 5) จังหวัดนราธิวาส มีพื้นที่รวมกันประมาณ 12.97 ล้านไร่ โดยจังหวัดสงขลามีพื้นที่มากที่สุด คือ 4.62 ล้านไร่ รองลงมาคือ จังหวัดยะลา นราธิวาส สตูล และปัตตานี โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีลักษณะภูมิประเทศด้วยกัน 3 ลักษณะ คือ 1) พื้นที่ราบชายฝั่งทะเล 2) พื้นที่ราบลุ่ม และ 3) พื้นที่ภูเขา มีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร คิดเป็นร้อยละ 52.9 ของพื้นที่

(2) สภาพเศรษฐกิจของภาคใต้

ในปี พ.ศ. 2557 ขนาดเศรษฐกิจของภาคใต้มีสัดส่วนร้อยละ 8.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ และมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของภาค 123,684 บาทต่อคนต่อปี ซึ่งต่ำกว่าระดับประเทศ แต่สูงกว่าภาคเหนือ (100,088 บาทต่อคนต่อปี) และภาคอีสาน (71,286 บาทต่อคนต่อปี) โดยจังหวัดภูเก็ตมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีสูงที่สุดของภาคใต้ คือ 258,817 บาท ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ รองลงมาคือ จังหวัดกระบี่ มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปี 162,329 บาท สำหรับจังหวัดที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีต่ำที่สุดของภาคใต้ คือ จังหวัดนราธิวาส คือ 55,601 บาท

เศรษฐกิจของภาคใต้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่ยังคงมีอัตราการขยายตัวที่ต่ำกว่าระดับประเทศ โดยภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคการค้า มีภาวการณ์หดตัวในบางช่วง ในขณะที่ภาคบริการมีการเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง โดยขยายตัวในอัตราที่ชะลอตัวลงในปี พ.ศ.2556 ต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2557 แสดงดัง**ตารางที่ 5-1 และการเปรียบเทียบอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและภาคใต้ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557** ดัง**รูปที่ 5-2**

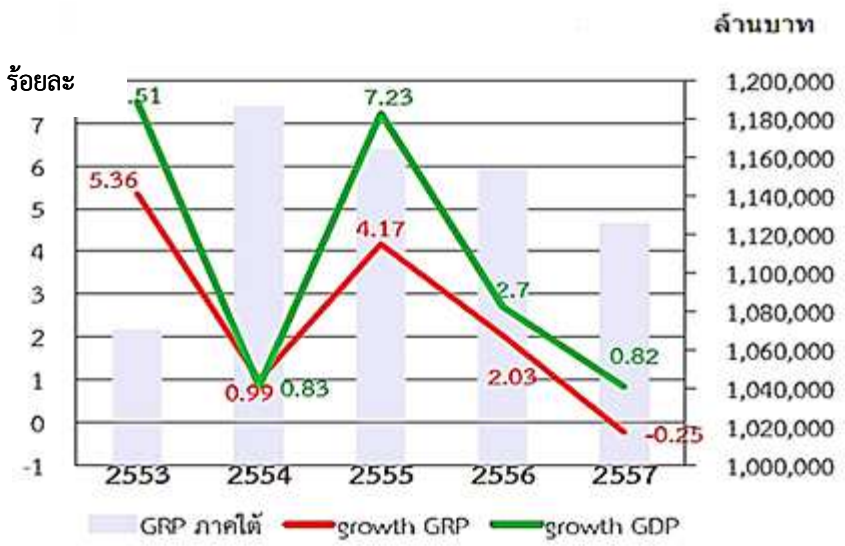
ตารางที่ 5-1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557

หน่วย : ร้อยละ

Growth	2553	2554	2555	2556	2557
เกษตร	-5.0	-4.7	4.5	5.7	0.9
อุตสาหกรรม	11.6	-3.9	0.7	1.9	0.4
การค้า	13.7	2.9	-14.2	-6.3	-2.4
บริการ	9.3	6.6	5.7	0.7	-0.9
GRP ภาคใต้	5.4	1.0	4.2	2.0	-0.3
ฝั่งอ่าวไทย	5.1	-2.5	7.0	1.6	-0.9
ฝั่งอันดามัน	3.9	5.8	5.0	3. 9	2.6
ชายแดน	6.8	1.0	0.6	0.9	-2.0
GDP	7.5	0.8	7.2	2.7	0.8

หมายเหตุ : ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาคงที่

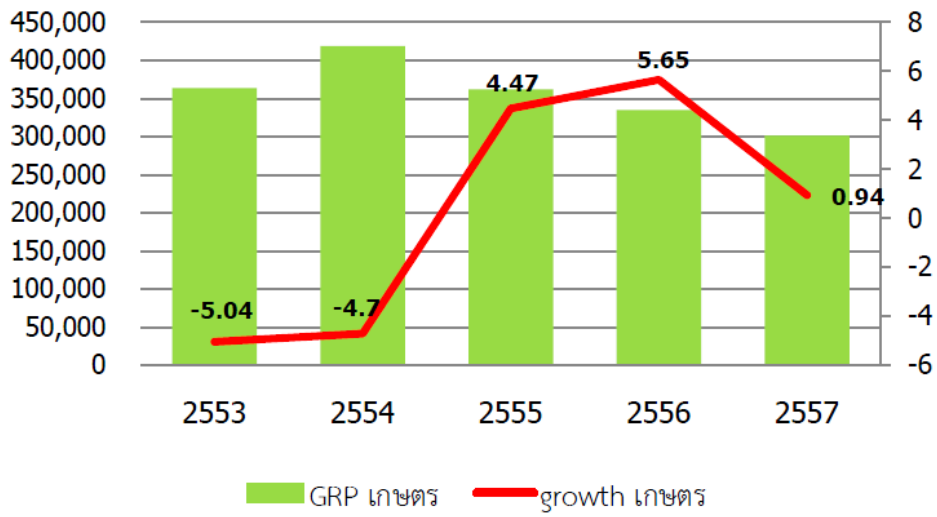
ที่มา : สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)



ที่มา : สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ 5-2 เปรียบเทียบอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและภาคใต้ ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557

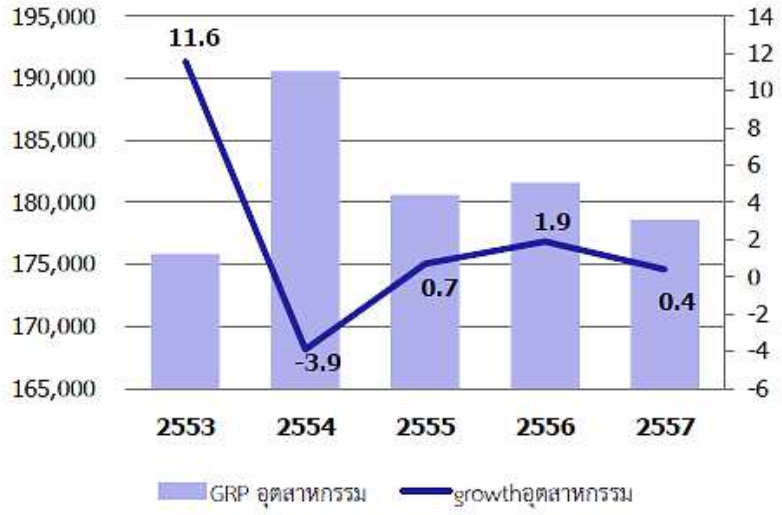
ภาคเกษตร สินค้าเกษตรสำคัญของภาค ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และประมง โดยมีผลผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันคิดเป็น ร้อยละ 71.7 และ 91.4 ของผลผลิตรวมทั้งประเทศ ตามลำดับ ในด้านการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันยังคงเป็นรูปแบบการผลิตและแปรรูปขั้นต้น ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพการผลิตต่ำ โดยผลผลิตต่อไร่ของยางพารามีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่ผ่านมา ขณะที่ผลผลิตต่อไร่ปาล์มน้ำมัน เริ่มมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากช่วงที่ผ่านมา ซึ่งแสดงมูลค่าการผลิตด้านการเกษตร ระหว่าง ปี พ.ศ.2553-2557 ดัง**รูปที่ 5-3**



หมายเหตุ: ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

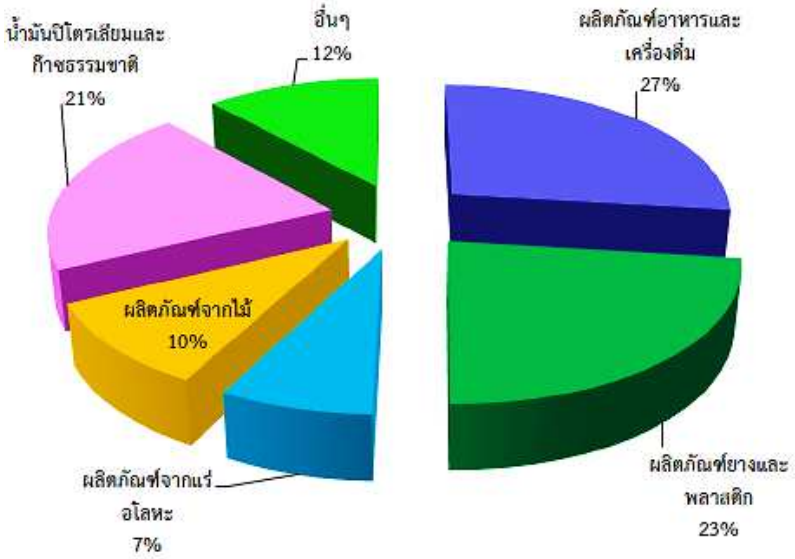
รูปที่ 5-3 มูลค่า GRP และ Growth ภาคเกษตร ระหว่างปี พ.ศ.2553-2557

ภาคอุตสาหกรรมของภาคใต้ มีมูลค่าปีละ 1.7 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.9 ของ GRP หรือร้อยละ 4.3 ของ GDP โดยสาขาอุตสาหกรรมมีมูลค่ามาจากอุตสาหกรรมยางพาราที่มีการเติบโตเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2553 อุตสาหกรรมในภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรขั้นต้น ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม คิดเป็นร้อยละ 26.9 อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง ร้อยละ 23.4 และการขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติร้อยละ 20.5 **แสดงสัดส่วนมูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมและโครงสร้างอุตสาหกรรมของภาคใต้ ปี พ.ศ.2557** ดัง**รูปที่ 5-4 และ 5-5**



หมายเหตุ: ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ 5-4 มูลค่า GRP และ Growth ภาคอุตสาหกรรมของภาคใต้



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ 5-5 โครงสร้างอุตสาหกรรมภาคใต้ พ.ศ.2557

การท่องเที่ยว ภาคใต้มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวประมาณปีละ 40 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 17.8 ของประเทศ ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะยุโรปและจีน เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น สำหรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มภาคใต้ชายแดนจะมาจากมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยการท่องเที่ยวสร้างรายได้ให้กับภาคใต้ ปีละ 4.9 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.9 ของรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งประเทศ โดยร้อยละ 71.7 เป็นรายได้มาจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ และส่วนใหญ่มาจากแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

การค้าชายแดน ไทย-มาเลเซีย มีมูลค่าการค้าชายแดนมูลค่า 5 แสนล้านบาท คิดเป็นมูลค่าร้อยละ 55 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งประเทศ โดยร้อยละ 98 เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ในจังหวัดสงขลา สินค้าสำคัญในการค้าผ่านชายแดน <u>ส่งออก</u> ได้แก่ ยางพารา คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ และไม้แปรรูป ส่วนสินค้า<u>นำเข้า</u> ได้แก่ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม แม่เหล็ก อุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์

<u>ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย</u>

มีฐานการผลิตจากภาคเกษตร โดยมูลค่าการเกษตรส่วนใหญ่มาจากพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

ยางพารา เป็นพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากมีพื้นที่ปลูกยางพาราและพื้นที่ให้ผลผลิตมากที่สุดในภาคใต้ โดยผลผลิตส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดมาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีปริมาณผลผลิตมากเป็นอันดับ 1 โดยผลผลิตยางพาราของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยนำมาใช้ในประเทศ ร้อยละ 10 ที่เหลือร้อยละ 90 ส่งออกไปยังต่างประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ ยางแท่ง ยางเครพ และผลิตภัณฑ์ยางพาราอื่นๆ

ปาล์มน้ำมัน กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและปลูกมากที่สุดในประเทศไทย เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลให้การส่งเสริมการปลูกปาล์มน้ำมันเพื่อผลิตไบโอดีเซล โดยผลผลิตรวมทั้งกลุ่มจังหวัดมีประมาณ 5.5 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 57.67 โดยผลผลิตส่วนใหญ่ของกลุ่มมาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งนี้ผลผลิตปาล์มน้ำมันโดยเฉลี่ยร้อยละ 95 นำมาใช้บริโภคภายในประเทศ ซึ่งบางปีที่ผลผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการจะต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

ทุเรียน กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีผลผลิตมากเป็นอันดับ 1 ของภาค โดยผลผลิตส่วนใหญ่มาจากจังหวัดชุมพร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.53 ของกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี คิดเป็นร้อยละ 22.90 และจังหวัดนครศรีธรรมราช คิดเป็นร้อยละ 18.50 โดยผลผลิตทุเรียนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยนำมาใช้สำหรับบริโภคภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 40 ที่เหลือร้อยละ 60 เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ

มังคุด กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีผลผลิตรวมเป็นอันดับ 1 ของภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 47.73 โดยผลผลิตส่วนใหญ่มาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช คิดเป็นร้อยละ 56.05 ใช้เพื่อบริโภคภายในประเทศร้อยละ 65 ที่เหลือร้อยละ 35 เพื่อการส่งออก

การประมง ในอดีตอาชีพประมงเคยเป็นอาชีพที่ทำรายได้สูงและมีประชากรจำนวนมากที่พึ่งพาการทำประมง ทั้งประมงชายฝั่งและประมงน้ำลึก แต่ระยะหลังความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรประมงมีแนวโน้มลดลง ส่งผลต่อต้นทุนการผลิต ทำให้ปริมาณสัตว์น้ำที่ขึ้นสู่ท่าลดลงเรื่อยๆ โดยจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยที่มีมูลค่าสัตว์น้ำสูงที่สุด ได้แก่ จังหวัดชุมพร มีมูลค่า 181 ล้านบาท นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยยังเป็นแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำที่สำคัญ ได้แก่ กุ้งทะเล โดยมีศักยภาพการผลิตกุ้งทะเลเท่ากับ 2,271 กิโลกรัมต่อไร่

สำหรับ**อุตสาหกรรม** พบว่า อุตสาหกรรมที่มีมากที่สุดในกลุ่ม คือ อุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม โดยอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเงินลงทุนและมีการจ้างงานสูงที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร ซึ่งมีมูลค่าเงินลงทุนรวมสูงสุด 167.44 ล้านบาท และจ้างงาน 14,692 คน

ด้าน**การท่องเที่ยว** กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีทรัพยากรที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศที่มีความโดดเด่นและมีชื่อเสียงระดับโลก ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ทำให้มีรายได้จากการท่องเที่ยวในระดับที่สูง อันเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันที่สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

<u>ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน</u>

เศรษฐกิจสำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมาจากสาขาการผลิตนอกภาคเกษตรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ โรงแรมและภัตตาคาร รองลงมา คือ สาขาค้าปลีก-ค้าส่ง สำหรับภาคการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เนื่องจากสภาพภูมิอากาศของกลุ่มจังหวัดที่ได้รับปริมาณน้ำฝนจำนวนมากจากลมมรสุมที่พัดผ่าน โดยมีพื้นที่ทางการเกษตรรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 5 ล้านไร่ อย่างไรก็ตามโครงสร้างการผลิตของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันยังคงพึ่งพิงภาคเกษตรเป็นหลัก <u>ยกเว้น</u> จังหวัดภูเก็ต

อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่สร้างรายได้มหาศาลให้กับประเทศ โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ สามารถทำรายได้รวมกันสูงถึงร้อยละ 83 ของรายได้การท่องเที่ยวทั้งภาคใต้ และเกือบร้อยละ 80 เป็นรายได้ที่มาจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ยังคงกระจุกตัวอยู่ในจังหวัดภูเก็ต พังงาและกระบี่ ยังไม่กระจายตัวไปสู่จังหวัดตรังและระนองมากนัก

<u>ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน</u>

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีเกษตรกรรมเป็นสาขาการผลิตหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ รองลงมาคือสาขาอุตสาหกรรม มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของภาค รองจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ซึ่งโครงสร้างเศรษฐกิจภาคการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบไปด้วยสาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 89 และสาขาประมง ร้อยละ 11 โดยภาคการเกษตรมีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งวัตถุดิบเพื่อการผลิตสินค้าของภาคอุตสาหกรรมเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ วัตถุดิบจากภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางพารา สัตว์น้ำตามธรรมชาติและสัตว์น้ำเลี้ยง สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมของกลุ่ม ได้แก่ ประเภทยางแผ่น ยางก้อน และผลิตภัณฑ์ยาง สินค้าไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ยางพารา และสินค้าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ซึ่งสินค้าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปนี้ยังคงต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะปลาทูน่า เนื่องจากมีวัตถุดิบไม่เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรม

(3) สังคม / ประชากร

ภาคใต้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นคาบสมุทรและชายฝั่งทะเล จึงมีหลายชนชาติเข้ามาค้าขายและตั้งถิ่นฐานทำให้ประชากรภาคใต้มีหลากหลายเชื้อชาติและวัฒนธรรม และพัฒนาจนกลายเป็นวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ของภาคใต้ ในปัจจุบันสภาพสังคมโดยรวมของภาคใต้ เป็นสังคมเกษตรกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ทำสวนผลไม้ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน และประมงพื้นบ้าน ทำให้ชุมชนมีความเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ดังนั้นการประกอบอาชีพหรือการดำเนินธุรกิจของคนในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเกื้อกูลกัน ภาคใต้มีประชากรรวมกัน 9.3 ล้านคน (ปี 2558) คิดเป็นร้อยละ 14.1 ของประเทศ จังหวัดที่มีประชากรสูงสุด

ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดสงขลา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดย 3 จังหวัดมีประชากรรวมกันคิดเป็นร้อยละ 43.2 ของภาค โดยประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ยกเว้น 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ มีผู้นับถือศาสนาอิสลามร้อยละ 83 จึงมีลักษณะสังคมวัฒนธรรมแตกต่างจากพื้นที่อื่น

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ และมีวิถีชีวิตเป็นสังคมเกษตรกรรมเหมือนกับวิถีชีวิตโดยทั่วไปของประชาชนภาคใต้ ด้วยลักษณะภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ราบเชิงเขา ที่ราบระหว่างเขา และที่ราบลุ่ม ซึ่งเหมาะแก่การทำเกษตรกรรม ประชาชนส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพการเกษตร ปลูกพืชเศรษฐกิจ (เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน กาแฟ เป็นต้น) ทำสวนผลไม้ (เช่น เงาะ มังคุด ทุเรียน เป็นต้น) ทำนาข้าวโดยเฉพาะในลุ่มน้ำปากพนังและลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา และทำปศุสัตว์ รองลงมาประกอบอาชีพทำประมงพื้นบ้าน และอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตร นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดนี้ยังมีทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมและอารยธรรมที่โดดเด่นและมีเอกลักษณ์

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุธ รองลงมานับถือศาสนาอิสลามและศาสนาคริสต์ มีวิถีชีวิตที่เรียบง่ายและพึ่งพาธรรมชาติเป็นหลัก ส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพทำการประมง นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันยังเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวเนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม เช่น หมู่เกาะพีพี หมู่เกาะสิมิลัน หมู่เกาะสุรินทร์ เป็นต้น ซึ่งเป็นรายได้ส่วนใหญ่ที่ได้จากท่องเที่ยวของประเทศไทย ถ้าไม่รวมกรุงเทพฯ โดยมีจังหวัดภูเก็ตเป็นศูนย์กลาง ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดภูเก็ตประกอบอาชีพค้าขายและให้บริการนักท่องเที่ยว นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันยังขึ้นชื่อเรื่องการทำเหมืองแร่โดยเฉพาะในจังหวัดระนอง ที่มีผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ที่เป็นที่ขึ้นชื่ออย่างไข่มุก เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลามและพูดภาษามลายูท้องถิ่น ทำให้สภาพสังคมความเป็นอยู่ วิถีชีวิต สังคม ประเพณีและวัฒนธรรม เป็นไปตามหลักศาสนาอิสลาม รูปแบบสังคมจึงแตกต่างจากสภาพสังคมโดยทั่วไปของประชาชนภาคใต้ โดยประชาชนที่นับถือศาสนาอิสลามมักจะตั้งบ้านเรือนอยู่กันเป็นกลุ่มเฉพาะไม่ปะปนกับชุมชนที่นับถือศาสนาอื่น กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีภูมิประเทศที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซียจึงมีมูลค่าการค้าผ่านแดนสูงถึงร้อยละ 75 ของมูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศ (TISIC: Thammasat Institute for Study of International Cooperation) โดยเฉพาะด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำการเกษตรโดยเฉพาะการปลูกยางพารา และเลี้ยงสัตว์ นอกจากนี้ยังมีบทบาทในการเป็นแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล

(4) สิ่งแวดล้อม

จำแนกออกได้เป็นพื้นที่ที่เป็นป่าอนุรักษ์รวมถึงทรัพยากรอื่นๆ ที่สำคัญ เช่น ทรัพยากรทางทะเลและดิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

เป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรทางทะเล มีชายฝั่งทะเลติดกับทะเลอ่าวไทยยาวประมาณ 600 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม ป่าชายเลน หาดเลน และโขดหิน ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในระดับหนึ่ง

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรทางทะเลที่สวยงามและโดดเด่น มีชายฝั่งทะเลติดกับทะเลอันดามันยาวประมาณ 828 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นแผ่นดินยุบตัว ทำให้ชายฝั่งทะเลมีลักษณะเว้าๆ แหว่งๆ ขรุขระ ชายฝั่งมักจะแคบและลึกชัน มีหมู่เกาะน้อยใหญ่ประมาณ 349 เกาะ อ่าวที่สวยงาม หาดทราย ป่าชายเลน หาดเลน และโขดหิน ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในระดับนานาชาติได้ในอนาคต

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน เป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรที่มีลักษณะเป็นดินทรายปนดินร่วน ซึ่งสามารถพัฒนาที่ดินได้ ทั้งยังมีจังหวัดสงขลา ซึ่งมีขอบเขตติดชายฝั่งทะเล 2 ด้าน ทำให้มีความสำคัญและอุดมสมบูรณ์ในเรื่องของการประมง และมีทรัพยากรที่หลากหลาย

5.4.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้

5.4.2.1 แนวทางการพัฒนาภาคใต้ที่ผ่านมาและทิศทางในอนาคต

จากการศึกษาเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อนำมาใช้ในการวางกรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และการศึกษาแผนพัฒนาของสาขาเศรษฐกิจ 7 สาขา ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 2) พลังงาน 3) อุตสาหกรรม 4) เกษตรกรรม 5) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) ท่องเที่ยว 7) ความมั่นคง เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงความสอดคล้องของแผนพัฒนาสาขาเศรษฐกิจกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาภาคใต้ตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 และทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ดังนี้

(1) การพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11

แนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีดังนี้

1) ภาคใต้เป็นฐานการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันครบวงจร

ภาคใต้มีผลผลิตยางพาราร้อยละ 86 และน้ำมันปาล์มร้อยละ 93 ของประเทศ ซึ่งเป็นปริมาณผลผลิตที่สูง จึงควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์แบบครบวงจร โดยยางพารามีฐานการผลิตที่สำคัญอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และภาคใต้ชายแดน สำหรับปาล์มน้ำมันมีฐานการผลิตอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

2) ภาคใต้เป็นฐานการผลิตอาหารทะเลแปรรูป

ภาคใต้เป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์และมีทักษะทางประมง โดยมีฐานอุตสาหกรรมประมงที่สำคัญอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน เป็นผู้ผลิตอาหารทะเลแปรรูปที่ได้รับการยอมรับจากประเทศผู้นำเข้าสินค้า นอกจากนี้ความได้เปรียบทางวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีสังคมเชื่อมโยงกับประเทศมุสลิมทำให้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งอุตสาหกรรมฮาลาลที่สำคัญ

3) ภาคใต้เป็นฐานการท่องเที่ยวทางทะเลชั้นนำของโลก

ภาคใต้มีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่มีชื่อเสียงในระดับโลกและได้รับความนิยมในระดับนานาชาติ โดยเฉพาะกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ และจังหวัดพังงา สำหรับภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

4) ภาคใต้เป็นประตูการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ

ภาคใต้มีพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ คือ การติดทะเลทั้งสองฝั่ง ได้แก่ ทะเลฝั่งอันดามันและทะเลในฝั่งอ่าวไทย ทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเชื่อมโยงการค้าและการคมนาคมขนส่งระหว่างฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก เช่น จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และยุโรปสำหรับการเชื่อมโยงขนส่งและท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านชายแดน ได้แก่ ประเทศมาเลเซียต่อเนื่องไปยังประเทศสิงคโปร์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้กำหนดทิศทางการพัฒนาภาคใต้ออกเป็น 3 หัวข้อสำคัญ ได้แก่

1) พัฒนาความเข้มแข็งของฐานการผลิตหลักและขยายฐานออกไปเพื่อสร้างรายได้ใหม่ให้แก่ภาคใต้

เพื่อสร้างรายได้ให้มั่นคงและยั่งยืนใน ภาคการเกษตร ภาคการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสาขาการผลิตหลักของภาค และขยายฐานการผลิตให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ ด้วยการพัฒนาและใช้ประโยชน์ทรัพยากรพื้นฐานด้านการเกษตรให้เต็มศักยภาพ พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรในพืชเศรษฐกิจหลักของภาค ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ไม้ผลจำพวก ลองกอง มังคุด และทุเรียน พร้อมไปกับการพัฒนาการผลิตและพืชเศรษฐกิจใหม่ๆ ส่งเสริมเกษตรกรให้มีศักยภาพด้วยการส่งเสริมการเรียนรู้วิทยาการด้านการผลิตและการตลาดสมัยใหม่ เพื่อพัฒนาสินค้าให้สอดคล้องต่อความต้องการของผู้บริโภค ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ทำให้เกิดความเชื่อมโยงกับฐานวัตถุดิบในท้องถิ่นและมีระบบการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ด้านการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหลักของภาค ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ พังงา และเกาะสมุย ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำของโลกบนพื้นฐานความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) ส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่ก่อให้เกิดความยั่งยืนและสอดคล้องกับกระแสโลก ควบคู่ไปกับการพัฒนาธุรกิจบริการท่องเที่ยวตามแนวคิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์

2) พัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจภาคใต้

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติให้สอดคล้องและเปิดรับการค้าเสรี และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจภาคใต้ การพัฒนาด่านชายแดน เมืองชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-มาเลเซีย อำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการค้า การขนส่งและการท่องเที่ยวให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ประกอบกับการพัฒนาพื้นที่เป็นพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนบริเวณชายแดน นอกจากนี้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่นานาชาติ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

3) การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน

สร้างความสมดุลของระบบนิเวศและรักษาความหลากหลายของระบบชีวภาพ เพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน สามารถจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้มีมาตรฐานและคุณภาพและมีความพร้อมในการรองรับภัยพิบัติที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ด้วยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จัดพื้นที่อย่างเป็นระเบียบเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ชายฝั่งทะเลให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) การแก้ไขปัญหาน้ำเสียและขยะชุมชนที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวหลักของภาคใต้ และเพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม จึงควรส่งเสริมการพัฒนาและการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกอย่างจริงจัง

โดย**ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด** แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มสำคัญ ได้แก่

1) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** มีทิศทางการพัฒนาดังนี้ พัฒนาชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช เป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร พัฒนาแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญบริเวณลุ่มน้ำปากพนังและทะเลสาบสงขลา และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลบริเวณชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราชเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติตามแนวเพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ (Royal Coast) โดยเฉพาะการพัฒนาเกาะสมุยและเกาะพงันให้มีบริการที่ได้มาตรฐานสากล โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับได้ของพื้นที่ (Carrying Capacity) เพื่อรักษาสมดุลทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก โดยรักษาชื่อเสียงของการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก ภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ที่มีภูเก็ตเป็นศูนย์กลางหลักของธุรกิจการท่องเที่ยวให้สามารถสร้างรายได้ได้อย่างยั่งยืน ทำการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวให้เกิดความหลากหลาย โดยเฉพาะด้านมาตรฐานบริการพื้นฐานด้าน ICT เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม Software ตลอดจนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวกลุ่ม MICE และ Marina

3) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** เป็นแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา ไม้ยางพารา และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลที่สำคัญของภาค เสริมสร้างความเชื่อมั่นในอำนาจรัฐและเสริมภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยง พัฒนาคุณภาพชีวิตคนและสร้างสังคมสันติสุข ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพผลผลิตทางการเกษตร ควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร บริเวณพื้นที่ ปัตตานี-ยะลา-นราธิวาส ทั้งยางพารา ปาล์มน้ำมัน ทุเรียน ลองกอง การประมง และเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสงขลา-สตูลให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ

(2) ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ทิศทางของแผนได้กำหนดวิสัยทัศน์ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ยึดคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม สมดุล ยั่งยืน **มุ่งเน้นการเปลี่ยนจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงมีการกระจายรายได้และพัฒนาอย่างเท่าเทียม สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข นำไปสู่ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน"** โดยได้กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategic Positioning) ดังนี้

1) ให้ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงมีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม
2) เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเข้าสู่การเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)
3) ผลิตสินค้าเกษตรกรรมที่ยั่งยืน
4) มีอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ใช้นวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โดยมีแนวทางการพัฒนาเพื่อให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ของประเทศ ดังนี้

1) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศสามารถเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรของประเทศไปยังประตูการค้าทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและท่าเรือภูมิภาค ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อยกระดับของเทคโนโลยีและระดับขีดความสามารถของบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์ของประเทศให้มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงานและผลักดันการใช้พลังงานทดแทน ตลอดจนพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการสื่อสารโทรคมนาคมบรอดแบนด์ สนับสนุนให้มีการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการประกอบธุรกิจ

2) สนับสนุนการเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมและบริการสมัยใหม่เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นแหล่งถ่ายทอดเทคโนโลยีและสร้างความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมและบริการที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การรองรับอุตสาหกรรมอากาศยาน ระบบราง อิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง อุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมวัสดุในกลุ่ม Carbon Fiber และพื้นที่สำหรับรองรับการขับเคลื่อนให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคด้านการเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของธุรกิจ การวิจัยและพัฒนา การบริการทางการแพทย์และการบริการด้านโลจิสติกส์

3) การลงทุนเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน (พ.ศ.2558-2559) ระยะปานกลาง (พ.ศ.2560-2564) และระยะยาว (พ.ศ.2565-2569) ประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการด้วย 6 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ 1) ฟื้นฟูป่าต้นน้ำที่เสื่อมโทรม 2) แก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภค 3) แก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการผลิต 4) ป้องกันบรรเทาปัญหาอุทกภัย 5) การจัดการคุณภาพน้ำ และ 6) การบริหารจัดการ

4) การใช้ประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน

ในการลดข้อจำกัดขนาดของตลาดในประเทศ พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมและบริการให้มีความเข้มแข็ง พัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และถ่ายทอดเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ลดต้นทุนทางการเงิน ส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศเพื่อเพิ่มรายได้ประชาชาติ (GNI) ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่และสาขาอาชีพ

(3) การพัฒนาภาคใต้ตามทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

1) เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคเกษตรให้เติบโตอย่างเต็มศักยภาพของห่วงโซ่คุณค่าเพื่อสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ด้วยการรักษาฐานการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน การพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร การยกระดับอุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงกุ้งและสัตว์น้ำชายฝั่งให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตโคเนื้อศรีวิชัยในพื้นที่กลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

2) ยกระดับรายได้จากการท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่องและกระจายรายได้สู่ชุมชนและท้องถิ่นอย่างทั่วถึง ด้วยการสนับสนุนการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (ภูเก็ต พังงา กระบี่ เกาะสมุย) การพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหลักทางทะเล และแหล่งท่องเที่ยวตอนในที่มีศักยภาพส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน และพัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคต่างๆ เช่น การท่องเที่ยวสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เป็นต้น

3) วางระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศให้เกิดความยั่งยืน ด้วยการส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการพื้นที่ป่าต้นน้ำ การนำระบบสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการทรัพยากรฯ การสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และการบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมืองอย่างจริงจัง

4) การพัฒนาเมืองภูเก็ตและหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งพัฒนาการขนส่งระบบรางในพื้นที่ขนส่งมวลชนบริเวณชุมทาง เช่น ทุ่งสงและบริเวณชายแดนที่มีศักยภาพ รวมทั้งบริเวณใกล้เขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น เบตง สะเดา เป็นต้น สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจหลัก อีกทั้งยังต้องส่งเสริมและอำนวยความสะดวกสำหรับการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนากิจกรรมเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยโครงการพัฒนาสำคัญ (Flagship Project) ได้แก่

ก. โครงการพัฒนาและส่งเสริมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราภาคใต้

ข. พัฒนาและส่งเสริมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราให้มีรูปแบบที่หลากหลายมีมูลค่าเพิ่มสูง และ สอดคล้องกับความต้องการของตลาด เพื่อสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการ โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบมีส่วนร่วม

ค. สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน ประชาชน และอปท. ในการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและ แก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ง. พัฒนานิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการลงทุนด้านการผลิตและโลจิสติกส์

5) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของภาคใต้

ก. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน ปัจจุบันระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของภาคใต้สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งในแนวเหนือ ใต้ และชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก ซึ่งจากปริมาณการจราจรบนเครือข่ายทางหลวงในภาคใต้ พ.ศ.2553 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4 รองรับปริมาณจราจรสูงตามแนวทางหลวงที่ผ่านจังหวัดต่างๆ ของภาคใต้ อย่างไรก็ตาม ทางหลวงหลักในภาคใต้บางช่วง โดยเฉพาะจังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และสงขลา มีค่าดัชนีความหนาแน่นจราจรสูงมาก เนื่องจากจังหวัดเหล่านี้เป็นเมืองท่องเที่ยวหลักของประเทศทำให้มีผู้ใช้ปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่นๆ ของภาค ดังนั้น **แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางถนน** คือ

- การพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน
- การพัฒนาโครงข่ายถนนในแนวเหนือ-ใต้ ด้วย การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อยกระดับมาตรฐานโครงข่ายทางถนนในภูมิภาค ได้แก่ ทางพิเศษสายกระทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต และทางพิเศษระหว่างเมืองหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วในการเดินทางและสามารถรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นจาก AEC
- การพัฒนาจุดพักรถและเพิ่มขีดความสามารถของจุดผ่านแดน เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศและเป็นการเพิ่มคามปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน

ข. โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางราง ปัจจุบันโครงข่ายระบบรางของภาคใต้ มีทางรถไฟสายใต้เส้นทางหลักผ่านจังหวัดนครปฐม ปลายทางที่อำเภอสุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส และมีทางแยกออกไปจากชุมทางหาดใหญ่ไปบรรจบกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียที่สถานีปาดังเบซาร์ ซึ่งโครงข่ายรถไฟในภาคใต้เป็นทางเดี่ยวทั้งหมด ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการในการเดินทาง/ขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพได้

แนวทางในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟของภาคใต้ คือ รฟท. ต้องเร่งดำเนินการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 โดยมีการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่การเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของทาง ก่อสร้างรถไฟทางคู่ เส้นทาง 1) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 2) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี และ 3) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มเติม (Multimodal Facility) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวมในอนาคต

ค. โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันภาคใต้มีท่าอากาศยาน 11 แห่ง ตั้งอยู่ที่ ชุมพร ระนอง เกาะสมุย สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ภูเก็ต กระบี่ ตรัง หาดใหญ่ ปัตตานี นราธิวาส โดยมีท่าอากาศยานภูเก็ตและหาดใหญ่เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ และเป็นสนามบินที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด ส่วนท่าอากาศยานสมุยและกระบี่ มีผู้ใช้บริการสูงขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ อย่างไรก็ตามพื้นที่ตั้งของท่าอากาศยานอยู่ใกล้แหล่งอุทยานธรรมชาติและเขตชุมชน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศในภาคใต้

ง. โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางน้ำ ปัจจุบันภาคใต้มีท่าเรือในการขนส่ง 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และท่าเรือน้ำลึกสงขลา **แนวทางการพัฒนาท่าเรือในภาคใต้** ได้แก่ 1) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ให้มีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยตู้และสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำ 2) ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และ 3) ท่าเรือน้ำลึกปากบารา (ระยะที่ 1) นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเมืองชายแดนที่จังหวัดสงขลาและนราธิวาส และสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

6) ความร่วมมือในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT)

ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2536 จากความเห็นชอบร่วมกันของ 3 ประเทศ เพื่อการอำนวยความสะดวกทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อกระตุ้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ปัจจุบันกรอบ IMT-GT มีความร่วมมือ 6 สาขา ประกอบด้วย 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมขนส่ง 2) การค้าและการลงทุน 3) การท่องเที่ยว 4) ผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาล 5) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และ 6) อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรและสิ่งแวดล้อม

7) กรอบคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์ร่วมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Areas : JDS)

เป้าหมายเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศเพื่อลดความแตกต่างของสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยบูรณาการศักยภาพของทั้งสองประเทศร่วมกัน โดยกำหนดกรอบในความร่วมมือ 8 สาขา ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงทางการขนส่ง 2) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (รวมทั้งการศึกษา) 3) การท่องเที่ยว 4) วัฒนธรรมและการส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างประชาชน 5) การค้าและการลงทุน 6) การเกษตร (การประมง ปศุสัตว์ และการชลประทาน) 7) ด้านการเงินการคลัง มุ่งเน้นการจัดตั้งธนาคารอิสลามในประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และ 8) ด้านพลังงาน

5.4.2.2 ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก

จากการทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนพัฒนารายสาขาเศรษฐกิจที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 และทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 อีกทั้งยังการทบทวนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วนั้น ที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนะทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ด้วยกัน 3 ทางเลือก ดังนี้

(1) ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)

เศรษฐกิจของภาคใต้เติบโตตามสภาพที่เป็นอยู่เดิม ซึ่งดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมาตั้งแต่ในอดีตในช่วงเวลา 20 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ ภาคการเกษตรมีการเติบโตที่จำกัด และภาคอุตสาหกรรมที่เติบโตในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลิตผลทางการเกษตรในพื้นที่แบบค่อยเป็นค่อยไป การเติบโตของภาคการท่องเที่ยว การขนส่งและโลจิสติกส์ และภาคพลังงานในอัตราเดิม ไม่มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างทางเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งการพัฒนาตามทางเลือกนี้จะเน้นการพัฒนาภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางแปรรูปผลิตภัณฑ์เพื่อการเกษตร และการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวหลักของประเทศ ซึ่งผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจในทางเลือกที่ 1 นี้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวมของภาคใต้ (Gross Regional Product Growth : GRP) อยู่ที่เฉลี่ยร้อยละ 2.5 ต่อปี

(2) ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)

การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ซึ่งภาคใต้มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ที่มุ่งเน้นศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยทางเลือกที่ 2 นี้เป็นไปตามทิศทางการพัฒนาภาคใต้ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ดังนี้

1) พัฒนาความเข้มแข็งของฐานการผลิตหลักและขยายการสร้างรายได้ใหม่ โดยใช้ทรัพยากรด้านการเกษตรอย่างเต็มศักยภาพเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพด้านการผลิต พัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

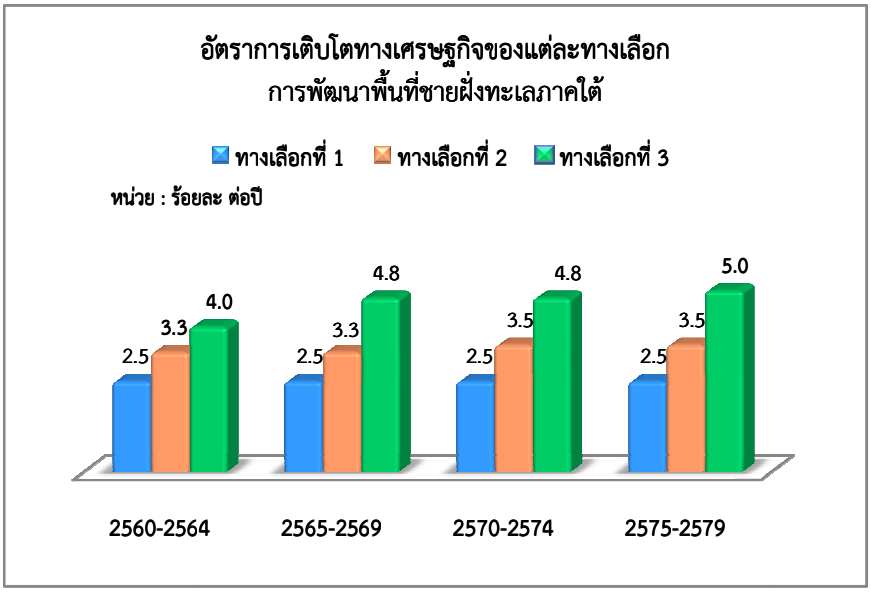
2) พัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจโดยพัฒนาด่านชายแดนและส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเละเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรี

3) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน

จากการใช้ศักยภาพของภาคการผลิตและการบริการอย่างเต็มที่จะทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวมของภาคใต้ (Gross Regional Product Growth : GRP) ปรับขยายตัวเพิ่มขึ้นจากเฉลี่ยร้อยละ 2.5 ต่อปีในทางเลือกที่ 1 เป็นเฉลี่ยร้อยละ 3.5 ต่อปี โดยทางเลือกที่ 2 จะเน้นการเติบโตเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ คาดว่ายังใช้ศักยภาพไม่เต็มที่ แต่จะคงอัตราการเติบโตของผลผลิตภาคการเกษตรไว้ในระดับเดียวกันกับแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากพื้นที่การเกษตรถูกใช้เต็มที่แล้ว

(3) ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)

การพัฒนาที่ต้องการให้บรรลุเป้าหมายที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรวมของภาคใต้อยู่ที่อัตราร้อยละ 5 ต่อปี ตามที่ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 กำหนดไว้ เพื่อยกระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อหัว (GDP per capita) ซึ่งการพัฒนาตามทางเลือกนี้จำเป็นจะต้องมีการปรับโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของภาคใต้ด้วยการเพิ่มฐานการผลิตในด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในอัตราที่สูง ในกรณีนี้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้จะปรับเพิ่มเป็นเฉลี่ยร้อยละ 4.8 ต่อปี



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 5-6 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

5.4.2.3 การพัฒนาภาคใต้เชิงบูรณาการ 4 มิติ ตามกระบวนการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA)

จากปัญหาการขาดการบูรณาการในการพัฒนา จึงเป็นที่มาของการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) โดยพิจารณามิติ 4 ด้าน ได้แก่ 1) มิติทางด้านเศรษฐกิจ 2) มิติทางด้านสิ่งแวดล้อม 3) มิติทางด้านสังคม และ 4) มิติทางเทคโนโลยี เพื่อให้เกิดการพัฒนาภาคใต้อย่างบูรณาการ ดังนี้

(1) มิติด้านเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษานำเสนอความเป็นไปได้ของแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจไว้ 3 แนวทางในส่วนก่อนหน้า คือ แนวทางการพัฒนากรณีฐาน แนวทางการพัฒนากรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ และแนวทางการพัฒนากรณีเร่งอัตราการเติบโต และนำมิติทางสิ่งแวดล้อมและมิติทางสังคมมาพิจารณาประกอบการเลือกแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจที่เหมาะสมและสมดุลสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อไป

(2) มิติด้านสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ทางด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งกำหนดขอบเขต (Scoping) และประเด็นหลักของการประเมินทางเลือกเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนา คือ ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในแต่ละพื้นที่ แต่ละกลุ่มโครงการ และแต่ละทางเลือก ซึ่งอาจแตกต่างกัน เพื่อให้มีมุมมองหลายมิติและเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ด้วยค่ามาตรฐานในระดับประเทศ ประกอบกับดัชนีชี้วัดและเป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ส่วน ควบคู่กัน ดังนี้

1) การพัฒนาที่สอดคล้องตามศักยภาพและขีดจำกัดของระบบสิ่งแวดล้อมหรือพื้นที่ (Carrying Capacity) รวมถึงเป้าหมายการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ที่เป็นเป้าหมายของการพัฒนา เช่น พื้นที่ที่มุ่งเน้นด้านการท่องเที่ยวและการประมง มีขีดความสามารถในการรองรับมวลสารน้อยกว่าพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาตามยุทธศาสตร์หลักของพื้นที่ โดยการพัฒนาจะพิจารณาถึงเป้าประสงค์หลักของพื้นที่และขีดความสามารถของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนา

2) ผลกระทบที่พื้นที่ได้รับจากการพัฒนาในการพัฒนาที่ยั่งยืน พิจารณาด้วยตัวชี้วัดในรูปแบบของข้อมูลทุติยภูมิที่หน่วยงานราชการได้จัดเก็บเป็นประจำ เพื่อรายงานสถานการณ์ต่างๆ ตามหน้าที่ความรับผิดชอบหลักของหน่วยงานนั้นๆ อาทิ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

3) การพัฒนาที่เลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและเป็นเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

กรอบแนวทางการพัฒนามีด้วยกัน 2 ส่วน ได้แก่

1) การพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจหลักและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3 ทางเลือก
2) แรงกดดันทั้งจากภายนอกและภายในของประเทศต่อการพัฒนาในมิติต่างๆ

ประเด็นสำคัญจากการพิจารณาประเด็นทางทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี

1) มีการพัฒนาบนฐานทรัพยากรธรรมชาติ ต้องไม่เกินขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ในระยะยาว
2) มีระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่า ความหลากหลายทางชีวภาพได้รับการสงวนดูแลให้มีความอุดมสมบูรณ์
3) คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ อากาศ ดิน ฯลฯ มีความปลอดภัยและเหมาะสม สำหรับการดำรงชีวิต
4) เป็นแหล่งผลิตอาหาร การพัฒนาทางการเกษตรและการท่องเที่ยว

ประเด็นสำคัญจากการพิจารณาตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

1) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง)** มีแนวทางการพัฒนา คือ
   ก. ฟื้นฟูและรักษามนต์เสน่ห์ของความเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีคุณภาพระดับโลกอย่างยั่งยืน (Andaman Paradise) ให้สามารถสร้างรายได้อย่างยั่งยืน
   ข. พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการพื้นฐานด้าน ICT และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพื่อเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวของเกาะภูเก็ต เช่น กลุ่ม MICE/Marina
   ค. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่มีศักยภาพและการเข้าถึงให้มีความสะดวกปลอดภัย เช่น ถ้ำ น้ำตก ในจังหวัดกระบี่ ตรัง
   ง. พัฒนาบุคลาการ ด้านการผลิต การค้าและบริการ เตรียมพร้อมรับการเปิดการค้าเสรี
   จ. พัฒนาบริการพื้นฐานและสิ่งอานวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ได้แก่ พัฒนาถนน 4 ช่องจราจรช่วง ชุมพร-ระนอง-พังงา / กระบี่-ตรัง พัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือ Marina เกาะภูเก็ต/ กระบี่
   ฉ. เพิ่มประสิทธิภาพยกระดับมาตรฐานสู่ระดับสากล ควบคู่ไปกับการศึกษาความสามารถในการรองรับ Carrying Capacity เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ช. สร้างระบบเตือนภัยและการเตรียมการรองรับกรณีเกิดภัยที่ได้มาตรฐาน มีการตรวจสอบความพร้อมและการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง

ซ. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตรโดยเฉพาะพืชเศรษฐกิจ ยางพารา และปาล์มให้สามารถแข่งขันกับกลุ่มจังหวัดอื่น

2) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง)** มีแนวทางการพัฒนาดังนี้

ก. ใช้โอกาสจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเกษตรและมีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าและศักยภาพของพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ (ยางพาราและปาล์มน้ำมัน) ของประเทศ

ข. ใช้ความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยว และกิจกรรมประเพณีวัฒนธรรมและสินค้า OTOP อันเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ สร้างโอกาสจากกระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสุขภาพ

ค. สร้างโอกาสจากกระแสนิยมอาหารปลอดภัย ในการรุกสู่การเป็นแหล่งผลิตอาหารปลอดภัยและมีคุณภาพ (ทะเลและไม้ผล)

ง. ใช้ทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบสร้างโอกาสจากนโยบายภาครัฐและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและศูนย์โลจิสติกส์ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3) **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (สงขลา สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส)** มีแนวทางในการพัฒนา คือ

ก. มุ่งเน้นการเพิ่มมูลค่าให้กับศักยภาพหลักของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ ยางพารา สินค้าฮาลาล และการท่องเที่ยว (การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (สตูล) และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด)

ข. เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการผลิตหลักให้เจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูป พัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพการผลิตสินค้าอาหาร พัฒนาการท่องเที่ยว

ค. ขยายฐานเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มความหลากหลายของแหล่งสร้างรายได้และการจ้างงานภายในกลุ่มจังหวัด เพื่อรองรับการขยายการลงทุนอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของประเทศ และพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆ

ง. พัฒนาคนและสังคมให้มีคุณภาพและมีภูมิคุ้มกันที่ดีเพื่อเสริมสมรรถนะการพัฒนา โดยการพัฒนาความรู้ คุณธรรม และสุขภาวะ การสร้างความมั่นคงในการดำรงชีวิตของคนจน คนด้อยโอกาสให้สามารถพึ่งตนเองได้ การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเพิ่มผลิตภาพการผลิตและเพิ่มโอกาสด้านอาชีพและรายได้ และการอำนวยความเป็นธรรมและสร้างภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยงเพื่อแก้ปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

จ. เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมระดับชุมชน โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้ เพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสู่การพึ่งตนเอง พัฒนาเศรษฐกิจชุมชนโดยการเพิ่มโอกาสการมีรายได้จากทรัพยากรในท้องถิ่น และส่งเสริมการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งเพื่อสร้างสันติสุขโดยเฉพาะการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งแก้ไขปัญหายาเสพติด

ฉ. ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน โดยฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อรักษาความสมดุลเชิงนิเวศ สร้างความอุดมสมบูรณ์ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน และควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต

ช. เสริมสร้างความเข้มแข็งทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับต่างประเทศ และการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้

(3) มิติด้านสังคม

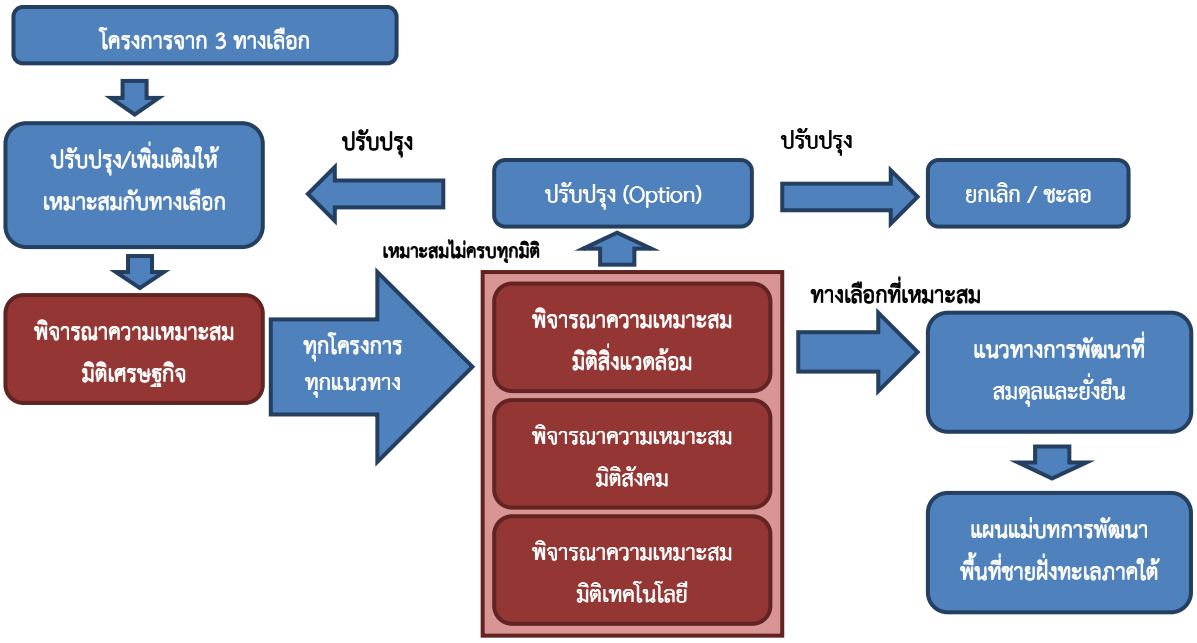
มุ่งเน้นกระบวนการการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงกว้าง ไม่ว่าจะเป็นผู้กำหนดนโยบาย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรอิสระ สถาบันการศึกษา ตลอดจน ประชาชนในพื้นที่ ด้วยการจัดประชุมระดมความคิดเห็นในรูปแบบต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) รวม 8 ครั้ง ในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนอง กระบี่ การสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Public Seminar) 2 ครั้ง ที่จังหวัดสงขลา และกรุงเทพมหานคร ดังแสดงรายละเอียดใน**ตารางที่ 5-2** เพื่อให้กระบวนการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีความสมบูรณ์ สามารถตอบโจทย์ได้ตรงกับปัญหาและบริบทการพัฒนาในอนาคตโดยสรุปผลการประชุมที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในบทที่ 3 เล่มรายงานฉบับสมบูรณ์

ตารางที่ 5-2 การจัดประชุม/สัมมนาระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

รูปแบบการประชุม	หัวข้อการประชุม	กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียดอื่นๆ
ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	- นำเสนอทางเลือกในการพัฒนา - ผลการศึกษา และวิเคราะห์ตามทางเลือกในการพัฒนา - มาตรการลดผลกระทบจากการพัฒนา	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา กระบี่ นครศรีธรรมราช ชุมพร และระนอง	- จำนวน 8 ครั้ง - จำนวนผู้เข้าร่วมประมาณ 60 คน
สัมมนาระดมความคิดเห็น (Seminar)	- นำเสนอผลการปรับปรุงจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) - ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ - แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา กระบี่ นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนองและผู้เกี่ยวข้องจากส่วนกลาง	- จำนวน 2 ครั้ง - จำนวนผู้เข้าร่วมประมาณ 150-200 คน

5.4.3 ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+)

จากแนวทางการศึกษาในการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) เพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคมและมิติเทคโนโลยี ตลอดจนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนนั้น ได้ร่วมกันกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดังกระบวนการใน**รูปที่ 5-7**



รูปที่ 5-7 การศึกษา วิเคราะห์ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืน

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืนให้สอดคล้องตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยจากผลการศึกษาได้กำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็นไปตามทางเลือกที่ 2 คือ กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ซึ่งทำให้ภาคใต้มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 3.5 ต่อปี ซึ่งการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 นี้ จะพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ภาคใต้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ศักยภาพด้านการเกษตร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และการท่องเที่ยว โดยเป็นการพัฒนาศักยภาพที่มีอยู่เดิมนี้ให้เต็มศักยภาพ

อย่างไรก็ตามเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 5 ดังที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้ระบุไว้ และสอดคล้องกับการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน 4 มิติ จึงได้เสนอให้มีการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยผนวกเข้ากับการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมให้สูงขึ้น ได้แก่ การสร้างแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การเพิ่มนักท่องเที่ยวและการใช้จ่ายต่อหัวของนักท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาล และ การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งภายใต้ทางเลือกดังกล่าวที่ปรึกษา เรียกว่า ทางเลือกสองบวก (2+) ซึ่งเป็นทิศทางที่นำไปจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับ**รายละเอียดของแผนแม่บทที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในเล่มรายงาน “แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”**

โดยที่ปรึกษาได้ประมาณการ Real Per Capita GDP ของภาคใต้ในแต่ละทางเลือกการพัฒนา แสดงดัง **ตารางที่ 5-3**

ตารางที่ 5-3 การประมาณการ Real Per Capita GDP (ราคาคงที่ปี พ.ศ.2559) ของภาคใต้ในแต่ละทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (บาทต่อคน)

ทางเลือกการพัฒนา	ระยะที่ 1* (2560-2564)	ระยะที่ 2* (2565-2569)	ระยะที่ 3* (2570-2574)	ระยะที่ 4* (2574-79)
ทางเลือกที่ 1	135,413	148,486	163,761	180,716
ทางเลือกที่ 2	137,013	156,757	181,707	211,366
ทางเลือกที่ 2+ และ 3	139,874	171,623	213,709	266,216

หมายเหตุ: * ตัวเลขปลายระยะ

จาก**ตารางที่ 5-3** ที่ปรึกษาได้นำเสนอตัวเลขประมาณการเป็นไปตามการพัฒนา 3 ทางเลือก ดังนี้

หากภาคใต้เลือกการพัฒนาตามทางเลือกที่ 1 ซึ่งจะเป็นการพัฒนาตามสภาพปัจจุบันโดยไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ เศรษฐกิจของภาคใต้จะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยราว 2.5% ซึ่งจะทำให้ภาคใต้ไม่มีโอกาสที่จะก้าวข้ามไปสู่ระดับประเทศที่มีรายได้สูงได้ เพราะในอีก 20 ปีข้างหน้า ระดับรายได้เฉลี่ยของประชากรของภาคใต้จะอยู่ที่เพียง 180,716 บาทต่อคน ซึ่งต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้สำหรับประเทศโลกที่ 1 หรือประเทศที่มีรายได้สูงเป็นอันมาก

หากภาคใต้เลือกที่จะพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 คือแม้จะไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ แต่จะใช้ศักยภาพของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ในปัจจุบันอย่างเต็มที่ ภายในระยะเวลา 20 ปี ภาคใต้ยังจะมีรายได้ต่อหัวของประชากรเพียง 211,366 บาทต่อคน ซึ่งอาจเป็นตัวเลขที่น่าพอใจ แต่การพัฒนารูปแบบนี้มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากศักยภาพทางเศรษฐกิจจะถูกจำกัดโดยข้อจำกัดทางกายภาพ เช่น พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และความสามารถในการรองรับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารบรรลุเป้าหมายของอัตราการเติบโตทางทฤษฎีได้

ในทางเลือกที่ 3 จะนำให้ภาคใต้ใกล้สู่ระดับประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประเทศที่มีรายได้สูงได้ หากแต่ในทางเลือกของการพัฒนานี้จำเป็นจะต้องมีการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กล่าวคือภาคใต้จะพัฒนาตามแนวทาง 3.0 ที่เน้นอุตสาหกรรมหนัก หากแต่การพัฒนารูปแบบนี้ไม่เป็นที่ต้องการของประชาชน

ทั้งนี้ ตามการพัฒนาทางเลือกสองบวก (2+) สามารถให้อัตราการเติบโตในระดับเดียวกับทางเลือกที่ 3 คือจะมีอัตราการขยายตัวของ GDP ประมาณ 5.0% ต่อปี แต่จะหลีกเลี่ยงอุตสาหกรรมหนัก โดยในช่วง 10 ปีแรกของแผนการพัฒนาจะเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์การคมนาคมขนส่ง และอุตสาหกรรมฮาลาล ซึ่งนับว่าเป็นการพัฒนาแบบ 2.0 (อุตสาหกรรมเบา) แต่ในระยะ 10 ปีหลังของการพัฒนาภาคใต้จะก้าวกระโดดจากรูปแบบ 2.0 เป็นรูปแบบ 4.0 ที่เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมนวัตกรรมซึ่งจะประกอบไปด้วย

- อุตสาหกรรมอาหารชีวภาพ (Bio-Based Industry)
- อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก (Renewable Energy Industry)
- อุตสาหกรรมการออกแบบและพัฒนา (Engineering and Design Industry)
- อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Industry)
- อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ (Creative Industry)

เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของอุตสาหกรรม 4.0 ข้างต้น ภาคใต้จะต้องนำเงินทุนและเทคโนโลยีที่สะสมในระยะ 10 ปีแรกเพื่อพัฒนาทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มีระแบบการศึกษาที่มีคุณภาพระบบอุดมศึกษา

ต้องเข้มแข็ง สำหรับอุตสาหกรรม 4.0 การศึกษาเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญอย่างมาก เพื่อยกระดับให้ประชากรในภาคใต้เป็นนักคิด นักวิจัยคุณภาพระดับสากล ที่สามารถคิดค้นและพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วยตัวเองสามารถผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มทางปัญญาได้เอง

5.5 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

จากทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตามทางเลือกสองบวก (2+) ได้นำมาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งมีระยะเวลาในการพัฒนา 20 ปี ตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ คือ ระหว่าง ปี พ.ศ.2560 – 2579 ก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืน โดยสาระสำคัญของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีรายละเอียดโดยสังเขปดังนี้

5.5.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SWOT Analysis) เป็นองค์ประกอบสำคัญในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยจากการศึกษาทำให้พบจุดแข็ง (Strength) จุดด้อย (Weakness) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ของภาคใต้ จึงนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) จุดแข็ง (Strengths)

1) เป็นแหล่ง<u>เกษตรกรรม</u>ที่อุดมสมบูรณ์ และสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรต่อเนื่อง
2) มีทรัพยากร<u>ทางการท่องเที่ยว</u>ที่สวยงาม มีความหลากหลายทั้งทางบกและทางทะเล
3) มีวัฒนธรรมท้องถิ่นที่แข็งแกร่ง และเป็นเอกลักษณ์
4) มีภูมิประเทศที่เหมาะสมเป็น<u>ศูนย์กลางการขนส่ง</u>ในระดับภูมิภาคและระดับสากล

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

1) ขาดการบูรณาการระหว่างแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับต่างๆ
2) การคมนาคมเชื่อมต่อทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ยังไม่สมบูรณ์
3) โครงสร้างพื้นฐานไม่พอเพียงที่จะรองรับการพัฒนาในอนาคตและการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่
4) ความพอเพียงของพลังงานที่สอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

(3) โอกาส (Opportunities)

1) การเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโลก โดยเฉพาะการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เช่นการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
2) ค่าใช้จ่ายต่อหัว/จำนวนวันที่พักของนักท่องเที่ยวของภาคใต้ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศมาก
3) มีประชากรเป็นมุสลิมในสัดส่วนที่สูงทำให้เหมาะกับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เหมาะกับหลักศาสนา เช่น อุตสาหกรรมฮาลาล และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกับประชากรมุสลิมโลก
4) มีชายแดนติดกับประเทศมาเลเซียซึ่งประชากรมีรายได้ต่อหัวสูง ทำให้สามารถเพิ่มทั้งโอกาสด้านการค้าและการท่องเที่ยว

(4) อุปสรรค (Threats)

1) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง
2) ทรัพยากรทางทะเลอ่อนไหวต่อการขนส่ง การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม
3) ประชากรมีจำนวนน้อย มีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนแรงงาน
4) มีการเกษตรที่กระจุกตัวและพึ่งพาการส่งออกทำให้เสี่ยงต่อการผันผวนของเศรษฐกิจโลก

5.5.2 วิสัยทัศน์

"มุ่งสู่การเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน บนฐานทรัพยากรที่มีอยู่
ร่วมกับการเสริมสร้างศักยภาพใหม่"

5.5.3 พันธกิจ

(1) การพัฒนาที่มีความสมดุลทั้งทางเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสังคม

(2) มุ่งเน้นการพัฒนาตามกำลังของภาคใต้เป็นหลักโดยพึ่งพาทรัพยากร เงินทุน และเทคโนโลยีต่างชาติในระดับต่ำ

(3) เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มเติมของฐานทรัพยากรที่มี

(4) พัฒนาภาคใต้สู่เป้าหมาย Thailand 4.0 ในระยะยาว

5.5.4 ประเด็นยุทธศาสตร์

จำแนกประเด็นยุทธศาสตร์ ออกเป็น 7 สาขาเศรษฐกิจ ดังนี้

(1) คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์: สนับสนุนและสร้างความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งและโลจิติกส์ให้เกิดเป็นโครงข่ายในพื้นที่ต่างๆ ของภาคใต้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสนับสนุน (Supporting Infrastructures) สร้างความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้เกิดเป็นโครงข่ายในพื้นที่ต่างๆ ของภาคใต้เพื่อให้ประสบความสำเร็จตามกรอบเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยมีแผนเชิงยุทธ์ (Strategic Plan) ด้วยกัน 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 1</u> การปรับปรุง พัฒนา และขยายโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งทางบก

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 2</u> การปรับปรุงและพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 3</u> การปรับปรุงและพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 4</u> การปรับปรุงและพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง

(2) พลังงาน

เป้าประสงค์: (1) ให้มีแหล่งผลิตกำลังไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้

(2) ให้มีต้นทุนค่าไฟฟ้าที่สะท้อนตามต้นทุนที่แท้จริง

(3) ส่งเสริมการลดผลกระทบจากก๊าซเรือนกระจก

การพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งได้แก่ การท่องเที่ยว เกษตรกรรม และเกษตรแปรรูป โดยให้พัฒนาศักยภาพของทรัพยากรเพิ่มเติมจากระดับที่มีอยู่ให้สูงขึ้น โดยเฉพาะศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว จึงจำเป็นจะต้องมีแหล่งผลิตกำลังไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ การมีต้นทุนค่าไฟฟ้าที่สะท้อนตามต้นทุนที่แท้จริง และการลดผลกระทบจากก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจากการศึกษาตามแผน PDP2015 กระทรวงพลังงานได้วางแผนเพื่อรับมือไว้ ดังนั้นที่ปรึกษาขอเสนอแนวคิดในการพัฒนาสาขาพลังงานในพื้นที่ภาคใต้ โดยมีแผนเชิงยุทธ์ (Strategic Plan) ด้วยกัน 3 ยุทธศาสตร์ดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 1</u> การปรับปรุง พัฒนา และขยายโครงข่ายด้านพลังงาน

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 2</u> การปรับปรุง พัฒนาด้านต้นทุนค่าไฟฟ้า

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 3</u> การพัฒนาด้านพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก

(3) อุตสาหกรรม

เป้าประสงค์: ให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและมีแผนเชิงยุทธ์ที่สามารถบูรณาการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรม

การพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) คือ มุ่งเน้นการพัฒนาให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยว เกษตรกรรม และเกษตรแปรรูป โดยให้พัฒนาศักยภาพของทรัพยากรเพิ่มเติมจากระดับที่มีอยู่ให้สูงขึ้น จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม และมีแผนเชิงยุทธ์ที่สามารถบูรณาการความร่วมมือเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปดังเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยสาขาอุตสาหกรรมมีแผนเชิงยุทธ์ 3 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 1</u> การปรับโครงสร้างการผลิต เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 2</u> สนับสนุนปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุน และการพัฒนาอุตสาหกรรม

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 3</u> พัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาล โดยเน้นเขตพื้นที่ 4 จังหวัดภาคใต้

(4) เกษตรกรรม

เป้าประสงค์: พัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในภาคการผลิตสินค้าเกษตร

สาขาเกษตรกรรมถือเป็นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ซึ่งเป็นการบูรณาการร่วมกันระหว่างเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม นอกจากนี้ เกษตรกรต้องการการสนับสนุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Supporting Infrastructures) จากคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์โดยมีแผนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Plan) 2 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 1</u> การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 2</u> การพัฒนากิจกรรมทางการเกษตรเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางด้านพลังงาน

(5) ท่องเที่ยว

เป้าประสงค์: วางแผนเชิงยุทธ์และพัฒนาเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่นำไปสู่ความยั่งยืน

การท่องเที่ยวเป็นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาและสามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศได้เป็นอย่างมาก จำเป็นจะต้องสร้างการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวการพัฒนารูปแบบของการท่องเที่ยว การพัฒนาและโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องการพัฒนาพลังงานที่ให้พอเพียงกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ฯลฯ โดยมีแผนเชิงยุทธ์ 2 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีแผนแม่บทการท่องเที่ยวที่ครอบคลุมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ และเป็นแผนแม่บทที่สร้างความสมดุลระหว่างอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืน

(6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์: เตรียมพร้อมการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับรองรับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่างๆ

การพัฒนาศักยภาพของทรัพยากรเพิ่มเติมจากระดับที่มีอยู่ให้สูงขึ้น โดยเฉพาะศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติของพื้นที่โดยตรงจึงควรมีการเตรียมพร้อมการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายในการพัฒนาตามทางเลือกโดยมีแผนเชิงยุทธ์ 3 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การสงวน อนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการมลพิษ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการพิบัติภัย และระบบเตือนภัยทางธรรมชาติและสาธารณภัย

(7) ความมั่นคง

เป้าประสงค์: รักษาผลประโยชน์และความมีเสถียรภาพของประเทศชาติ

ความมั่นคง เป็นนโยบายระดับชาติที่มีความสำคัญ ซึ่งส่งผลต่อความเป็นอยู่รอดปลอดภัยของชาติ และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนั้นจึงต้องได้รับการขับเคลื่อนไปพร้อมกันกับการพัฒนาในด้านอื่นๆ เพื่อรักษาผลประโยชน์ เสถียรภาพ มีจุดยืนที่ชัดเจน เหมาะสม เพื่อความมีเสถียรภาพของประเทศชาติ โดยมีแผนเชิงยุทธ์ 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดนและชายฝั่งทะเล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามข้ามชาติ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ป้องกันและแก้ไขปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

5.6 แผนปฏิบัติการ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)

เพื่อให้ผู้จัดทำนโยบายสามารถนำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้ ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะแผนปฏิบัติการครอบคลุมตลอดระยะเวลาของแผนแม่บท โดยเสนอแนะแผนปฏิบัติการดังกล่าวจาก

(1) (ร่าง) กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

(2) แผนยุทธศาสตร์ 20 ปี ของกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับรายสาขาเศรษฐกิจ 7 สาขา หรือแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง แผนดังกล่าวคือ

1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

2) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2558–2579 (PDP2015)

3) แผนพัฒนาอุตสาหกรรมระยะ 20 ปี พ.ศ.2555-2574

4) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาแหล่งน้ำขนาดใหญ่ พ.ศ.2555-2565

5) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ.2558-2560

6) ยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2556-2561

7) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558-2564

(3) แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SEA)

(4) แผนปฏิบัติการที่มีอยู่ในปัจจุบันของ 7 สาขาเศรษฐกิจ

โดยแบ่งปฏิบัติการนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

(1) ช่วงระยะเวลา 10 ปีแรก (พ.ศ.2560-2569) ที่ปรึกษาได้นำเสนอแผนปฏิบัติการไว้ใน **ภาคผนวก ข ของเล่มที่ 4 แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้** ซึ่งจัดแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

<u>กลุ่มที่ 1</u> โครงการพัฒนาที่ควรเร่งรัด

<u>กลุ่มที่ 2</u> โครงการพัฒนาที่ควรดำเนินตามแผนงานเดิม

<u>กลุ่มที่ 3</u> โครงการพัฒนาที่ควรศึกษาเพิ่มเติม

<u>กลุ่มที่ 4</u> โครงการพัฒนาใหม่ที่ควรมีตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) ช่วงระยะเวลา 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) ที่ปรึกษานำเสนอแนวคิดของแผนปฏิบัติการใน **ภาคผนวก ค ของเล่มแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้** ซึ่งเป็นแนวทางที่จัดทำเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ สามารถนำแนวคิดไปประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนงานเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวโดยสามารถจำแนกเป้าหมายทางเศรษฐกิจของทางเลือกสองบวก (2+) ตามระยะเวลาของยุทธศาสตร์ ได้ดัง**ตารางที่ 5-4**

ตารางที่ 5-4 เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Target) ของทางเลือกสองบวก (2+) แยกตามระยะเวลาของยุทธศาสตร์

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ (ร้อยละ)	3.7	4.8	4.9	5.1
รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากการท่องเที่ยวของภาคใต้ (ล้านบาท)	39,139	192,969	409,515	651,715
รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากอุตสาหกรรมฮาลาล (ล้านบาท)	4,893	24,121	108,403	125,876
รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ (ล้านบาท)*	4,892	24,121	42,857	134,810

หมายเหตุ: *เฉพาะส่วนที่กระทบ GDP ส่วนเพิ่มของทางเลือกสองบวก (2+)
ที่มา: การคาดการณ์โดยที่ปรึกษา

โดยโครงการที่สำคัญตามทางเลือกสองบวก (2+) แสดงดัง**รูปที่ 5-8**

โดยการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) มีการพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจทั้ง 7 สาขา ดังที่กล่าวแล้วใน**หัวข้อ 5.5** ทั้งนี้ในรายละเอียดการจำแนกโครงการตามยุทธศาสตร์ในระยะ 10 ปีแรก และแนวคิดการพัฒนาในระยะ 10 ปีหลัง ที่ปรึกษาได้แสดงรายละเอียดใน**ภาคผนวก ข และภาคผนวก ค เล่มแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**

สำหรับการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีการพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมบวก (+) ที่ปรึกษาจึงได้เสนอการพัฒนาเพื่อเพิ่มเติมศักยภาพ ในการพัฒนา โดยที่ปรึกษาเรียกว่าการพัฒนาดังกล่าวว่า “บวก (+)” โดยนำมาผนวกเข้ากับการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 ซึ่งการพัฒนาเพื่อเพิ่มเติมศักยภาพนั้น ประกอบไปด้วย 3 สาขาสำคัญ ได้แก่

1. การพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมทางด้านการท่องเที่ยว
2. การพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมทางด้านอุตสาหกรรมฮาลาล
3. การพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมทางด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมตามทางเลือกสองบวก (2+)

โดยรายละเอียดการพัฒนาศักยภาพเพิ่มเติมของทั้ง 3 สาขา ที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในเล่มแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 5-8 โครงการสำคัญในการพัฒนาตามทิศทางการพัฒนาทางเลือกสองบวก (2+)

5.7 แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Road Map)

5.7.1 ระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์และแผนที่นำทาง

ที่ปรึกษานำเสนอแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ในรูปแบบของแผนที่นำทาง (Road Map) เพื่อให้มีแนวทางในการนำแผนแม่บทไปปฏิบัติต่อได้ โดยแบ่งช่วงของการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะให้สอดคล้องกับระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ถึง 15 ดังนี้

ระยะที่ 1 พ.ศ.2560–2564 ซึ่งสอดคล้องกับช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ระยะที่ 2 พ.ศ.2565–2569 ซึ่งสอดคล้องกับช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

ระยะที่ 3 พ.ศ.2570–2574 ซึ่งสอดคล้องกับช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14

ระยะที่ 4 พ.ศ.2575–2579 ซึ่งสอดคล้องกับช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 15

5.7.2 เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Targets)

ตารางที่ 5-5 เป้าหมายทางเศรษฐกิจของภาคใต้ จำแนกตามระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์

ระยะที่	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ (ร้อยละต่อปี)	รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีที่ไม่ใช่การท่องเที่ยว (ล้านบาท)
1	3.7	39,139	9,785
2	4.8	192,969	48,242
3	4.9	409,515	216,805
4	5.1	651,715	651,715

เป้าหมายและเครื่องชี้วัดทางเศรษฐกิจของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นเป้าหมายที่

(1) สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่กำหนดให้ประเทศไทยเป็นประเทศในโลกที่หนึ่ง จึงต้องมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเติบโตมากกว่าร้อยละ5ต่อปี

(2) ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่นเป็นหลัก และไม่ใช้ทรัพยากรเกินขีดความสามารถ

(3) มีความสมดุลระหว่าง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม

(4) มีการกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำในสังคมเพื่อให้ GINI Coefficient เป็นไปตามมาตรฐาน OECD

การพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ไม่ได้ขึ้นกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแต่เพียงอย่างเดียว ต้องอาศัยการขยายตัวของอุตสาหกรรมอื่นประกอบด้วย ซึ่งแผนแม่บทได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตร โดยพัฒนาจากเกษตรเพื่อการส่งออกและมีพืชเศรษฐกิจน้อยประเภท เป็นการเกษตรที่มีความหลากหลายและพึ่งพาตลาดภายในประเทศเป็นหลัก อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยเฉพาะอุตสาหกรรมฮาลาลและการเป็นศูนย์การคมนาคมเชื่อมต่อในระดับภูมิภาคและระดับสากล

5.7.3 ตารางเวลาของกิจกรรม (Timetable)

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ตามตารางเวลาของกิจกรรมการพัฒนาจะแบ่งตามระยะเวลา ดังนี้

ระยะเวลาของการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วงชัดเจน คือ ช่วง 10 ปีแรก ซึ่งครอบคลุมแผนยุทธศาสตร์ระยะที่ 1 และ 2 และช่วง 10 ปีที่ 2 ซึ่งครอบคลุมแผนยุทธศาสตร์ระยะที่ 3 และ 4 เหตุที่ต้องแบ่งระยะเวลาของการพัฒนาเป็น 2 ช่วง ด้วยช่วงแรกการพัฒนาภาคใต้จะพึ่งพาทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยร้อยละ 80 ของรายได้เพิ่มจะมาจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และเมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใช้เต็มศักยภาพและทำให้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูงเกินกว่าที่สามารถยอมรับได้ พัฒนาจะต้องพัฒนาอุตสาหกรรมอื่น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมตามกรอบ Thailand 4.0 ดังนั้นรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยวจึงจะเป็นเพียงร้อยละ 50 ของรายได้เพิ่มรวมในช่วง 10 ปีหลัง

แต่ละช่วงของการพัฒนา จะแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกเป็นระยะของการวางแผนและการลงทุน ส่วนระยะที่สองเป็นระยะของการปฏิบัติการตามแผนเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยใน 2 ปีแรกของระยะแรกจะเป็นการวางแผน ส่วนใน 3 ปีหลังจะเป็นระยะของการลงทุนตามแผน

5.7.4 ประเภทของกิจกรรม (Activities) และตัวชี้วัด (Indicators)

กิจกรรมที่ควรจะทำให้สำเร็จของแต่ละระยะมีดังนี้

ระยะที่ 1

<u>2 ปีแรก</u>

- แผนแม่บทการท่องเที่ยวภาคใต้ 20 ปี
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ 5 ปีระยะที่ 1

<u>3 ปีหลัง</u>

- จัดตั้ง/ปรับปรุงองค์กรตามแผนแม่บทและแผนยุทธศาสตร์
- จัดทำ Zoning ให้สอดคล้องกับแผน
- ปรับปรุง/แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามแผน

ระยะที่ 2

- ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหาและอุปสรรคและสภาพแวดล้อม
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ระยะที่ 2
- ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้
- วัดผลของการปฏิบัติ
    - ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
    - ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
    - ผลกระทบทางสังคม

ระยะที่ 3

<u>2 ปีแรก</u>

- ทบทวนแผนแม่บทต่างๆ
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ 5 ปีระยะที่ 3 ที่จะเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมนวัตกรรมต่างๆ ที่จะสามารถสร้างรายได้ตามเป้าประสงค์ของแผนแม่บท

<u>3 ปีหลัง</u>

- จัดตั้ง/ปรับปรุงองค์กรตามแผนแม่บทและแผนยุทธศาสตร์
- จัดทำ Zoning ให้สอดคล้องกับแผน
- ปรับปรุง/แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามแผน

ระยะที่ 4

- ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหาและอุปสรรคและสภาพแวดล้อม
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ระยะที่ 4
- ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้
- วัดผลของการปฏิบัติ
  - ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
  - ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
  - ผลกระทบทางสังคม

5.7.5 การพัฒนาแยกตามสาขาเศรษฐกิจ

ดังที่กล่าวมา แผนแม่บทและแผนยุทธศาสตร์เป็นการวางแผนในระดับมหภาค ไม่มีการกำหนดในระดับโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง แต่เพื่อให้เป็นการนำทาง (Guideline) ในการจัดทำโครงการประกอบแผนแม่บทการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ โดยเฉพาะในการจัดทำแผนปฏิบัติการรายสาขาเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนยุทธศาสตร์ จึงนำเสนอการพัฒนาแยกตามรายสาขาเศรษฐกิจ 7 สาขา ดังนี้

(1) คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ในช่วงการพัฒนา 10 ปีแรก (พ.ศ.2560-2569) ของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามทางเลือกสองบวก (2+) มีเป้าหมายว่าร้อยละ 80 ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจะมาจากการท่องเที่ยว ส่วนอีกร้อยละ 20 มาจากอุตสาหกรรมอื่นๆ คือ 1) การขนส่ง 2) อุตสาหกรรมเบาอื่นๆ นอกเหนือจากเกษตรแปรรูป 3) อุตสาหกรรมฮาลาล ซึ่งจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งที่เพียงพอรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจเหล่านั้น เพื่อการพัฒนา ดังนั้นการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่เป็นเครือข่ายที่เป็นระบบจึงเป็นเรื่องสำคัญต่อการพัฒนา โดยในระยะ 10 ปีแรกของการพัฒนานั้น ทางด้านคมนาคมจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าเกษตร และเกษตรแปรรูป เข้าด้วยกัน

ส่วนการพัฒนาในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงจากร้อยละ 80 เหลือเพียงร้อยละ 50 ดังนั้นจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเน้นการเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของภูมิภาคและระดับสากล

(2) พลังงาน

การพัฒนาจะสอดคล้องกับกรอบแผนบูรณาการพลังงานแห่งชาติของกระทรวงพลังงาน 20 ปี ตามแผน PDP2015 ซึ่งจะให้ความสำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

1) ด้านความมั่นคงทางด้านพลังงาน (Security) ต้องตอบสนองปริมาณความต้องการไฟฟ้าเพื่อรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยจะสอดคล้องกับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ

2) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) ต้องคำนึงถึงต้นทุนการผลิตไฟฟ้าที่เหมาะสม โดยที่ประชาชนในประเทศและภาคธุรกิจ สามารถยอมรับได้และไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะยาว

3) ด้านสิ่งแวดล้อม (Ecology) ซึ่งต้องใช้การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการผลิตไฟฟ้า

ในช่วงการพัฒนา 10 ปีแรก (พ.ศ.2560-2569) ของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามทางเลือกสองบวก (2+) มีเป้าหมายว่าร้อยละ 80 ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจะมาจากการท่องเที่ยว ส่วนอีกร้อยละ 20 มาจากอุตสาหกรรมอื่นๆ คือ 1) การขนส่ง 2) อุตสาหกรรมเบาอื่นๆ นอกเหนือจากเกษตรแปรรูป 3) อุตสาหกรรมฮาลาล ซึ่งจำเป็นต้องมีพลังงานไฟฟ้าที่เพียงพอรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจเหล่านั้น เพื่อการพัฒนา ดังนั้นการพิจารณาในเรื่องของความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคใต้ จึงเป็นเรื่องสำคัญต่อการพัฒนาทางกระทรวงพลังงานจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติม ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาในช่วง 10 ปีแรก

ส่วนการพัฒนาในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงจากร้อยละ 80 เหลือเพียงร้อยละ 50 ดังนั้นจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมไบโอดีเซล อุตสาหกรรมพลังงานชีวมวล ซึ่งใช้ผลผลิตทางการเกษตรของภาคใต้เป็นวัตถุดิบ โดยจะต้องมีการสนับสนุนให้เกษตรกรปลูกพืชที่สนับสนุนอุตสาหกรรมดังกล่าว ได้แก่ ปาล์มน้ำมันหรือพืชพลังงานชนิดอื่นๆ เป็นต้น จำเป็นต่อการสนับสนุนการพัฒนาในภาคสาขาอื่นๆ และความต้องการด้านพลังงานมีความจำเป็นที่จะรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคใต้ในช่วงเวลาดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาที่เน้นอุตสาหกรรมพลังงานทดแทนจากผลิตผลการเกษตรของภาคใต้เพิ่มการผลิตและผลผลิตเกษตรแปรรูป ปลูกพืชน้ำมัน เช่น ปาล์มเพื่อผสมน้ำมันเชื้อเพลิงตามนโยบายรัฐ อาจดำเนินการโดย ลดพื้นที่ปลูกยางหรือต้นยางที่หมดอายุแล้ว แล้วเปลี่ยนเป็นปลูกปาล์มหรือพืชพลังงานอื่นๆ ทดแทน ซึ่งต้องเริ่มในปี 2565 เพื่อจะได้ทันการใช้งานใน 10 ปีถัดไป โดยที่ปรึกษาจะแสดงข้อมูลความต้องการใช้ไฟฟ้าออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงระยะเวลา 10 ปีแรก และ 10 ปีหลังดัง**ตารางที่ 5-6 และ 5-7**

ตารางที่ 5-6 อัตราความต้องการไฟฟ้าในช่วงระยะ 10 ปีแรก

หน่วย : เมกะวัตต์ (MW)

year(s)	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
electrical demand(MW)	2,709.0	2,776.7	2,866.0	2,958.9	3,076.3	3,199.1	3,327.7	3,487.4	3,653.7	3,828.4	4,012.6	4,207.0
demand + reverse15% (MW)		3,193.2	3,295.9	3,402.8	3,537.7	3,678.9	3,826.9	4,010.5	4,201.7	4,402.6	4,614.5	4,838.1
electrical plant (add completed)	3,059.0				3,859.0		4,859.0			5,859.0		
electrical plant (add completed)					+800MW		+1000MW			+1000MW		
palm plant for biofuel												
agro processing												

หมายเหตุ: หมายถึง กำลังการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจากโรงไฟฟ้าที่สร้างเสร็จ
หมายถึง วางแผนปลูกพืชพลังงาน

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 5-6** สามารถอธิบายได้ว่า ในช่วงระยะเวลา 10 ปีแรก ภาคใต้มีความต้องการใช้ไฟฟ้า (Electrical Demand) ในปี พ.ศ.2558 อยู่ที่ 2,709 เมกะวัตต์ ซึ่งในปัจจุบันสามารถผลิตได้ 3,059 เมกะวัตต์ แต่ความต้องการใช้ไฟฟ้าจะเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งในช่วงหลังสิ้นสุดระยะเวลา 10 ปีแรก จำเป็นที่จะต้องมีโรงไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนความต้องการใช้ไฟฟ้า ทั้งจากการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่นๆ จำนวน 4,207 เมกะวัตต์ ซึ่งตามแผน PDP2015 ของกระทรวงพลังงาน ได้มีการวางแผนรองรับความต้องการไฟฟ้าไว้แล้ว โดยมีความจำเป็นจะต้องมีโรงไฟฟ้า ขนาด 800 เมกะวัตต์ ในปี พ.ศ.2562 และในปี พ.ศ.2564 และ พ.ศ.2567 จำเป็นต้องมีโรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีก 2 โรง ขนาดกำลังผลิตโรงละ 1,000 เมกะวัตต์

โดยในส่วนของพลังงานทดแทนจากพืชพลังงาน ทางกระทรวงพลังงานจะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาคการเกษตร ให้ส่งเสริมการปลูกพืชพลังงาน (ปาล์มน้ำมัน) ให้สามารถทันใช้ได้ในช่วงระยะเวลา 10 ปีหลัง ตามทางเลือกสองบวก (2+)

ตารางที่ 5-7 แสดงอัตราความต้องการไฟฟ้าในช่วงระยะ 10 ปีหลัง

หน่วย : เมกะวัตต์ (MW)

year(s)	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579
electrical demand(MW)	4,412.2	4,628.9	4,857.7	5,099.5	5,355.1	5,625.4	5,911.4	6,211.9	6,527.7	6,859.5
demand + reverse15% (MW)	5,074.0	5,323.2	5,586.3	5,864.4	6,158.4	6,469.2	6,798.1	7,143.7	7,506.8	7,888.4
electrical plant (add completed)		6,859.0				7,859.0				8,859.0
electrical plant (add completed)		+1000MW				+1000MW				+1000MW
palm plant for biofuel										
agro processing										

หมายเหตุ: หมายถึง กำลังการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจากโรงไฟฟ้าที่สร้างเสร็จ
หมายถึง วางแผนปลูกพืชพลังงาน
หมายถึง การนำพืชพลังงานที่ปลูกในช่วง พ.ศ.2565–2574 มาใช้ในการผลิตพลังงานไฟฟ้าทดแทน
หมายถึง พลังงานในการสนับสนุนอุตสาหกรรมฮาลาลและอาหารอื่นๆ

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 5-7** แสดงให้เห็นถึงความต้องการใช้ไฟฟ้า ในช่วงระยะเวลา 10 ปีหลัง ซึ่งคาดการณ์ว่า ความต้องการใช้ไฟฟ้าจะเพิ่มมากขึ้นเป็น 6,860 เมกะวัตต์ในสิ้นปี พ.ศ.2579 ซึ่งกระทรวงพลังงานจำเป็นจะต้องมีแผนรองรับ คือ มีความจำเป็นจะต้องมีโรงไฟฟ้า ซึ่งมีกำลังผลิตไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 7,888 เมกะวัตต์

(3) อุตสาหกรรม

ตามแนวการพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) เน้นการพัฒนาในสาขาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องจากการเกษตรแปรรูป ซึ่งอุตสาหกรรมจะเป็นที่รองรับชองผลผลิตการเกษตรกรรมที่ปลูกกันในภาคใต้ ในระยะ 10 ปี แรกของการพัฒนา ผลิตผลการเกษตรของภาคใต้จะไม่แตกต่างจากปัจจุบันมากนัก ซึ่งผลิตผลหลักได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และผลผลิตทางการการประมง ในช่วง 10 ปีแรก (พ.ศ.2560-2569) ของแผนการพัฒนาภาคใต้มีเป้าหมายว่าร้อยละ 80 ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากการท่องเที่ยว ส่วนอีกร้อยละ 20 มาจากอุตสาหกรรมอื่นๆ คือ 1) การขนส่ง 2) อุตสาหกรรมเบาอื่นๆ นอกเหนือจากเกษตรแปรรูป 3) อุตสาหกรรมฮาลาลดังนั้นการพัฒนาในช่วง 10 ปีแรกด้าน อุตสาหกรรม จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

สำหรับการพัฒนาในช่วง 10 ปี หลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือร้อยละ 50 และจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมไบโอดีเซล ซึ่งใช้ผลผลิตทางการเกษตรของภาคใต้เป็นวัตถุดิบ ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น โครงการพัฒนาในช่วง 10 หลังนั้น ยังไม่มีการกำหนดและได้รับอนุมัติงบประมาณ อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคใต้ในช่วงเวลาดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาที่เน้นอุตสาหกรรมพลังงานทดแทนจากผลิตผลการเกษตรของภาคใต้ และจะต้องยังคงพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาล ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระดับชาติ “ครัวไทยสู่ครัวโลก” ด้วย ซึ่งจะส่งผลให้เป็นการเพิ่มมูลค่าการส่งออก และยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงอีกด้วย

(4) เกษตรกรรม

ผลผลิตการเกษตรกรรมและพื้นที่เพาะปลูกในภาคใต้มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถจะขยายเพิ่มขึ้นได้มากกว่าเดิมมากนัก แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่ดินและแหล่งน้ำก็ยังคงสามารถที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตผลของภาคเกษตรกรรมได้ แผนพัฒนาในช่วง 10 ปีแรก จึงเน้นไปที่การพัฒนาแหล่งน้ำเป็นหลัก

ในการพัฒนาช่วง 10 ปี หลัง (พ.ศ.2570-2579) โครงการพัฒนาการเกษตรกรรมในช่วง 10 ปีหลังนั้น จะต้องสอดคล้องและสนับสนุนแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาการเกษตรกรรมของภาคใต้ของช่วงเวลาดังกล่าวยังไม่มีได้มีการกำหนดและอนุมัติงบประมาณ จึงต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปจากแผนหลักของการพัฒนา ในช่วง 10 ปีหลัง ผลิตผลของภาคเกษตรกรรมจะมีสัดส่วนที่นำมาป้อนภาคอุตสาหกรรมขอภาคใต้เพิ่มขึ้น ในขณะที่สัดส่วนการส่งออกลดลง ดังนั้นจึงต้องมีการเก็บรักษาและจัดเตรียมผลผลิตเพื่อนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น ในขณะเดียวกัน รายได้ต่อหัวของประชากรในภาคใต้จะเพิ่มสูงขึ้นค่อนข้างมาก ซึ่งจะทำให้เกษตรกรจะต้องมีรายได้โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นด้วย เมื่อผลิตผลต่อพื้นที่มีข้อจำกัดไม่สามารถเพิ่มขึ้นได้มากนัก ดังนั้น เกษตรกรจะต้องทำการเกษตรในพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น และจะต้องมีการใช้เทคโนโลยีและเครื่องจักรกลทางการเกษตรมากขึ้นรวมถึงการเน้นไปที่การผลิตพืชเพื่อพลังงานทดแทน

(5) การท่องเที่ยว

ภาคใต้นั้นมีศักยภาพซึ่งเป็นจุดแข็งในเรื่องของการท่องเที่ยวที่สำคัญและติดอันดับโลกหลายประเภท เช่น ด้านทรัพยากรธรรมชาติ (อันดับ 16 จาก 141 ประเทศ) ด้านการให้บริการ (อันดับ 21 จาก 41 ประเทศ) ด้านทรัพยากรทางศิลปวัฒนธรรม (อันดับ 34 จาก 141 ประเทศ) และด้านราคาสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว (อันดับ 36 จาก 141 ประเทศ) จากทิศทางการพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) ซึ่งแบ่งช่วงการพัฒนาออกเป็นช่วงระยะเวลา 10 ปีแรก และช่วงระยะเวลา 10 ปีหลัง เน้นการพัฒนาเป็นกลุ่มจังหวัด โดยมี

วัตถุประสงค์ คือ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใน 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ และเพื่อปรับสภาพแวดล้อมและโครงสร้างของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใน 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ให้เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนาคต

โดยในการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืนนั้น มีมิติที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาที่ต้องจัดการให้เกิด "ความสมดุล" ที่สำคัญอยู่ 4 ด้าน คือ (1) มิติเจ้าบ้าน/อุปทาน (Host) (2) มิติผู้มาเยือน (Guest) (3) กลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยว (Tourism Mechanism) และ (4) มิติด้านคุณภาพของการบริการ (Service Quality) ปัญหาการพัฒนาการท่องเที่ยวของไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันพบว่า ปัญหาของการท่องเที่ยวของประเทศไทยไม่ได้อยู่ที่ "จำนวน" ของผู้มาเยือน (นักท่องเที่ยว-Demand) สังเกตได้จากจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ประเทศได้เผชิญกับวิกฤติต่างๆ มากมาย หากแต่ปัญหาคือ "คุณภาพ" ของนักท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญที่ถูกมองข้ามมาโดยตลอดและส่งผลกระทบโดยตรงต่อการได้มาซึ่งนักท่องเที่ยวคุณภาพ คือการจัดการฐานทรัพยากรและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว (Supply) ที่ขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากอำนาจในการพัฒนาและจัดการ Supply กระจายไปยังหน่วยงานต่างๆ มากมาย อาทิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กระทรวงและหน่วยงานต่างๆ ส่งผลให้การจัดการอุปทาน ทางการท่องเที่ยวไร้ทิศทาง ไม่มีเอกภาพเท่าที่ควร รวมทั้งปัญหาที่เกิดจากการกระจายตัวของอำนาจในการบริหารจัดการ ซึ่งสวนทางกับนโยบายการพัฒนาและการตลาดของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวของรัฐ จึงสะท้อนภาพของการพัฒนาและการจัดการที่ไม่ต่อเนื่อง (Interrupted) ขาดองค์รวม (Holistic) และ ขาดการบูรณาการ (Integration) ของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ดังนั้นการพัฒนาตามทางเลือกสองบวก (2+) จะเป็นแนวทางในการส่งเสริมการมุ่งเน้นการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดเพื่อดึงดูด/รักษา นักท่องเที่ยวคุณภาพ พร้อมกับการรณรงค์ส่งเสริมพฤติกรรมการท่องเที่ยวแบบรับผิดชอบให้กับนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการสร้างผลกระทบสูงผ่านทางช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างสำนึกในการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวให้ยั่งยืน ทั้งยังช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ที่มีคุณภาพ และทำให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต่อไป

(6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างยั่งยืน ระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2560–2579) แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 แนวทางการดำเนินงาน ระยะ 10 ปีแรก

1) การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งระบบนิเวศที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ แหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ทะเลหายากและใกล้สูญพันธุ์ ได้รับการสงวนดูแลและคุ้มครองให้มีความอุดมสมบูรณ์
2) การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของเกาะและชายหาดที่สำคัญตามศักยภาพและขีดความสามารถของการใช้ประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว
3) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามศักยภาพและความเหมาะสม เพื่อรักษาความยั่งยืนของที่ดินและระบบนิเวศบนบก มีการจัดการป่าไม้และพื้นที่ต้นน้ำ เพื่อหยุดยั้งและฟื้นฟูความเสื่อมโทรมของที่ดิน รวมถึง การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ
4) จัดทำระบบตรวจสอบทรัพยากรทางทะเลและดัชนีชี้วัดการปฏิบัติหน้าที่และวางแผนรับมือการท่องเที่ยวปฏิรูประบบบำบัดน้ำเสียตามแหล่งท่องเที่ยวขนาดใหญ่ เช่น ป่าตอง อ่าวนาง และเกาะพีพี พร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนและตรวจสอบอย่างเข้มงวดกับผู้กระทำความผิด

ระยะที่ 2 แนวทางการดำเนินงาน ระยะ 10 ปีหลัง

1) แบ่งการใช้ประโยชน์ทางทะเลอย่างเป็นระบบ โดยมีมาตรการแบ่งเขตพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทะเล ด้านเขตความมั่นคงในเขตพลังงาน ด้านเขตความมั่งคั่ง ในเขตท่องเที่ยว ประมงและการพัฒนาการขนส่ง รวมถึงด้านเขตความยั่งยืน ในเขตสงวนรักษาและเขตอนุรักษ์จัดการ
2) ดำเนินตามแผนการต่าง ๆ เพื่ออนุรักษ์ช่วยเหลือสัตว์ทะเลหายาก เสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ และพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

(7) ความมั่นคง

การดำเนินการนโยบายด้านความมั่นคงสำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีระยะการพัฒนา 20 ปี เช่นเดียวกับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ คือ พ.ศ.2560-2579 โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 (พ.ศ.2560-2569) แนวทางการพัฒนาระยะ 10 ปี แรก

1) ทบทวนพัฒนา ปรับปรุง กฎหมาย กฎระเบียบเพื่อเตรียมพร้อมในการบริหารจัดการความมั่นคงมุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ให้สามารถขับเคลื่อนได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
2) จัดทำแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้อง เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งที่มีอยู่เดิม และที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้เกิดความเกื้อหนุนกัน
3) เชื่อมโยงเครือข่ายประชาคมเพื่อสนับสนุนให้เกิดความมั่นคงครอบคลุมทั้งหน่วยงานในภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนประชาชน ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาความมั่นคงจากทุกภาคส่วน
4) สร้างเครือข่ายและความร่วมมือกับองค์กรในต่างประเทศให้กว้างขวาง เพื่อพร้อมรับความมั่นคงที่เปลี่ยนแปลงไป
5) ติดตามประเมินผลความสำเร็จและผลกระทบ อย่างเป็นรูปธรรมด้วยการกำหนดดัชนีชี้วัดที่สำคัญในการประเมินสถานการณ์ที่คาดว่าจะส่งผลต่อความมั่นคงในพื้นที่

ระยะที่ 2 (พ.ศ.2570-2579) แนวทางการดำเนินงาน ระยะ 10 ปีหลัง

1) เสริมสร้างความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยและคุ้มครองการใช้ประโยชน์ทางทะเล เกิดการอำนวยความสะดวก เกิดความร่วมมือกันเป็นเครือข่ายคมนาคมขนส่ง การประมง และการท่องเที่ยวทางทะเล มีการใช้ประโยชน์ทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย
2) ส่งเสริมความร่วมมือกับภูมิภาคและนานาชาติในการสร้างความมั่นคงทุกด้าน และการจัดการภัยพิบัติ
3) จัดทำแผนงาน โครงการ ด้านความมั่นคงให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไปของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
4) ติดตามประเมินผลความสำเร็จและผลกระทบในการพัฒนา

5.8 การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้วางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning)

การแบ่งเขตพื้นที่ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning) แบ่งออกเป็น 4 พื้นที่สำคัญและมีรายละเอียดโดยสังเขปดังนี้

(1) พื้นที่กันออก ได้แก่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 เขตอุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขตป่าสงวนแห่งชาติ (เขตป่าอนุรักษ์ โซน C) เขตป่าชายเลน พื้นที่ชุ่มน้ำและแหล่งน้ำ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม เขตปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม (สปก.) พื้นที่เสี่ยงภัยธรรมชาติรุนแรง

1) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1
2) อุทยานแห่งชาติ
3) วนอุทยาน
4) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
5) เขตห้ามล่าสัตว์ป่า
6) เขตป่าสงวนแห่งชาติ (เขตป่าอนุรักษ์โซน C)
7) เขตป่าชายเลน
8) พื้นที่ชุ่มน้ำและแหล่งน้ำต่างๆ
9) พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม
10) เขตปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม (สปก.)
11) พื้นที่เสี่ยงภัยธรรมชาติรุนแรง (น้ำท่วมและดินถล่ม)

(2) พื้นที่ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

นำหลักการช่วงชั้นโอกาสด้านนันทนาการ (ROS) มาเป็นกรอบในการจำแนกเขตการท่องเที่ยว โดยกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพ การใช้ที่ดิน และลักษณะการท่องเที่ยว ซึ่งจะพิจารณาปัจจัยด้านกายภาพ การเข้าถึง สภาพของเส้นทางคมนาคม และด้านการจัดการพื้นที่ การใช้ที่ดิน ขนาดของพื้นที่ธรรมชาติเป็นสำคัญ ในการวิเคราะห์นี้จะครอบคลุมพื้นที่บนบก และพื้นที่ทะเล

1) เขตการท่องเที่ยวทางบก แบ่งเขตการท่องเที่ยวออกเป็น 6 เขต ดังนี้

ก. พื้นที่ธรรมชาติกึ่งสันโดษ (Semi-primative non-motorized, SPNM) เป็นพื้นที่ที่ยังมีป่าธรรมชาติและสภาพธรรมชาติที่ไม่ถูกเปลี่ยนแปลงโดยมนุษย์ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและค่อนข้างยากต่อการเข้าถึง

ข. พื้นที่ธรรมชาติกึ่งสันโดษโดยใช้ยานยนต์ (Semi-primative motorized, SPM) เป็นพื้นที่ที่ยังมีป่าธรรมชาติและสภาพธรรมชาติที่ไม่ถูกเปลี่ยนแปลงโดยมนุษย์ ง่ายต่อการเข้าถึง

ค. พื้นที่ธรรมชาติที่มนุษย์สร้างขึ้น (Roaded natural-modified, RN-M) เป็นพื้นที่มีสภาพเป็นธรรมชาติหรือเลียนแบบธรรมชาติและง่ายต่อการเข้าถึง

ง. พื้นที่ชนบท (Rural, R) เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีบ้านเรือน ที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่นการเข้าถึงสะดวก

จ. พื้นที่เมือง (Urban, U) เป็นพื้นที่เมือง เทศบาลหรือบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัย การเข้าถึงสะดวกมาก

2) **เขตการท่องเที่ยวทางทะเล** แบ่งเขตการท่องเที่ยวออกเป็น 5 เขต ดังนี้

ก. **พื้นที่ชั้นที่ 1 ง่ายมากต่อการเข้าถึง** อยู่ใกล้หรือติดเมือง มีสิ่งก่อสร้างมาก

ข. **พื้นที่ชั้นที่ 2 ง่ายต่อการเข้าถึง** ถัดออกจากชายฝั่งไปถึงระยะ 100 เมตร มีสิ่งก่อสร้างและพบเห็นได้ใกล้

ค. **พื้นที่ชั้นที่ 3 ยากต่อการเข้าถึง** ระยะ 100 เมตร ถึง 1 กิโลเมตร จากชายฝั่ง พบเห็นสิ่งก่อสร้างได้บ้าง

ง. **พื้นที่ชั้นที่ 4 ค่อนข้างห่างไกล** 1-50 กิโลเมตรจากชายฝั่งมีความเป็นธรรมชาติสูง

จ. **พื้นที่ชั้นที่ 5 ห่างไกลมาก** นอกชายฝั่งตั้งแต่ 50 กิโลเมตรออกไปมีความเป็นธรรมชาติสูงมาก

(3) พื้นที่ศักยภาพด้านเกษตรกรรม

พื้นที่มีศักยภาพเพื่อการเกษตรกรรมจำแนกระดับความเหมาะสม 5 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง ระดับต่ำ พื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมและพื้นที่กันออก

พื้นที่มีศักยภาพสูง คือ พื้นที่ที่มีคุณภาพดินดี และมีระบบชลประทานอยู่ในพื้นที่ พื้นที่ในบริเวณนี้ควรสงวนรักษาไว้เพื่อกิจกรรมทางด้านเกษตรเท่านั้น

พื้นที่มีศักยภาพปานกลาง คือ พื้นที่ที่ควรพิจารณากันไว้เพื่อการเกษตร ได้แก่ พื้นที่ที่มีคุณภาพของดินดีหรือเป็นพื้นที่ชลประทาน พื้นที่เหล่านี้มีศักยภาพปานกลางซึ่งอาจได้รับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงด้านการเกษตรโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีลักษณะดินดีอาจมีการจัดระบบชลประทานเพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในอนาคตต่อไป

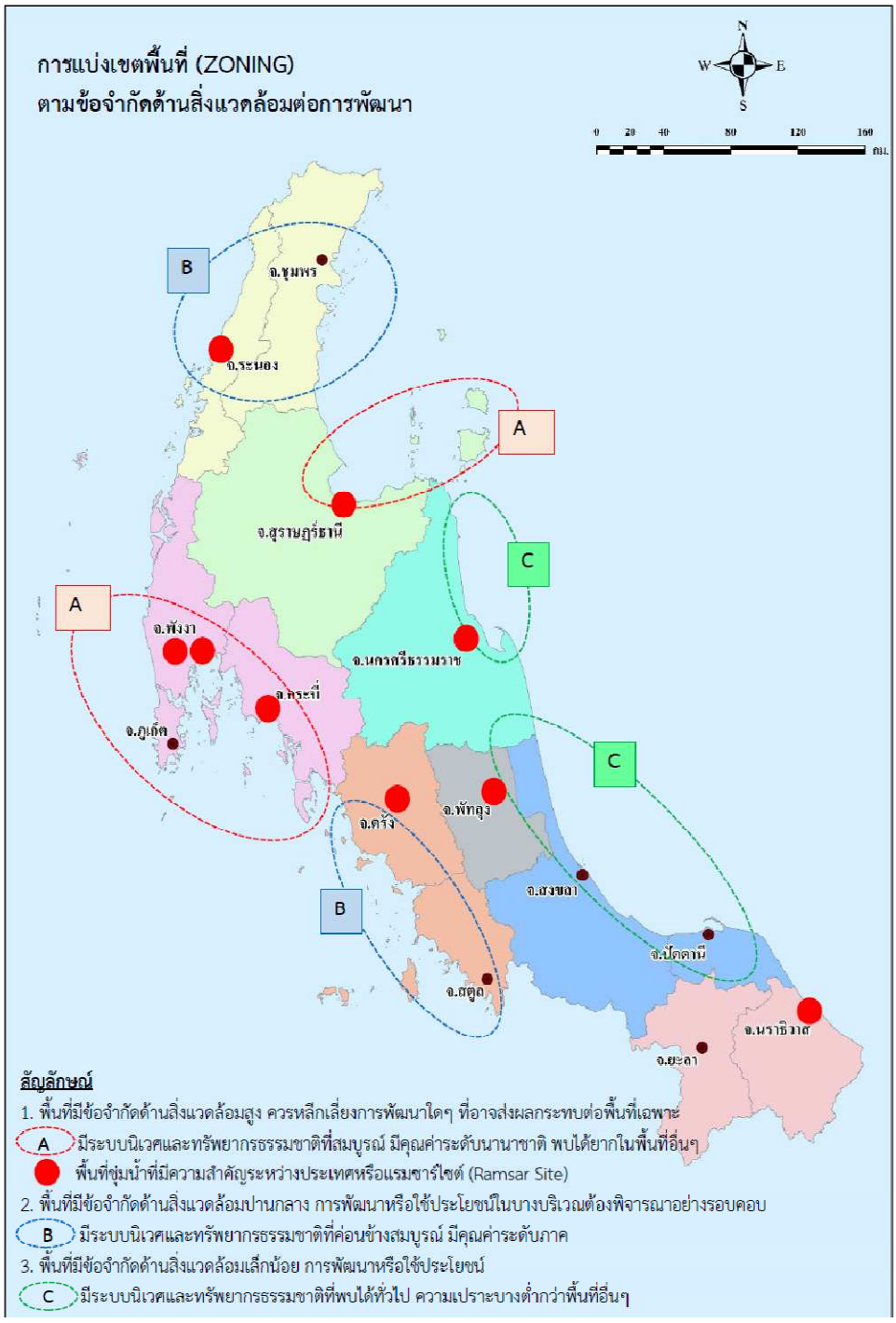
พื้นที่มีศักยภาพต่ำ คือ พื้นที่มีศักยภาพต่ำทั้งในเชิงคุณภาพของดินและแหล่งน้ำ ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ทั่วไปที่ไม่มีศักยภาพสำหรับการเกษตรกรรม อย่างไรก็ตามพื้นที่บริเวณดังกล่าวสามารถปรับปรุงให้มีคุณภาพดีขึ้นได้ด้วยการปลูกพืชคลุมดินเพื่อรักษาหน้าดินและเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ของอินทรียวัตถุในดินหรือนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

(4) พื้นที่ศักยภาพด้านอุตสาหกรรม

1) **พื้นที่ไม่เหมาะสมสำหรับการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม** เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมสูงมากหรือพื้นที่ที่ไม่ควรตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมลพิษสูง

2) **พื้นที่ที่สามารถตั้งโรงงานอุตสาหกรรมได้แต่ต้องมีมาตรการที่เข้มงวด** เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 2A 2B (มติ ครม.เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เมื่อ 21 ก.พ. 2538 พื้นที่ป่าเศรษฐกิจ (มติ ครม.เรื่องการจำแนกการใช้ประโยชน์ทรัพยากรดินป่าไม้ เมื่อ 17 มี.ค. 2535) พื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีเป็นต้น

3) พื้นที่เหมาะสมสำหรับการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมปานกลาง-ต่ำ **ได้แก่พื้นที่นอกเหนือจากพื้นที่ที่ห้ามตั้งโรงงานอุตสาหกรรมและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสูง**



รูปที่ 5-9 การแบ่งเขตพื้นที่ (Zoning) ตามข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

จาก**รูปที่ 5-9** แสดงถึงการแบ่งเขตพื้นที่ตามข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษา ได้จัดพื้นที่สำหรับการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อให้สามารถพัฒนาได้ตามแผนที่นำทาง (Road Map) ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)

5.9 ข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมายและองค์กร

ที่ปรึกษาทางด้านกฎหมายและองค์กรจึงเสนอให้มีการจัดตั้ง "คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้" ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติเพื่อประสานการดำเนินงานระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้มีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายให้ได้ตามเป้าหมายที่แผนแม่บทกำหนด และติดตามตรวจสอบประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดตั้งคณะกรรมการในลักษณะนี้เพื่อแก้ไขปัญหาในเชิงของการบริหารราชการแผ่นดิน จึงอาศัยกลไกทางด้านกฎหมายตามความในมาตรา 11 (8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 ซึ่งนายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีวางระเบียบปฏิบัติราชการ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินเป็นไปโดยรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 หรือกฎหมายอื่นได้ โดยออกเป็นกฎหมายลำดับรองที่เรียกว่า "ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พ.ศ. ...."

โดยรายละเอียดของการจัดตั้งคณะทำงานนั้น ที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในเล่มแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

บทที่ 6

การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บทที่ 6
การเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เนื่องจากการพัฒนาที่ผ่านมา การรับรู้ของประชาชนในพื้นที่เกิดขึ้นภายหลังกระบวนการตัดสินใจในระดับนโยบายและแผนงานมาแล้ว โดยที่ภาครัฐผู้พัฒนาโครงการส่วนใหญ่ไม่ได้นำการมีส่วนร่วมหรือการเรียนรู้ในมิติของชุมชนมาใช้ในขั้นตอนการวางแผนระดับนโยบายหรือแผนงาน ขณะเดียวกันไม่มีส่วนงานหลักที่ทำหน้าที่เชิงรุกในการสื่อสารเชิงบวกหรือเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุนต่างๆ สู่สาธารณะอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสได้รับผลกระทบ ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริงได้รับข้อมูลที่เกี่ยวกับโครงการที่ ไม่ครบถ้วนเพียงพอที่จะเป็นภูมิคุ้มกันต่อข่าวสารเชิงลบที่ได้รับ ดังนั้นกระบวนการคิดและตัดสินใจด้วยตนเองของชุมชนจึงเป็นไปตามข้อมูลที่ได้รับ ทำให้เกิดเป็นกระแสการต่อต้านการพัฒนาระดับโครงการและส่งผลต่อการพัฒนาตามนโยบายของประเทศ การศึกษาในครั้งนี้จึงใช้การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ หรือ SEA เป็นเครื่องมือซึ่งจะให้โอกาสผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการศึกษาในกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานหลักๆ 3 งาน ได้แก่ 1) งานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2) งานประชาสัมพันธ์โครงการ และ 3) งานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร (Information Operation : IO) มีผลการดำเนินงานตามลำดับดังนี้

6.1 แนวทางการจัดกิจกรรมเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาของโครงการซึ่งมุ่งเน้นไปที่ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล ซึ่งมีหลายจังหวัดที่มีการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ของหน่วยงานภาครัฐและถูกคัดค้านจากภาคส่วนต่างๆ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพร โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จังหวัดสงขลา โครงการท่าเทียบเรือคลองรั้วจังหวัดกระบี่ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล เป็นต้น ดังนั้นเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดปัญหาอุปสรรค อันจะทำให้กิจกรรมที่กลุ่มที่ปรึกษาวางแผนไว้ไม่ประสบความสำเร็จ กลุ่มที่ปรึกษาจึงศึกษาภูมิหลังของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์การคัดค้านในพื้นที่ เพื่อนำมาเลือกแนวทางการเข้าถึงชุมชน และรูปแบบกิจกรรมให้เหมาะสม รวมทั้งสำรวจสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อทำความเข้าใจลักษณะทางกายภาพ และวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ศึกษา และใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม

6.1.1 การทบทวนผลการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการต่างๆ ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

กลุ่มที่ปรึกษาได้ศึกษาทบทวนผลการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากรายงาน EIA และ EHIA ของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้มาศึกษาทบทวน โดยเฉพาะในส่วนของการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วม ได้แก่

1) รายงานการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) รายงานวิจัยโครงการศึกษาวิจัยสิทธิชุมชน และผลกระทบจากโครงการพัฒนาภาคใต้ ของสำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ

3) รายงานการศึกษาโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่

(1) โครงการศึกษาความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ศึกษาแล้วเสร็จ)

(2) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกและถมทะเล ระยะที่ 1 บริเวณปากคลองปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล ของกรมเจ้าท่า (ศึกษาแล้วเสร็จ)

(3) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือและศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในอ่าวไทย ของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด (ศึกษาแล้วเสร็จ)

(4) โครงการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ของกรมเจ้าท่า (อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา)

(5) โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของกรมเจ้าท่า (อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา)

(6) โครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายละเอียดเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร ของกรมเจ้าท่า (อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา)

แนวคิดในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกลุ่มที่ปรึกษามีความสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของโครงการพัฒนาต่างๆ ในพื้นที่ภาคใต้ที่ได้ศึกษาทบทวนดังกล่าวข้างต้น โดยเสนอให้โครงการนำเสนอข้อมูลกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างชัดเจน ทั่วถึงตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ ทั้งนี้ควรให้ข้อมูลโดยการพูดคุยอธิบายรายละเอียดโครงการ ให้กับกลุ่มผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน โต๊ะอิหม่าม ผู้อำนวยการโรงเรียน สมาชิกสภาเทศบาลในพื้นที่ สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ให้เข้าใจในรายละเอียดโครงการ โดยเน้นการเข้าพูดคุยเป็นกลุ่มๆ ก่อนมีการจัดประชุมใหญ่ หากจัดประชุมใหญ่เลยโอกาสที่การจัดประชุมจะล้มเหลวมีสูงมาก (ดูรายละเอียดใน**ภาคผนวก ง1**)

6.1.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Analysis)

เพื่อให้การดำเนินงานการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาโดยแท้จริง กลุ่มที่ปรึกษาจึงได้วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยแยกเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางตรง (Primary Stakeholder) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางอ้อม (Secondary Stakeholder) (รายละเอียดแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง2**)

สำหรับการประชุมกลุ่มเล็ก ซึ่งเป็นการประชุมระดับท้องถิ่น หมู่บ้าน หรือชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางตรงที่เชิญเข้าร่วมประชุม เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน คณะกรรมการหมู่บ้าน กลุ่มอาชีพ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น ส่วนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางอ้อม ได้แก่ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในพื้นที่ เช่น เครือข่ายประชาชนติดตามแผนพัฒนาจังหวัดสตูล สมัชชาคนปากน้ำ เป็นต้น

ส่วนการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ซึ่งเป็นการประชุมระดับจังหวัดจึงมีผู้เข้าร่วมประชุมที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางตรงที่มาจากการประชุมกลุ่มเล็กและหน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น ส่วนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางอ้อมเป็นไปในทางเดียวกับการประชุมกลุ่มเล็ก ตัวอย่างเช่น สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว มูลนิธิอันดามัน เป็นต้น

สำหรับการสัมมนาซึ่งเป็นการประชุมที่ขยายวงกว้างขึ้นมา ได้แก่ การสัมมนาครั้งที่ 1 ซึ่งเป็นการประชุมระดับภาค ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางตรงและทางอ้อมนอกจากจะเป็นภาคส่วนที่เข้าร่วมประชุมกลุ่มเล็กและการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group แล้ว จะมีภาคส่วนต่างๆ เช่น องค์กรหรือหน่วยงานระดับภาคเข้าร่วม

ประชุม ตัวอย่างเช่น สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 สงขลา สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เป็นต้น ส่วนการสัมมนาครั้งที่ 2 ที่จัดขึ้นที่กรุงเทพฯ มีกลุ่มเป้าหมายมุ่งเน้นไปที่หน่วยงานภาครัฐส่วนกลางที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นจะเป็นหน่วยงานภาครัฐในส่วนภูมิภาค หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ประชาชนที่เคยเข้าร่วมประชุมในครั้งที่ผ่านมา สื่อมวลชน เป็นต้น

6.1.3 การรับฟังความคิดเห็นจากผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ก่อนการดำเนินงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบหน่วยงานต่างๆ ทั้งส่วนกลาง และหน่วยงานในพื้นที่โครงการ เพื่อแนะนำโครงการและรับทราบข้อมูลและความเห็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลของโครงการที่มีการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อนำไปใช้ประกอบการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมิให้เกิดความขัดแย้งหรือสับสนในข้อมูลของประชาชน โดยกลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

(1) กรมเจ้าท่า

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2558 และวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เพื่อขอรับทราบรายละเอียดและสถานภาพของโครงการต่างๆ ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะที่อยู่ในพื้นที่โครงการ รวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่างๆ รวมถึงการจัดการการมีส่วนร่วมของโครงการนั้นๆ ตลอดจนความเห็น ข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการของกลุ่มที่ปรึกษา ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ให้ข้อมูลและความเห็น สรุปได้ดังนี้

1) สถานะโครงการที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกรมเจ้าท่าในพื้นที่จังหวัดภาคใต้

ก. โครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่

- โครงการท่าเทียบเรือน้ำลึกอำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- โครงการท่าเรือระนอง มีความลึกร่องน้ำประมาณ 8 เมตร ใช้เป็นท่าเรือขนส่งระดับภูมิภาค ปัจจุบันมีปัญหาเรื่องร่องน้ำระหว่างประเทศ และต้องพัฒนาการขนส่งทางบกเสริม
- โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 1 เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าทั่วไป ปัจจุบันมีการใช้งานจนเต็ม capacity แล้ว รวมทั้งมีปัญหาเรื่องการตกตะกอน และปัญหาผลกระทบต่อโบราณสถาน ขณะเดียวกันภาครัฐเองก็ไม่มีนโยบายที่จะขยายพื้นที่อีก แม้ว่าจะมีการจัดหาที่ดินโดยรอบไว้แล้ว จึงได้ทำการศึกษาเพื่อจะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 ขึ้นในเขตอำเภอจะนะเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าส่วนที่เกินจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 1

ข. โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา ได้แก่

- โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือ รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- โครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา โดยได้จัดประชุม ค.1 แล้ว และเริ่มมีกลุ่มคัดค้านเนื่องจากมีการนำข้อมูลไปเชื่อมโยงกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา และโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2

- โครงการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จากการที่กลุ่มต่อต้านซึ่งส่วนหนึ่งมาจากนอกพื้นที่ปิดเวทีจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ค.1 เมื่อเมษายน 2557 จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการรับฟังความคิดเห็นโครงการ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นประธาน และมีฝ่ายความมั่นคงร่วมด้วย ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ทำหนังสือสอบถามความก้าวหน้าของการดำเนินการไปที่จังหวัดแล้ว โดยมีแผนจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ภายใน 2-3 เดือนต่อจากนี้ ระหว่างที่ชะลอโครงการได้ทำการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งให้นำประเด็นการกำหนดให้อำเภอจะนะเป็นศูนย์กลางครัวอาหารของอาเซียนไปพิจารณาความเกี่ยวข้องกับโครงการเพิ่มเติมด้วยก่อนจัดประชุม

- โครงการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เมื่อปี 2552 มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และได้รับความเห็นชอบแล้ว แต่มีการคัดค้านและให้ทำ EHIA ตามกฎหมาย ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษา EHIA ในปี 2559 พร้อมทั้งทบทวนรายงานการศึกษา EIA ดังระบุข้างต้นด้วย

2) การเผยแพร่ข้อมูล "คนสตูลคิด เจ้าท่าทำ ท่าเรือปากบารา"

ก. กรมเจ้าท่าชี้แจงว่า ข้อมูลที่นำเสนอในแผ่นพับเป็นข้อมูลที่มีการเผยแพร่อยู่แล้วทั้งในเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า ข้อมูลจากหอการค้าจังหวัดสตูล สภาอุตสาหกรรมจังหวัดสตูลก็มีข้อมูลเกี่ยวกับปากบาราทั้งสิ้น ดังนั้นจึงไม่ถือว่าเป็นเรื่องผิดปกติ กรมเจ้าท่าเพียงตรวจสอบว่าข้อมูลที่นำเสนอที่มีความเกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่านั้นถูกต้องหรือไม่ เพราะบทบาทของกรมเจ้าท่า ไม่มีหน้าที่กำหนดว่าจะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือในที่ใดๆ ได้หรือไม่

ข. รูปแบบการดำเนินโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาคประชาชน ดำเนินการตามรูปแบบที่ใช้กันอยู่ทั่วไป เช่น การจัดประชุมกลุ่มย่อย การจัดสัมมนา ซึ่งผลตอบรับส่วนมากจะเป็นเชิงลบมากกว่าเชิงบวกขึ้นอยู่กับรูปแบบการใช้ประโยชน์ท่าเรือของโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือที่ใช้ประโยชน์เพื่อการโดยสารมักจะไม่ค่อยมีปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ ในขณะที่โครงการก่อสร้างท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าจะมีปัญหาการต่อต้านมากกว่า

3) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการของกลุ่มที่ปรึกษา

ก. ที่ปรึกษาควรหาข้อมูลในพื้นที่จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายสนับสนุน และฝ่ายคัดค้านจะทำให้รับทราบข้อเท็จจริงที่ครอบคลุมทุกมิติ

ข. ที่ปรึกษาควรประสานเพื่อขอรับทราบข้อมูลจากคุณชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการ สนข. เกี่ยวกับผลการประชุมคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้วย

ค. การพัฒนาแบบเต็มรูปแบบเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ยาก มีความเป็นไปได้น้อย อาจจะไม่จำเป็นต้องศึกษา แต่ควรเสนอทางเลือกที่ประชาชนรับได้ เช่น อุตสาหกรรมประเภทใด ท่าเรือรูปแบบใด หรือขนส่งทางบกระบบใด เป็นต้น

ง. การนำเสนอผลการศึกษาตามทางเลือกต่างๆ ประเด็นหลักที่พิจารณาคือด้านการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นที่ปรึกษาควรพิจารณาให้ครบถ้วนถึงทางออกในกรณีที่ไม่มีท่าเรือเกิดขึ้น การขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออก จะทำอย่างไร

จ. ผลการศึกษาของโครงการ ต้องสามารถตอบได้ว่าจะมีท่าเรือหรือไม่ ถ้ามีท่าเรือจะก่อสร้างที่ไหน มีข้อกำหนดอย่างไร ถ้าไม่มีท่าเรือการขนส่งสินค้าจะทำอย่างไร มีผลกระทบอย่างไร แต่ที่สำคัญที่สุดนโยบายของภาครัฐต้องชัดเจน ว่าจะกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคใต้ไปในทิศทางใด เพื่อไม่ให้ประชาชนเกิดความสับสน

(2) ผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดในพื้นที่โครงการ

ระหว่างวันที่ 9-16 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดกระบี่ จังหวัดสตูล และจังหวัดนครศรีธรรมราช และวันที่ 12 มกราคม 2559 เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา และผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสงขลา เพื่อแนะนำโครงการ และขอรับทราบข้อมูลด้านศักยภาพ ข้อจำกัด โอกาส และนโยบาย แผนงาน โครงการของการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวเนื่องกับภาคการเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว พลังงาน คมนาคมขนส่ง และความมั่นคง รวมทั้งความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ สรุปประเด็นสำคัญตามพื้นที่การเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แนว ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้ดังนี้ (รายงานการประชุมของแต่ละจังหวัด แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง3**)

1) จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง

วันที่ 9 และ 10 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพรและผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ (**รูปที่ 6-1**) สรุปข้อมูลสำคัญดังแสดงใน**ตารางที่ 6-1**

รูปที่ 6-1 การประชุมร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดระนองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) จังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดกระบี่

วันที่ 11 และ 16 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่และปลัดจังหวัดนครศรีธรรมราช และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ สรุปข้อมูลสำคัญดังแสดงใน**ตารางที่ 6-2**

ตารางที่ 6-1 สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง
1. ด้านเศรษฐกิจ	- การพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดชุมพรในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเน้นการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามภาคเกษตรกรรม ยังคงทำรายได้สูงสุดเป็นลำดับที่หนึ่งของจังหวัด	- รายได้ของจังหวัดระนองส่วนใหญ่มาจากภาคเกษตร (รวมประมง) ประมาณร้อยละ 40 การค้าชายแดน ประมาณร้อยละ 30 การท่องเที่ยว ร้อยละ 10 ส่วนที่เหลือมาจากภาคอื่น อย่างไรก็ตาม หากพิจารณารายปี พบว่า ปัจจุบันรายได้ลดลง โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง อยู่ลำดับสุดท้ายของภาคใต้ - ทางจังหวัดมีแนวคิดให้ภาคการท่องเที่ยวเอื้อประโยชน์กับภาคการเกษตร ด้วยการรับซื้อผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ รวมทั้งผลักดันให้มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยว
2. ด้านคมนาคม	- มีแนวคิดผลักดันให้มีการก่อสร้างสะพานบริเวณบ้านปากจั่น อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง เพื่อข้ามแม่น้ำกระบุรีไปยังเมืองมะลิวัลย์ จังหวัดเกาะสอง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากจังหวัดชุมพร แต่ยังไม่เป็นที่ยอมรับจากฝั่งจังหวัดระนอง - มีแนวคิดที่จะเชื่อมโยงการคมนาคมสองฝั่งทะเล โดยการขุดคลองเชื่อมต่อระหว่างคลองธรรมชาติในจังหวัดชุมพรกับคลองธรรมชาติ ในจังหวัดระนอง เพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางถนน เช่น การเคลื่อนย้ายเรือประมง โดยรถบรรทุกเพื่อไปทำประมงในทะเลฝั่งอันดามันในช่วงฤดูมรสุมด้านฝั่งอ่าวไทย เป็นต้น	- ปัจจุบันจังหวัดระนองมีท่าเรืออเนกประสงค์รับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส เข้าเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ และท่าเทียบเรือตู้สินค้าสามารถรองรับเรือสินค้า/ตู้สินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งส่วนใหญ่ขนส่งไปยังประเทศอินเดียและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา แต่ประสบปัญหาไม่คุ้มทุนเนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าเพียงเที่ยวเดียว แล้ววิ่งเรือเปล่ากลับ อีกทั้งการขนสินค้ามายังท่าเรือระนองโดยรถบรรทุกมีค่าใช้จ่ายสูง - ท่าเรือระนอง ร่องน้ำมีความลึกประมาณ 8 เมตร ในอนาคตควรพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ โดยขุดร่องน้ำให้มีความลึก 9-12 เมตร และหากพัฒนาหน้าท่าเรืออีกประมาณ 5-10 เมตรจะสามารถรองรับเรือท่องเที่ยวที่ปัจจุบันมีความประสงค์ที่จะใช้ท่าเรือนี้ได้เป็นอย่างดี ส่วนการขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจรและพัฒนาระบบการขนส่งทางราง จะลดต้นทุนการขนส่งให้ต่ำลง ซึ่งจะได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการ ให้มาใช้ท่าเรือระนองเพิ่มขึ้น - หอการค้าจังหวัดระนอง ไม่สนับสนุนแนวคิดการเชื่อมโยงจังหวัดระนองกับชุมพร โดยการขุดคลองเชื่อมต่อคลองธรรมชาติระหว่าง 2 จังหวัด เนื่องจากต้องผ่านพื้นที่เกษตร พื้นที่ชุมชน และภูเขาสูง อีกทั้งอาจประสบปัญหาความแตกต่างของระดับน้ำทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน และไม่เห็นด้วยกับแนวคิดสร้างสะพานเพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองมะลิวัลย์ จังหวัดเกาะสอง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาตามแนวคิดของจังหวัดชุมพร เพราะจังหวัดระนองอาจไม่ได้รับประโยชน์จากการนี้

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง
3. ด้านท่องเที่ยว	-	-
4. ด้านอุตสาหกรรม	-	- จังหวัดระนองไม่มีอุตสาหกรรมหนัก ที่มีอยู่ส่วนหนึ่งเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปจากการประมงเพื่อส่งจำหน่ายทั้งภายนอกและภายในประเทศ แต่ปัจจุบันประสบปัญหาขาดวัตถุดิบ ในภาพรวมขณะนี้มีโรงงานที่มีมลภาวะรวม 280 โรง (โรงงานจำพวกที่ 3 ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535) มีโรงงานปลาป่นรวม 11 โรงงาน ไม่มีอุตสาหกรรมโม่หิน เนื่องจากหินมีแร่เจือปนจึงไม่สามารถออกใบอนุญาตให้ได้ - จังหวัดเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมยั่งยืน ไม่มีมลภาวะโดยคาดหวังเป็นเมืองท่าคลังสินค้ามากกว่าเมืองอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมการซ่อมเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันเติบโตตามไปด้วยหากกิจกรรมท่าเรือเติบโตขึ้น ส่วนแนวโน้มในการพัฒนาจะเป็นไปตามยุทธศาสตร์ของจังหวัดระนอง คือเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพชั้นนำ
5. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	- ปัจจุบันจังหวัดชุมพรประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งจำนวน 31 จุด รวมระยะทางประมาณ 94 กิโลเมตร ส่วนการแก้ไขในปัจจุบันแยกเป็น 2 วิธี กล่าวคือ หากเป็นหาดทรายที่เป็นโคลนจะใช้วิธีการนำไม้ไผ่มาปักขวางบริเวณริมชายฝั่ง และใช้เกเบี้ยน (Gabion) - คาดว่าอีกประมาณ 5-6 ปีข้างหน้า จังหวัดชุมพรอาจจะประสบปัญหาขาดแคลนน้ำ แต่หากมีการดำเนินโครงการอ่างเก็บน้ำท่าแซะ จะช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าวได้	- พื้นที่จังหวัดระนองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ จึงอาจไม่สามารถขยายหรือพัฒนาโครงการต่างๆ ได้ แต่หากมีการพัฒนาระบบคมนาคมเดิมให้สามารถใช้ประโยชน์ได้คุ้มค่าสูงสุดจะเหมาะสมกว่า เพราะจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย - ปัจจุบันจังหวัดมีปัญหาด้านกลิ่นรบกวน จากโรงงานปลาป่นและมีปัญหาเรื่องขยะมูลฝอย ซึ่งยิ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวก็ยิ่งเพิ่มปัญหา การพัฒนาจึงควรบรรเทาปัญหานี้ควบคู่ไปด้วย
6. ด้านความมั่นคง	-	- ปัญหาที่มีความเป็นห่วงจากการพัฒนา คือปัญหายาเสพติด แรงงานต่างด้าว และอาชญากรรม

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง
7. ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ	- การลงพื้นที่ของที่ปรึกษาขอให้พิจารณากิจกรรมที่มีความเหมาะสม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความแตกแยก - การเรียนรู้ร่วมกันต้องเน้นการลงพื้นที่ และการแนะนำตัวกับทางชุมชน ควรทำความเข้าใจกับกลุ่มแกนนำในพื้นที่ เนื่องจากชาวบ้านได้รับข้อมูลที่อาจไม่สอดคล้องกับข้อมูล ของโครงการจากกลุ่มต่างๆ มาระยะหนึ่งแล้ว บริษัทที่ปรึกษาควรศึกษาข้อมูลเพื่อให้เข้าถึงกลุ่มแกนนำในพื้นที่ที่แท้จริง - แนวทางการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา ควรให้อยู่บนพื้นฐานศักยภาพของพื้นที่ อีกทั้งควรพิจารณาถึงความเชื่อมโยงของโครงการปัจจุบันในพื้นที่และโครงการใหม่ รวมถึงความคุ้มทุน แต่หากไม่สามารถพัฒนาโครงการได้ครบถ้วนตามแผนทั้งหมด ก็อาจดำเนินการส่วนที่สามารถดำเนินการได้ไปก่อนเพื่อเป็นการเริ่มต้นการพัฒนาพื้นที่ - การศึกษาของโครงการนี้เป็นประโยชน์ต่อจังหวัดชุมพรในการวางแผนเพื่อพัฒนาจึงขอให้ส่งข้อมูลผลการศึกษาดังกล่าวให้จังหวัดชุมพร เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป	- การศึกษาโครงการนี้จำเป็นต้องมีการสื่อสารให้ชัดเจนและถูกต้อง เนื่องจากการสื่อสารในปัจจุบันมีความรวดเร็ว หากมีการสื่อสารข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง อาจส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา และควรต้องเริ่มจากชุมชนเป็นหลัก - การพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง อาจไม่คุ้มต่อการลงทุนเนื่องจากคาดว่าผู้ประกอบการจะใช้ท่าเรือขนส่งสินค้าในประเทศสิงคโปร์มากกว่า แต่หากพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ตอนกลางจะได้รับความสนใจจากผู้ประกอบธุรกิจมากกว่า เนื่องจากการขนส่งจากภาคกลาง ภาคใต้ตอนบนและภาคใต้ตอนล่างมายังภาคใต้ตอนกลางเป็นระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป

ตารางที่ 6-2 สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดกระบี่

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดนครศรีธรรมราช	จังหวัดกระบี่
1. ด้านเศรษฐกิจ	- รายได้หลักของจังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนใหญ่มาจากภาคเกษตร เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และผลไม้ รองลงมาเป็นรายได้จากภาคประมงและอุตสาหกรรม ต่อเนื่องจากภาคเกษตร เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยาง อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มซึ่งปัจจุบันมีโรงงานขนาดใหญ่อยู่ 2 โรง และกำลังจะมีเพิ่มขึ้นอีก 2 โรง ส่วนอุตสาหกรรมอื่นมีเช่น อุตสาหกรรมโม่หิน - มีการวางแผนพัฒนาการเกษตรผสมผสานอย่างยั่งยืน เพื่อส่งเสริมให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น ส่วนการมี พ.ร.บ.ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม คาดว่าจะทำให้พื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมัน 4 แสนไร่ในปัจจุบันเพิ่มเป็น 6 แสนไร่ - ปัจจุบันมังคุดและทุเรียนบางส่วนในพื้นที่อำเภอพรหมคีรี ลานสกา ฉวาง และนบพิตำ มีชาวจีนมารับซื้อแล้วส่งออกไปยังประเทศจีน - ทิศทางการพัฒนาในอนาคตของจังหวัด คือเป็นศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบราง และทำการเกษตรอย่างยั่งยืน ไม่เน้นการปลูกพืชเชิงเดี่ยว	- ระบบเศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่ ขึ้นอยู่กับการท่องเที่ยวเป็นหลัก รองลงมาเป็นภาคเกษตร เช่น ยางพารา และปาล์มน้ำมัน มีรายได้ต่อหัวสูงเป็นลำดับที่ 13 ของประเทศ GPP ขยายตัวเป็นลำดับที่ 3 และรายได้ต่อหัวเป็นลำดับที่ 2 ของภาคใต้
2. ด้านคมนาคม	- ปัจจุบันที่อำเภอท่าศาลา มีท่าเรือของเอกชนใช้ขนส่งเฉพาะแร่ไปยังประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ - ทางหลวงหมายเลข 44 สร้างขึ้นภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่จังหวัดภาคใต้ (southern seaboard) เชื่อมต่อระหว่างอำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ฝั่งอ่าวไทย) ไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่อำเภอปลายพระยา จังหวัดกระบี่ (ฝั่งอันดามัน) - ปัจจุบันมีโรงงานรวม 3 โรงงาน ที่ใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าของตนไปยังท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง เพื่อส่งออกไปยังยุโรป อินเดีย และศรีลังกา ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงเนื่องจากการเดินรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สะดวก หากรถไฟทางคู่ทุ่งสง-กันตังแล้วเสร็จจะช่วยให้โรงงานลดต้นทุนได้	- จังหวัดกระบี่มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เป็นกรอบในการพัฒนาระบบ - ในการเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียงควรพัฒนาระบบขนส่งทางรางสำหรับขนคนและสินค้าในเส้นทาง Southern Seaboard ในขณะที่การเชื่อมโยงพื้นที่ภายในจังหวัดที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน คือการสร้างสะพานเชื่อมระหว่างเกาะลันตาน้อยกับเกาะลันตาใหญ่ ซึ่งคาดว่าจะเปิดใช้ในเดือนมีนาคม 2559

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดนครศรีธรรมราช	จังหวัดกระบี่
	- อำเภอทุ่งสง อยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางของภาค จึงเหมาะสมกับการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนและภาคใต้ตอนล่าง และระหว่างพื้นที่ชายฝั่งด้านตะวันตกและชายฝั่งด้านตะวันออก ปัจจุบันมีศูนย์กระจายสินค้าอยู่ในอำเภอทุ่งสง ซึ่งจะพัฒนาปรับพื้นที่เป็นพื้นคอนกรีตขนาดประมาณ 85 ไร่ เพื่อการขึ้น-ลงสินค้า และปีงบประมาณ 2559 ยังได้รับงบประมาณกว่า 40 ล้านบาทเพื่อพัฒนาต่อไป	
3. ด้านท่องเที่ยว	- การท่องเที่ยวไม่ใช่แหล่งรายได้หลักของจังหวัด โดยการท่องเที่ยวเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	- จังหวัดกระบี่ได้กำหนดให้จังหวัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อพักผ่อนอย่างสงบ การพัฒนาให้เป็นพื้นที่เพื่อขนส่งสินค้าจะเป็นไปได้ยาก - จังหวัดชายฝั่งอันดามันมีความต้องการปริมาณไฟฟ้า เพิ่มขึ้นทุกปีแต่มีกลุ่มมวลชนและผู้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่ไม่เห็นด้วยกับการสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหินในจังหวัดกระบี่ เนื่องจากคาดว่าเส้นทางขนส่งถ่านหินจะผ่านเกาะลันตา และเกาะพีพี อันจะเป็นภาพที่อาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวกลุ่มสแกนดิเนเวียที่ชอบธรรมชาติ ความสงบเงียบของแหล่งท่องเที่ยวเปลี่ยนไปท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นแทน ซึ่งจะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่ตามมา
4. ด้านอุตสาหกรรม	- การยื่นขอเปลี่ยนแปลงผังเมือง ในส่วนที่กำหนดให้พื้นที่บางส่วนของอำเภอสิชลและท่าศาลาเป็นสีม่วง ทำให้ภาคประชาชนคาดว่าจะเป็นการเปิดช่องให้มีโรงไฟฟ้า หรือโรงงานของบริษัท เชฟรอน ในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งภาคประชาชนไม่ต้องการ - การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ซึ่งมีโครงการจะสร้างโรงไฟฟ้าในพื้นที่อำเภอหัวไทรนั้น ปัจจุบัน กฟผ.กำลังดำเนินการด้านมวลชนสัมพันธ์ เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง	- อุตสาหกรรมในจังหวัดกระบี่ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปยางพารา แปรรูปปาล์มน้ำมัน - ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวคิดของผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ คือนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน โดยมุ่งพัฒนาให้เป็นเมืองปาล์มน้ำมัน เนื่องจากปาล์มน้ำมันในพื้นที่จังหวัดกระบี่มีคุณภาพที่ดีที่สุด มีพื้นที่ในการปลูกปาล์มน้ำมันเป็นลำดับที่ 2 ของภาคใต้ แต่สามารถให้ผลผลิตปาล์มน้ำมันได้สูงสุด

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดนครศรีธรรมราช	จังหวัดกระบี่
5. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	- สภาพพื้นที่ชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอปากพนัง และอำเภอหัวไทร ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งมาก	- จากการที่ประชาชนชาวจังหวัดกระบี่ มีความหวงแหนทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากเป็นทรัพยากรที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้แก่ครอบครัว หากมีโครงการพัฒนาต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ โครงการนั้นๆ จะไม่เป็นที่ยอมรับจากกลุ่มต่างๆ ในจังหวัด - ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ปัจจุบัน เช่น น้ำเสียจากโรงงานผลิตน้ำมันปาล์ม น้ำเสียและขยะชุมชนที่เริ่มรุนแรงขึ้น - มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งบริเวณที่ถูกกัดเซาะมากที่สุดอยู่ที่ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา นอกจากนี้ที่เกาะลันตายังมีปัญหาด้านน้ำเสียและขยะมูลฝอยอีกด้วย
6. ด้านความมั่นคง	-	-
7. ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ	- โครงการควรศึกษาแผนและโครงการต่างๆ ในพื้นที่และศักยภาพของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบด้วย	-

3) จังหวัดสงขลาและจังหวัดสตูล

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มที่ปรึกษาได้เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (**รูปที่ 6-2**) และวันที่ 12 มกราคม 2559 เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา และผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสงขลา นอกจากนี้จากการประสานงานในช่วงแรก ได้รับความอนุเคราะห์จากจังหวัดสงขลา ออกหนังสือถึงอำเภอเจ้าของพื้นที่ ที่กลุ่มที่ปรึกษาจะปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมอบหนังสือแจ้งขอความร่วมมือ อำนวยความสะดวกจากหน่วยงานต่างๆ ให้กลุ่มที่ปรึกษาใช้ในการติดต่อประสานงานเพื่อให้สามารถจัดประชุมกลุ่มเล็กได้ตามแผนงาน สรุปข้อมูลการประชุมดังกล่าวนำเสนอไว้ดัง**ตารางที่ 6-3**

รูปที่ 6-2 การประชุมร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดสตูลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1.4 การสำรวจสภาพปัจจุบันของจังหวัดในพื้นที่โครงการ

กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่การเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) ที่สำคัญ 3 แนว ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ของการสำรวจดังนี้

(1) ตรวจสอบและทำความเข้าใจสภาพพื้นที่เบื้องต้น โดยเฉพาะบริเวณที่มีท่าเรืออยู่แล้ว หรือมีโครงการจะสร้างท่าเรือ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเตรียมตัวจัดประชุมกลุ่มเล็ก

(2) เก็บข้อมูลเพื่อสนับสนุนการศึกษาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(3) สะท้อนภาพและสนับสนุนข้อมูลที่ได้รับจากผู้บริหารระดับสูง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดในพื้นที่โครงการ (ตามที่นำเสนอรายละเอียดใน**หัวข้อ 6.1.3)**

การสำรวจสภาพปัจจุบันของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา นำเสนอตามแนวการเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย เรียงลำดับจากแนวด้านบนลงล่าง รายละเอียดผลการสำรวจแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง4**

ตารางที่ 6-3 สรุปข้อมูลสำคัญจากผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดสงขลาและจังหวัดสตูล

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดสงขลา	จังหวัดสตูล
1. ด้านเศรษฐกิจ	- รายได้จากภาคการท่องเที่ยวเป็นรายได้หลักของจังหวัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล จะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา ส่งผลให้ภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่างๆ มีรายได้เพิ่มขึ้น	- เศรษฐกิจของจังหวัดสตูลส่วนใหญ่มาจากภาคเกษตร (ยางพาราและปาล์มน้ำมัน) และภาคประมง แต่เมื่อมีการควบคุมการทำประมงที่ผิดกฎหมาย (IUU) รายได้จากการประมงก็ลดลง ทางจังหวัดจึงมีแนวคิดที่จะชดเชยด้วยการเพิ่มรายได้จากภาคการท่องเที่ยว
2. ด้านคมนาคม	-	- จังหวัดสตูล โดยหอการค้าสตูลมีแนวคิดที่จะเชื่อมต่อพื้นที่ชายฝั่งจังหวัดสตูลไปยังรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย (ตำมะลัง-ปูยู-บูเก็ตปูเต๊ะ) ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร คือโครงการถนนสะพานสตูล- เปอร์ลิส ซึ่งได้หารือร่วมกันระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ตั้งแต่ พ.ศ.2530 เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างอินโดจีนและประเทศสิงคโปร์ โครงการดังกล่าวเป็นที่ยอมรับของที่ประชุมหอการค้าภาคใต้ (14 จังหวัด) เมื่อครั้งประชุมวันที่ 17 ตุลาคม 2558 ทั้งนี้หากรัฐบาลเห็นชอบกับโครงการ ภาคเอกชนยินดีออกค่าใช้จ่ายในการทำ EIA หรือ EHIA เอง แต่ขอเป็นผู้รับสัมปทานจากรัฐบาล ทางจังหวัดสตูลจึงขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาโครงการดังกล่าว ไว้ในแผนแม่บทที่จะจัดทำขึ้นภายใต้โครงการนี้ด้วย
3. ด้านท่องเที่ยว	- ทรัพยากรการท่องเที่ยว โดยเฉพาะแหล่งธรรมชาติ เป็นจุดเด่นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เลือกเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา	-
4. ด้านอุตสาหกรรม	-	- ภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในจังหวัดสตูล เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตร (ยางพารา) นอกจากนั้นเป็นกิจการโม่หิน ส่วนแนวทางของภาคอุตสาหกรรมจะเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมสีเขียว

ข้อมูลสำคัญ	จังหวัดสงขลา	จังหวัดสตูล
5. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	- ในพื้นที่อำเภอจะนะ โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเลตำบลนาทับและตำบลตลิ่งชัน ชาวประมงสามารถออกจับสัตว์น้ำได้ปริมาณมาก โดยเฉพาะ กุ้ง และปลา แสดงให้เห็นถึงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์ทะเล ในบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตามน้ำในคลองนาทับยังมีปัญหาจากน้ำเสีย ซึ่งอาจมาจากครัวเรือน น้ำจากบ่อกุ้ง และภาคอุตสาหกรรม ซึ่งชาวบ้านยังคงให้ความสำคัญในประเด็นนี้เพื่อหาผู้รับผิดชอบ สำหรับปัญหากัดเซาะชายฝั่ง ยังคงเป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ที่ภาคส่วนต่างๆ ให้ความสำคัญในการแก้ไขและบรรเทาผลกระทบ นอกจากนี้ยังมีปัญหาขยะและความเสื่อมโทรมของลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาและป่าต้นน้ำ	- ชายฝั่งทะเลของจังหวัดสตูลมีป่าชายเลนเป็นแนวยาว และยังมีสัตว์ทะเลหายาก เช่น พะยูน บริเวณตำมะลัง
6. ด้านความมั่นคง	- ปัจจุบันประสบปัญหาความเชื่อมั่นด้านความมั่นคง	-
7. ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ	- ชุมชนมีความหวงแหนทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากต้องใช้ทรัพยากรในการประกอบอาชีพ - หากมีโครงการพัฒนาพื้นที่หรือโครงการศึกษาต่างๆ ในพื้นที่มักจะไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากชุมชนจะรวมตัวกันเพื่อไม่ให้การประชุมแต่ละครั้งสามารถดำเนินไปได้ เพราะไม่ต้องการให้มีการสร้างท่าเรือในพื้นที่อำเภอจะนะ และต้องการรักษาความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและทัศนียภาพของพื้นที่ไว้ และหากมีการก่อสร้างท่าเรือ ชุมชนมีความห่วงกังวลเรื่องน้ำเสีย สารเคมีรั่วไหล และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ที่จะตามมา - การศึกษาของโครงการนี้เป็นประโยชน์ต่อพื้นที่อย่างมาก เนื่องจากเป็นการศึกษาตามศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยลดความห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่ได้ในระดับหนึ่ง	- การเข้าพื้นที่พบประชาชนจะต้องมีความชัดเจน ว่ามิได้เจาะจงกับโครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา และควรหาแนวทางทำให้ชุมชนเข้าใจการศึกษาของโครงการ - การศึกษาควรให้ศึกษาครอบคลุมทุกมิติทั้งการมีส่วนร่วม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ประมง และการท่องเที่ยว

6.2 งานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

งานกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อยๆ รวม 3 กิจกรรม ได้แก่ การประชุมกลุ่มเล็ก การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group และการสัมมนา ซึ่งมีผลการดำเนินงานของแต่ละกิจกรรมย่อยสรุปได้ดังนี้

6.2.1 การประชุมกลุ่มเล็ก

การประชุมกลุ่มเล็กเป็นกิจกรรมที่กลุ่มที่ปรึกษาเสนอเพิ่มเติมนอกเหนือจากกิจกรรมต่างๆ ที่ระบุไว้ในขอบเขตงาน (TOR) ของโครงการ โดยจะดำเนินการจัดประชุมอย่างไม่เป็นทางการในระดับพื้นที่ เช่น ตำบล หมู่บ้าน ชุมชน หรือที่ทำการของกลุ่มอาชีพต่างๆ เป็นต้น จำนวน 60 ครั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการกับโครงการ ได้รับและส่งข้อมูลกันเป็นวงกว้าง ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการจนสิ้นสุดโครงการ ซึ่งจะทำให้แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเป็นผลผลิตของโครงการเป็นที่ยอมรับจากภาคส่วนต่างๆ มากที่สุด สำหรับแนวทางการดำเนินงานจัดประชุมกลุ่มเล็กนี้ กลุ่มที่ปรึกษาจะจัดประชุมในพื้นที่ที่เคยมีการคัดค้านโครงการพัฒนาต่างๆ ก่อน เนื่องจากคาดว่าการสร้างความเข้าใจกับกลุ่มคัดค้านดังกล่าวจะไม่สามารถทำได้ง่ายนักดังนั้น การเริ่มต้นในพื้นที่ที่มีการพัฒนาคัดค้านต่างๆ เป็นลำดับแรกจะทำให้มีเวลามากพอในการทำความเข้าใจกับกลุ่มคัดค้านเหล่านั้น ด้วยเหตุนี้การประชุมกลุ่มเล็กในระยะแรกจึงเริ่มในพื้นที่อำเภอขนอม กับอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอละงู จังหวัดสตูล และอำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา โดยการเข้าพบส่วนราชการในท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน หรือแกนนำกลุ่มต่างๆ เพื่อแนะนำทีมงาน แนะนำโครงการ ขอรับทราบข้อมูลสภาพความเป็นอยู่ในพื้นที่ และหารือเพื่อจัดประชุมกลุ่มเล็กครั้งต่อไป ผลจากการเข้าพบผู้นำทั้งหลายกล่าวโดยรวมได้ว่าผู้นำที่เข้าพบยินดีให้ความร่วมมือในการเชิญชวนกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมกลุ่มเล็ก และจะประสานกับทีมงานของกลุ่มที่ปรึกษาเพื่อจัดการประชุม รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะกับทีมงานให้นำเสนอข้อมูลของโครงการ แก่ผู้เข้าร่วมประชุมอย่างชัดเจนและครบถ้วนทุกด้าน นอกจากนี้กลุ่มผู้นำยังเห็นด้วยกับการดำเนินงานของกลุ่มที่ปรึกษาในการเข้าพบผู้นำหรือแกนนำก่อนจัดประชุม นั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้อง เนื่องจากหากจัดประชุมกลุ่มย่อยขึ้นเลยนั้นอาจจะไม่ประสบความสำเร็จได้ สำหรับการประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่มย่อยๆ จะเริ่มจากการแนะนำทีมงาน แนะนำโครงการ โดยเฉพาะชี้แจงให้เห็นความแตกต่างระหว่างการประเมินสิ่งแวดล้อม ระดับยุทธศาสตร์ (SEA) กับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สอบถามถึงสภาพพื้นที่ การประกอบอาชีพ ปัญหาที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแนวทางการศึกษา และแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พร้อมทั้งมอบเอกสารที่นำเสนอรายละเอียดดังกล่าว และทำการสำรวจแบบสอบถาม (รายละเอียดเอกสารประกอบการประชุมแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง5**)

การจัดประชุมกลุ่มเล็กจัดขึ้นในพื้นที่ 6 จังหวัดซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล เริ่มดำเนินการตั้งแต่ประมาณกลางเดือนพฤศจิกายน 2558 (18 พฤศจิกายน 2558) และดำเนินการเป็นระยะอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ ปัจจุบันสามารถจัดประชุมทั้ง 6 จังหวัดได้รวมทั้งสิ้น **60 ครั้ง** ดังแสดงใน**ตารางที่ 6-4** โดยเป็นการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน แกนนำกลุ่มต่างๆ และภาคเอกชนในพื้นที่ **จำนวน 36 ครั้ง** และประชุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ **จำนวน 24 ครั้ง**

ตารางที่ 6-4 จำนวนการจัดประชุมกลุ่มเล็กในพื้นที่ 6 จังหวัด

จังหวัด	จำนวนการจัดประชุมกลุ่มเล็ก (ครั้ง)	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1. จังหวัดชุมพร	3	4
2. จังหวัดระนอง	1	4
3. จังหวัดนครศรีธรรมราช	20	278
4. จังหวัดกระบี่	5	5
5. จังหวัดสงขลา	22	597
6. จังหวัดสตูล	9	26
รวมทั้งสิ้น	**60**	**914**

สำหรับผลการประชุมสามารถสรุปและนำเสนอเป็นรายจังหวัดได้ดังนี้ (รายละเอียดบันทึกการประชุมของแต่ละจังหวัดแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง5**)

6.2.1.1 จังหวัดชุมพร

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ และหารือเรื่องแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ผลจากการประชุมรวมทั้งสิ้น **3 ครั้ง** พอสรุปได้ว่าผู้เข้าร่วมประชุม เห็นด้วยกับการพัฒนาพื้นที่ตามทางเลือกที่ 2 และมีความเห็นว่าไม่ควรมีการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมี แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่ 6-5**

6.2.1.2 จังหวัดระนอง

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนในพื้นที่เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ และหารือเรื่องแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ผลการประชุมที่มีขึ้นจำนวน **1 ครั้ง** ผู้เข้าร่วมประชุมให้ความเห็นว่าการพัฒนาจังหวัดระนองควรมุ่งไปทางด้านการคมนาคมขนส่ง การค้าชายแดนและการท่องเที่ยว สรุปรายละเอียดไว้ใน**ตารางที่ 6-6**

6.2.1.3 จังหวัดนครศรีธรรมราช

(1) การประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำกลุ่มต่างๆ

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำกลุ่มต่างๆ ในอำเภอสิชล และอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นพื้นที่ที่กลุ่มที่ปรึกษาเสนอให้มีโรงกลั่นน้ำมันกับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และท่าเรือน้ำลึกตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทางเลือกที่ 3 การประชุมมีขึ้นรวมทั้งสิ้น **12 ครั้ง** มีผลการประชุมดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-7** ผลการประชุมมีแนวโน้มเห็นว่าการพัฒนาที่เหมาะสม กับพื้นที่คือการพัฒนาการท่องเที่ยว

ตารางที่ 6-5 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดชุมพร

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	8 มี.ค. 59	- สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดชุมพร	- นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร (คุณสุวารินทร์ มยาเศส) - รองประธานสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร (คุณสุรวิ มยาเศส) - ผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร	- จังหวัดชุมพรมีการปลูกไม้ผลหลายชนิด เช่น กล้วยเล็บมือนาง ทุเรียน เป็นต้น และมีสวนยางพารา ซึ่งปัจจุบันมีปัญหาราคาตกต่ำ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ปลูกกาแฟ Robusta มากที่สุดในภาคใต้ และมีเครื่องหมายการค้าที่เป็นของตนเองมากกว่า 4 ชนิด - การคมนาคมภายในจังหวัดควรพัฒนาให้สามารถรองรับการพัฒนาในอนาคต และควรพัฒนาสนามบินเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวหรือการขนส่งสินค้า โดยในลำดับแรกควรเพิ่มจำนวนสายการบิน ให้มีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น - รูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมในปัจจุบันเป็นการท่องเที่ยวโดยชุมชน แต่ยังขาดการบูรณาการเชื่อมโยงกับภาคการเกษตร จึงควรสนับสนุนให้มีการบริโภคอาหารจากภาคประมง และภาคเกษตรภายในจังหวัด เพื่อกระจายรายได้สู่ภาคส่วนต่างๆ และกระตุ้นให้แต่ละภาคส่วน มีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยว - เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาที่เน้นการพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ และเห็นว่าการพัฒนาแบบเร่งอัตราการเติบโตอาจมีความเป็นไปได้ในอนาคต ทั้งนี้ควรมีการวางแผน และการบูรณาการแนวคิดจากทุกภาคส่วน
2	8 มี.ค. 59	- เทศบาลตำบลท่ายาง อำเภอเมืองชุมพร	- นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท่ายาง (คุณเอี่ยม มากอำไพ) - ปลัดเทศบาลตำบลท่ายาง (คุณสุทธิพงษ์ บุญโยธิน)	- หากมีการพัฒนาพื้นที่ควรพิจารณาให้พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาได้รับคืนภาษีในสัดส่วนที่มากกว่าที่ได้รับในปัจจุบัน เพื่อสามารถนำภาษีดังกล่าวไปพัฒนาพื้นที่แนวทางนี้ อาจเป็นแนวทางที่ประชาชนให้การยอมรับการพัฒนาในพื้นที่ - จังหวัดชุมพรมีคลังน้ำมัน 2 แห่ง คือคลังน้ำมันของบริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ซึ่งชาวบ้านมีความเคยชินกับการดำรงชีวิตที่อยู่กับพื้นที่คลังน้ำมันมานาน จึงอาจจะได้รับการยอมรับให้ใช้พื้นที่บริเวณใกล้เคียงตั้งโรงกลั่นน้ำมัน แต่ต้องพิจารณาความคุ้มทุน ส่วนอุตสาหกรรมปิโตรเคมีอาจต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งในการยอมรับ - นายกเทศมนตรี เห็นว่าการสร้างท่าเรือมีความเหมาะสมมากกว่าการตั้ง โรงกลั่นน้ำมัน ในขณะที่ปลัดเทศบาลเห็นว่ามีความเป็นไปได้ในการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 และ 3 แต่อย่างไรก็ดีควรมีการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับชุมชนหรือผู้นำและมีความชัดเจนในเรื่องการชดเชยและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
3	15 มี.ค. 59	- สำนักงานหอการค้าจังหวัดชุมพร	- ประธานหอการค้าจังหวัดชุมพรและประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชุมพร (คุณกิตติ กิตติชนม์ธวัช) - กรรมการสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร (คุณสมเกียรติ ตีระอรรถกร)	- การส่งเสริมการใช้บริการท่าเรือระนอง เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งอ่าวไทยและอันดามันมีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือมีศักยภาพในการให้บริการประกอบกับเส้นทางคมนาคม ระหว่างจังหวัดชุมพรไปยังจังหวัดระนองจะขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งจะช่วยให้มีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น แต่ควรมีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ นอกจากนี้การส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งดังกล่าวจะเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งเป็นสิ่งที่นักลงทุนให้ความสนใจ เนื่องจากสามารถช่วยลดระยะเวลา และต้นทุนในการขนส่งสินค้า - รูปแบบการท่องเที่ยวควรเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ซึ่งการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพรอยู่ในขั้นพัฒนา จึงมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไปพร้อมๆ กัน - การส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคการเกษตร จะเป็นการกระจายรายได้ไปสู่เกษตรกรและท้องถิ่น ทั้งนี้หอการค้าจังหวัดชุมพรได้ผลักดันให้ธุรกิจขนาดเล็กสามารถขยายธุรกิจและส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ โดยการเสริมสร้างขีดความสามารถในเรื่องภาษาซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญในการทำธุรกิจ - การส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ รัฐบาลต้องมีความชัดเจนในด้านนโยบายเพื่อสร้างความสนใจแก่นักลงทุน ซึ่งการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดชุมพรที่มีความเป็นไปได้ คืออุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ไม่ควรเป็นอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และหากมีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมขึ้น ภาคการท่องเที่ยวจะตามมา ในทางตรงกันข้ามหากมีการส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวก่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่จะมีความเป็นไปได้ต่ำ

ตารางที่ 6-6 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดระนอง

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	7 มี.ค. 59	- สำนักงานหอการค้าจังหวัดระนอง	- ประธานหอการค้าจังหวัดระนอง (คุณสุดาพร ยอดพินิจ) - ผู้แทนจากหอการค้าจังหวัดระนอง - กรรมการสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระนอง (คุณสนชัย อุ่ยเต็กเค่ง)	- จังหวัดระนองเป็นเมืองผลไม้ ส่วนจังหวัดชุมพรเป็นศูนย์กลางผลไม้ จึงสามารถส่งเสริมให้มีการส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยใช้ท่าเรือที่มีอยู่ สำหรับด้านการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมยังไม่มีความจำเป็น แต่ต้องการพัฒนาบริการด้านการขนส่ง การค้าชายแดน และการการท่องเที่ยว - ด้านการคมนาคม ควรพัฒนาทางรถไฟเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้า และการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของจังหวัด และจังหวัดใกล้เคียง นอกจากนี้ควรพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในจังหวัดและเส้นทางไปท่าเรือ เนื่องจากมีการบรรทุกสินค้ามายังจังหวัดระนองจำนวนมาก จากทางภาคใต้ตอนล่างและจังหวัดภาคกลาง แต่เส้นทางคมนาคมยังไม่ค่อยสะดวกและไม่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทาง - ควรพัฒนาสนามบินระนองเพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังจังหวัดระนองส่วนใหญ่เดินทางโดยเครื่องบิน

ตารางที่ 6-7 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	21 ธ.ค. 58	- องค์กรบริหารส่วนตำบลทุ่งปรัง อำเภอสิชล	- นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งปรัง (คุณสันติ พัทธวาที)	- ศักยภาพของพื้นที่มีความเหมาะสม ในการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว - มีความยินดีให้ความร่วมมือในการประสานและนัดหมายชุมชน ในการพูดคุยและการประชุม
2	21 ธ.ค. 58	- องค์การบริหารส่วนตำบลสิชล อำเภอสิชล	- นายกองค์กรบริหารส่วนตำบลสิชล (คุณสุพจน์ พูลสวัสดิ์)	- พื้นที่มีชายหาดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล หากจะมีการพัฒนาพื้นที่เพื่ออุตสาหกรรม ควรมีการศึกษาและพูดคุยเพื่อทำความเข้าใจ กับกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ก่อน - มีความยินดีให้ความร่วมมือในการประสานและนัดหมายชุมชนในการพูดคุยและการประชุม
3	21 ธ.ค. 58	- เทศบาลตำบลอ่าวขนอม ตำบลขนอม อำเภอขนอม	- นายกเทศมนตรีตำบลอ่าวขนอม (คุณไมตรี พรหมพิชิต)	- หากมีการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกเพื่ออุตสาหกรรมไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว และควรคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน
4	21 ธ.ค. 58	- เทศบาลตำบลขนอม อำเภอขนอม	- ผู้อำนวยการกองช่างและรักษาการผู้อำนวยการกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม (คุณปรีชา จันทโร)	- ศักยภาพของพื้นที่ควรพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นหลัก และควรจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกันในชุมชน โดยเทศบาลมีความยินดีในการประสานและนัดหมายชุมชนในการพูดคุยและการประชุม
5	22 ธ.ค. 58	- ที่ว่าการอำเภอสิชล	- ปลัดอาวุโสอำเภอสิชล (คุณทรงวิทย์ ไกรณรา)	- พื้นที่มีความพร้อมในการพัฒนา เพื่อการท่องเที่ยวมากกว่าอุตสาหกรรม - การประกอบอุตสาหกรรมในพื้นที่พบปัญหาน้ำเสียเป็นหลัก แต่ยังไม่พบว่ามีกลุ่มต่อต้านหรือการรวมกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่
6	22 ธ.ค. 58	- ที่ว่าการอำเภอขนอม	- นายอำเภอขนอม (คุณธวัชชัย แท้เที่ยง)	- พื้นที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลาย - ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพด้านประมง เป็นแบบประมงเรือขนาดเล็กหรือประมงชายฝั่ง

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
7	13 ม.ค. 59	- องค์การบริหารส่วนตำบลควนทอง อำเภอขนอม	- นายกองค์การบริหารส่วนตำบลควนทอง (คุณไตรรงค์ ใจสบาย)	- พื้นที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติที่หลากหลาย ควรพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่คือการพัฒนาการเกษตรและการท่องเที่ยว - ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม แต่ปัจจุบันประสบปัญหาราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ ซึ่งมีผลกระทบต่อรายได้ และระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ - มีความยินดีให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการจัดประชุม โดยให้ส่งจดหมายขอความอนุเคราะห์อย่างเป็นทางการ
8	13 ม.ค. 59	- เทศบาลตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม	- นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท้องเนียน (คุณอาธร มุสิกลาย)	- ประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมง ท่องเที่ยว การเกษตร - มีปัญหาการว่างงานในพื้นที่ เนื่องมาจากราคายางตกต่ำ - แหล่งท่องเที่ยวของพื้นที่มีจุดเด่น ในการดึงดูดนักท่องเที่ยว คือมีสภาพทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์โดยเฉพาะปลาโลมาสีชมพู แต่ในปัจจุบันยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนา ส่งเสริม ศึกษาวิจัยเพื่ออนุรักษ์พันธุ์โลมาสีชมพูอย่างจริงจัง - ปัจจุบันมีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง และปัญหาจากปริมาณขยะที่มีจำนวนมาก แต่มีพื้นที่กำจัดที่ไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ - ยินดีให้ความร่วมมือในการจัดประชุมกลุ่มย่อย
9	14 ม.ค. 59	- เทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล	- นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลสิชล (คุณชาญวัฒนา อิสระวัฒนา)	- ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย ทำการประมง - มีการรวมกลุ่มกันของกลุ่มอาชีพประมงในพื้นที่อำเภอสิชล และอำเภอขนอม ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหา จากการบังคับใช้มาตรฐานการทำประมงของต่างชาติ - สภาพพื้นที่ตามลักษณะทางกายภายของอำเภอสิชลเป็นหาดทรายผสมดินดำเป็นพื้นที่ต่อเนื่องยาวตั้งแต่จังหวัดสงขลา โดยชายหาดบริเวณอำเภอสิชลและอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นหาดทรายสวยงามเหมาะสำหรับการท่องเที่ยว - มีความยินดีให้ความร่วมมือในการประสานเชิญกลุ่มผู้นำที่มีส่วนเกี่ยวข้อง พร้อมทั้งยินดีให้ใช้สถานที่ของเทศบาลตำบลสิชลเป็นสถานที่ประชุม

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
10	13 มิ.ย. 59	- เทศบาลเมืองทุ่งสง อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช	- นายกเทศมนตรีเมืองทุ่งสง (คุณทรงชัย วงศ์วัชระดำรง) - รองนายกเทศมนตรีเมืองทุ่งสง (คุณสมใจ จิตวิรัตน์นุกูล) - เลขานุการนายกเทศมนตรี (คุณเมษา ธนาวุธิ)	- ปัจจุบันเทศบาลทุ่งสงร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ พัฒนาโครงการศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ ทุ่งสง (ICD) เพื่อรองรับการกระจายสินค้าไปจังหวัดด้านฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งเชื่อว่าจะช่วยให้มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง - ปัญหาด้านขยะมูลฝอยของเทศบาล ปัจจุบันมีแนวโน้มลดลง - ด้านน้ำใช้ อาจประสบปัญหาน้ำไม่เพียงพอ หากอ่างเก็บน้ำในพระราชดำริยังดำเนินการไม่ได้
11	14 มิ.ย. 59	- ร้านอาหารสลัดน้ำใส จังหวัดนครศรีธรรมราช	- ประธานหอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช (คุณวาริน ชิณวงศ์)	- ควรจัดทำวงแหวาน หรือสะพานเพื่อเข้าไปยังพื้นที่ ICD ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณการจราจรและอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง - ควรกระตุ้นการท่องเที่ยวด้วยการมีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ - ควรส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรโดย เฉพาะยางพารา ซึ่งจะช่วยกระจายรายได้สู่ภาคส่วนต่างๆ โดยเฉพาะภาคประชาชน
12	15 มิ.ย. 59	- โรงแรมเมืองลิกอร์ จังหวัดนครศรีธรรมราช	- นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวนครศรีธรรมราช - (คุณศิริกมล แก้วแสงอ่อน)	- ผู้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวควรเพิ่มจุดขายโดยหากิจกรรมท่องเที่ยวใหม่ๆ เพื่อสร้างความสนใจของนักท่องเที่ยว - ควรพัฒนาการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งในและนอกจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและทางเลือกในการท่องเที่ยว - แนวชายฝั่งทะเลได้รับผลกระทบจากสิ่งปลูกสร้างในทะเล ทำให้พื้นที่ชายฝั่งหายไป - ช่วงเทศกาล ในพื้นที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก สร้างปัญหาด้านขยะมูลฝอย

(2) การประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดนครศรีธรรมราช จัดประชุมในพื้นที่อำเภอขนอมและอำเภอสิชล ได้**รวม 8 ครั้ง** รายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 6-8** ผลการประชุมสามารถสรุปโดยภาพรวมได้ว่า การพัฒนาในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยเฉพาะอำเภอขนอมและอำเภอสิชล ซึ่งเป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลมีทรัพยากรธรรมชาติที่มีความหลากหลาย ประชากรส่วนใหญ่พึ่งพิงทรัพยากรดังกล่าวในการประกอบอาชีพ เช่น อาชีพประมง และท่องเที่ยว เป็นต้น อาชีพดังกล่าวเป็นอาชีพหลักของพื้นที่ ความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มีแนวโน้มไปในทางเลือกการพัฒนาทางเลือกที่ 2 คือการพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ โดยต้องการให้มีการพัฒนาการคมนาคม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และควรมีกิจกรรมการทางเศรษฐกิจต่างๆ เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและการลงทุน สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ควรเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตร หรืออุตสาหกรรมอื่นที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเกิดมลภาวะน้อย ทั้งนี้ต้องให้ชุมชนมีส่วมร่วมในการวางแผนพัฒนา

ตารางที่ 6-8 กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็ก ในจังหวัดนครศรีธรรมราช

ลำดับ	วันเดือนปี	เวลา (โดยประมาณ)	กลุ่ม/พื้นที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	18 ม.ค. 59	9.30 - 11.00 น.	เทศบาลตำบลอ่าวขนอม ตำบลขนอม อำเภอขนอม	37
2	21 ม.ค. 59	13.00 - 14.00 น.	กลุ่มประมง หมู่ 6 ตำบลขนอม อำเภอขนอม	6
3	22 ม.ค. 59	15.10 - 16.50 น.	กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว หมู่ 6 ตำบลขนอม อำเภอขนอม	5
4	27 ม.ค. 59	9.15 - 10.45 น.	ตำบลสิชล อำเภอสิชล	60
5	8 ก.พ. 59	14.00 – 15.00 น.	เทศบาลตำบลสิชล อำเภอสิชล	52
6	9 ก.พ. 59	10.00 – 11.00 น.	เทศบาลตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม	30
7	11 ก.พ. 59	14.00 – 15.00 น.	กลุ่มประชาคมตำบลสิชล อำเภอสิชล	10
8	12 ก.พ. 59	10.00 – 12.00 น.	เทศบาลตำบลขนอม อำเภอขนอม	62

6.2.1.4 จังหวัดกระบี่

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และกลุ่มประชาชนในพื้นที่เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ และหารือเรื่องแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ผลการประชุมรวมทั้งสิ้น **5 ครั้ง** ซึ่งความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมต่อทิศทางการพัฒนาของจังหวัดกระบี่ควรมุ่งไปทางด้านการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รายละเอียดสรุปไว้ดัง**ตารางที่ 6-9**

6.2.1.5 จังหวัดสงขลา

(1) การประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำกลุ่มต่างๆ

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำกลุ่มต่างๆ ในอำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่กลุ่มที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงจากโครงการเดิม (ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2) เป็น Transshipment Port การประชุมมีขึ้นรวมทั้งสิ้น **8 ครั้ง** จากการเข้าร่วมประชุมผู้นำท้องถิ่นมีความยินดีสนับสนุนการประชุมกลุ่มเล็ก และให้ข้อเสนอแนะว่าควรให้ข้อมูลที่มีความชัดเจนกับผู้เข้าร่วมประชุม รายละเอียดสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-10**

ตารางที่ 6-9 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดกระบี่

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	9 มี.ค. 59	- โรงแรมกระบี่รอยัลจังหวัดกระบี่	- เลขาธิการหอการค้าจังหวัดกระบี่ (คุณสิริธร จุลชู)	- จังหวัดกระบี่มีพื้นที่ปลูกปาล์มเป็นอันดับที่ 2 ของภาคใต้รองจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี แต่น้ำมันปาล์มมีคุณภาพมากกว่า จึงควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาคุณภาพปาล์มน้ำมันเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของจังหวัด คือเป็น “เมืองปาล์ม” และควรส่งเสริมให้โรงงานผลิตน้ำมันปาล์มและเกษตรกร มีการนำของเสียจากกระบวนการผลิตไปใช้ประโยชน์ต่อ เช่น นำน้ำเสียจากโรงงานไปผลิตก๊าซชีวภาพแล้วนำไปผลิตไฟฟ้า นำกากจากการสกัดน้ำมันปาล์มไปทำปุ๋ย นำใบปาล์มไปเลี้ยงแพะ เป็นต้น เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดของการเป็น “เมืองปาล์ม” รวมทั้งสอดคล้องกับ “กระบี่เมืองสีเขียวหรือกระบี่ go green” - ควรมีการสร้างสนามบินแห่งใหม่ขึ้นที่จังหวัดพังงา เพื่อรองรับจำนวนผู้เดินทางหรือนักท่องเที่ยวของสนามบินภูเก็ตและกระบี่ รวมทั้งควรพัฒนาเส้นทางรถไฟจังหวัดสุราษฎร์ธานี-ท่านุ่น, ท่านุ่น-ภูเก็ต,จังหวัดพังงา-จังหวัดสุราษฎร์ธานี และมีเส้นทางเชื่อมต่อมายังสนามบินกระบี่ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน และจังหวัดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และควรมีการสร้างทางรถไฟจากจังหวัดภูเก็ตไปยังอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลาเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้หากยังไม่สามารถก่อสร้างตลอดเส้นทางได้ ควรพิจารณาการก่อสร้างในช่วงภูเก็ต-กระบี่ก่อน - จังหวัดมีปฏิญญาการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นข้อกำหนดในการท่องเที่ยว เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไม่มี banana boat ไม่มีการกางร่มและวางเตียงบริเวณชายหาด เป็นต้น นอกจากนี้จังหวัดกระบี่ยังมีแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งที่ไม่สามารถเปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าเที่ยวชมได้ เนื่องจากยังมีความกังวลในเรื่องของผลกระทบต่อสถานที่ท่องเที่ยวที่อาจตามมา ซึ่งต้องมีการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี ก่อนเปิดสถานที่ - ปัจจุบันมีปัญหาปริมาณขยะที่มีจำนวนมาก ซึ่งมีพื้นที่ทิ้งขยะประมาณ 200 ไร่ ปัจจุบันได้มีการประสานกับภาคเอกชน (โรงงานปูนซีเมนต์) เพื่อนำขยะดังกล่าวไปใช้ในกระบวนการผลิต

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
2	9 มี.ค. 59	- ร้านกาแฟแบล็คแคนยอน สาขาปากน้ำกระบี่	- ประธานเครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชนจังหวัดกระบี่ (คุณบัญชา แขวงหลี)	- จังหวัดกระบี่มีพื้นที่ปลูกปาล์ม และโรงงานปาล์มน้ำมันจำนวนมาก มีการรวบรวมเมล็ดและกากปาล์มจำนวนมาก ที่ได้จากกระบวนการผลิตของโรงงานต่างๆ ส่งไปยังประเทศอินโดนีเซียและประเทศสิงคโปร์ เพื่อนำไปใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า ภาครัฐจึงควรส่งเสริมนโยบายพลังงานทางเลือก เพื่อนำชีวมวลดังกล่าวมาใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า จะสามารถช่วยกระตุ้นภาคเศรษฐกิจและไม่ส่งผลต่อการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นรายได้หลักของจังหวัด - ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ - การพัฒนาพื้นที่จังหวัดกระบี่ ควรเป็นทางเลือกที่ 2 มากกว่าทางเลือกที่ 3 เนื่องจากภาคการท่องเที่ยวเป็นภาคที่ทำรายได้สูงสุดของจังหวัด นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หรืออุตสาหกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว - การประชุม Focus Group ควรมีประเด็นหรือเป้าหมายที่ชัดเจน และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ ควรขอความร่วมมือผู้นำ/แกนนำในพื้นที่ให้ช่วยเป็นกระบอกเสียงในการทำความเข้าใจกับชุมชน และสมาชิกต่อไป และควรมีภาคประชาชนร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนหรือคณะทำงานภายหลังการศึกษาแล้วเสร็จ
3	10 มี.ค. 59	- บ้านปกาสัย ตำบลปกาสัย อำเภอเหนือคลอง	- กลุ่มอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมปกาสัย จังหวัดกระบี่ (คุณสมศักดิ์ นบนอบ)	- จังหวัดกระบี่มีพื้นที่ปลูกปาล์มจำนวนมาก จึงเหมาะกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับปาล์มน้ำมัน รวมทั้งการนำกากหรือทะลายปาล์มไปเป็นเชื้อเพลิงเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า - ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ควรพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทั้งถนนและรถไฟให้สามารถเดินทางได้สะดวก และได้มาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว - การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรม ควรกำหนดพื้นที่ (Zoning) ให้ชัดเจนและควรเป็นพื้นที่ที่ไม่ค่อยสมบูรณ์ ห่างจากแหล่งท่องเที่ยว เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดต่อชุมชนและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามจังหวัดกระบี่มีนโยบาย กระบี่สู่เมืองสีเขียว ควรวางแผนให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว และมีความยั่งยืน

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
				- การพัฒนาภาคใต้โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรม ควรให้สอดคล้องกับบริบทของภาคใต้ ส่วนพื้นที่ด้านทะเลอันดามัน ควรพัฒนาด้านการท่องเที่ยว และการพัฒนาต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน - การศึกษาของโครงการ ต้องให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม โดยต้องให้ความรู้และทำความเข้าใจก่อน จะช่วยลดความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นได้
4	19 มิ.ย. 59	- บ้านปกาสัย ตำบลปกาสัย อำเภอเหนือคลอง	- กลุ่มอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมปกาสัย จังหวัดกระบี่ (คุณสมศักดิ์ นบนอบ)	- ควรปรับปรุงผังเมืองเพื่อรองรับการเจริญเติบโต ของเมืองและเศรษฐกิจ ทั้งนี้ควรวางแผนให้สอดคล้อง กับบริบทของพื้นที่และผลกระทบต่อพื้นที่โดยตรง - ควรเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับภาคเกษตร เพื่อเพิ่มทางเลือกในการท่องเที่ยวและการประกอบอาชีพ - ควรส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนจากวัสดุทางการเกษตร - การวางแผนพัฒนาพื้นที่ ควรสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ตลอดจนแผนและวิสัยทัศน์ของแต่ละจังหวัด
5	20 มิ.ย. 59	- สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดกระบี่	- นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวกระบี่ (คุณวัฒน์ เริงสมุทร)	- รายได้หลักของจังหวัดกระบี่มาจากการท่องเที่ยว และใช้รายได้ดังกล่าวกลับมาพัฒนาพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่สามารถรองรับการเติบโตของเมืองและจำนวนนักท่องเที่ยวได้ - ควรปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย - ควรส่งเสริมให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการกระจายรายได้สู่ชุมชน - อุตสาหกรรมที่จะเปิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ ต้องเป็นอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งควรส่งเสริมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมพลังงานทางเลือกจากปาล์มน้ำมัน

ตารางที่ 6-10 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และแกนนำในพื้นที่จังหวัดสงขลา

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	20 พ.ย. 58	- เทศบาลตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	- นายกเทศมนตรีตำบลนาทับ (คุณดิเรก หมัดหมาน)	- หากมีการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ ควรมีการชดเชยและเยียวยาให้กับผู้ได้รับผลกระทบ และมีการพูดคุยเพื่อทำความเข้าใจกับชาวบ้านในพื้นที่ก่อน ซึ่งเทศบาลมีความยินดีในการประสานงานและนัดหมายให้
2	20 พ.ย. 58	- อำเภอจะนะ	- ปลัดอำเภอจะนะ (คุณวรชุต ชูช่วย)	- ควรมีการพูดคุยทำความเข้าใจกับกลุ่มมวลชน และควรระมัดระวังการสื่อสาร เนื่องจากหากข้อมูลที่สื่อสารไปไม่มีความชัดเจน อาจส่งผลให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนและส่งผลให้กลุ่มมวลชนต่างๆ รวมกลุ่มกันต่อต้าน
3	21 พ.ย. 58	- องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน อำเภอจะนะ	- นายกองค์การบริหารส่วนตำบล (คุณเจโส๊ะ หัดเหาะ) - ผู้ใหญ่บ้านและอดีตผู้ใหญ่บ้านตำบลตลิ่งชัน	- ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่มีรายได้น้อยจึงต้องการให้มีโครงการเพื่อพัฒนาอาชีพแก่สมาชิกในชุมชน สำหรับการทำประมงให้คำแนะนำว่าควรมีการวางแนวปะการังเทียม เพื่อเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ ซึ่งจะช่วยให้ชาวประมงสามารถจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้น จะช่วยทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นตามมา
4	19 ธ.ค. 58	- ร้านกาแฟตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	- ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ (คุณสักริยาอะยามา) - กรรมการหมู่บ้าน	- ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมง ส่วนใหญ่เป็นประมงเรือเล็กหรือประมงชายฝั่ง ชาวประมงสามารถจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้น เมื่อมีการวางปะการังเทียม - ในพื้นที่มีโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำมีปัญหาเรื่องกลิ่นเหม็น - ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาควรอธิบายและทำความเข้าใจกับประชาชนให้ชัดเจน
5	19 ธ.ค. 58	- สมาคมประมงชายฝั่งคลองนาทับ หมู่ 2 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	- นายกสมาคมประมงชายฝั่งคลองนาทับ (คุณหมัดด๊ะ อำพันนิยม) - สมาชิกสมาคมประมงชายฝั่งคลองนาทับ (คุณบิ้น แดงหลีและคุณปูเต๊ะ แดงหลี)	- คณะผู้ศึกษาควรให้ความสำคัญกับทุกกลุ่มในพื้นที่ โดยควรศึกษาถึงความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ ของชุมชนที่แท้จริง เพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาต่อไป
6	24 ธ.ค. 58	- องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน อำเภอจะนะ	- รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน	- ควรชี้แจงทำความเข้าใจกับชุมชนและกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ - ผู้ศึกษาควรมีความเข้าใจในภาษาท้องถิ่น เพื่อให้สะดวกและเข้าใจได้ง่ายขึ้น เนื่องจากประชาชนบางส่วนไม่สะดวกในการสื่อสารภาษาไทย

7	12 ม.ค. 59	- สมาคมเรือประมงชายฝั่งคลองนาทับ อำเภอจะนะ	- นายกสมาคมประมงชายฝั่งคลองนาทับ	- ประชาชนในพื้นที่เริ่มเข้าใจโครงการและวัตถุประสงค์ของกลุ่มที่ปรึกษาในการเข้ามาในพื้นที่ - นายกสมาคมเรือประมงชายฝั่งคลองนาทับ ช่วยประสานคุณบรรจง นะแส นายกสมาคมอนุรักษ์ทะเลไทย ให้ และคุณนิมิต (ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน) ได้ติดต่อพูดคุยทางโทรศัพท์กับคุณบรรจงแล้ว โดยแจ้งให้คุณนิมิตฝากเอกสารแนะนำโครงการ ไว้ที่สำนักงานเพื่อจะนำไปศึกษาก่อนที่จะนัดหมายพบกันต่อไป
8	27 ม.ค. 59	- บ้านพักคุณทนเดช กุลหวังสว่าง หมู่ 11 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	- สมาชิกสภาเทศบาลตำบลนาทับ (คุณทนเดช กุลหวังสว่าง)	- ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ ให้การสนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 ภายใต้แนวทางป้องกันแก้ไขผลกระทบกับชุมชนอย่างเหมาะสม มีเพียงส่วนน้อยที่คัดค้าน ซึ่งเป็นบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ชาวบ้านทราบกันเป็นอย่างดี - ทีมงานต้องให้ข้อมูลที่เป็นความจริง ข้อดีและข้อเสีย รวมทั้งการป้องกันแก้ไขปัญหาอย่างตรงไปตรงมา และวิธีป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย ควรดำเนินการอย่างถูกต้องและสามารถตรวจสอบได้

(2) การประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดสงขลา จัดประชุมในพื้นที่ตำบลนาทับ และตำบลตลิ่งชัน อำเภอจะนะ ได้**รวม 14 ครั้ง** รายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 6-11** ผลการประชุมสามารถสรุปโดยภาพรวมได้ว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนมากประกอบอาชีพทำประมง ทั้งออกหาปลาในทะเลอ่าวไทย และเลี้ยงปลาในกระชัง โดยเฉพาะในคลองนาทับ ส่วนที่เหลือทำการเกษตร เช่น ทำสวนยาง ปลูกแตงโม เป็นต้น ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่อำเภอจะนะ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยผู้เข้าร่วมประชุมทราบถึงประโยชน์จากการพัฒนา แต่ก็มีความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ มีทั้งผู้ที่เห็นด้วยกับทางเลือกที่ 2 และ 3 โดยผู้ที่เห็นด้วยกับการพัฒนาตามทางเลือกที่ 3 นั้นมีความเห็นว่าก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในอำเภอจะนะ ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ชุมชนยอมรับ คือต้องไม่มีอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษตามมา และควรมีการชดเชย เยียวยาให้กับผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ทั้งจากการก่อสร้าง และการดำเนินการโครงการอย่างเหมาะสม ส่วนระยะยาวควรมีการเตรียมความพร้อมให้กับสมาชิกของชุมชนในพื้นที่รอบโครงการ โดยจัดการศึกษาหรือฝึกอาชีพ ที่มีความสอดคล้องกับกิจกรรมของโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมา และให้โครงการดังกล่าวจ้างงานคนกลุ่มนี้เป็นหลัก พร้อมทั้งจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาชุมชนด้วย

ตารางที่ 6-11 กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็กในจังหวัดสงขลา

ลำดับ	วันเดือนปี	เวลา (โดยประมาณ)	กลุ่ม/พื้นที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	17 ธ.ค. 58	9.30 – 12.00 น.	เทศบาลตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	68
2	22 ธ.ค. 58	13.00 – 14.00 น.	หมู่ 2 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	39
3	23 ธ.ค. 58	10.30 - 11.20 น.	หมู่ 5 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	27
4	25 ธ.ค. 58	14.30 - 15.30 น.	กลุ่มเรือประมงชายฝั่งนาทับ ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	35
5	13 ม.ค. 59	14.00 - 15.30 น.	หมู่ 2 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	36
6	17 ม.ค. 59	9.30 - 12.00 น.	หมู่ 4 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	60
7	19 ม.ค. 59	9.30 - 11.00 น.	หมู่ 7 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	32
8	21 ม.ค. 59	9.30 - 12.00 น.	ตำบลตลิ่งชัน อำเภอจะนะ	56
9	22 ม.ค. 59	9.30 -12.00 น.	หมู่ 7 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	101
10	22 ม.ค. 59	13.30 - 15.00 น.	กลุ่มเรือประมงชายฝั่งนาทับ ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	36
11	27 ม.ค. 59	12.00 – 15.00 น.	หมู่ 11 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ	16
12	7 ก.พ. 59	10.30 – 12.00 น.	หมู่ 2 ตำบลตลิ่งชัน อำเภอจะนะ	14
13	7 ก.พ. 59	13.00 – 14.00 น.	หมู่ 11 บ้านสวนกง ต.นาทับ อ.จะนะ	25
14	24 เม.ย. 59	9.30 – 11.30 น.	หมู่ 2, 4, 11 ต.นาทับ อ.จะนะ	40

6.2.1.6 จังหวัดสตูล

(1) การประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน

กลุ่มที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ในอำเภอละงู จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เคยได้รับการเสนอ ให้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน (ท่าเรือปากบารา) การประชุมมีขึ้นรวมทั้งสิ้น **7 ครั้ง** มีผลการประชุมดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-12** ความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมต่อทิศทางการพัฒนาของจังหวัดสตูล ควรเป็นการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ส่วนความเห็นต่อการจัดประชุมกลุ่มเล็กนั้นกลุ่มที่ปรึกษาควรใช้ความระมัดระวัง โดยเริ่มจากการทำความเข้าใจกับแกนนำก่อนและต้องให้ข้อมูลที่ชัดเจนกับผู้เข้าร่วมประชุม

ตารางที่ 6-12 สรุปสาระสำคัญจากการประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่จังหวัดสตูล

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
1	18 พ.ย. 58	- ตำบลละงู อำเภอละงู	- ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 ตำบลละงู อำเภอละงู (ผู้ใหญ่อารีย์ ติงหวัง)	- ตำบลละงูควรพัฒนาด้านการท่องเที่ยว และปัจจุบันยังไม่ใช่เวลาที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือน้ำลึก - ปัจจุบันตำบลละงู มีปัญหาเรื่องยาเสพติด และขยะ - ควรพูดคุยทำความเข้าใจกับแกนนำของชาวบ้าน ก่อนจัดประชุม เนื่องจากปัจจุบัน มีกลุ่มและเครือข่ายต่างๆ เคลื่อนไหวอยู่ในพื้นที่ อาจส่งผลให้กลุ่มมวลชนเหล่านั้น รวมตัวกันต่อต้าน ส่งผลให้การศึกษาครั้งนี้ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น
2	24 พ.ย. 58	- บ้านปากบารา ตำบลละงู	- ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู (คุณนิรันดร์ ชุมคง)	- การพัฒนาพื้นที่ควรพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากอำเภอละงูมีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย อย่างไรก็ตามหากมีการพัฒนาโครงการต่างๆ ควรทำความเข้าใจกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการรวมกลุ่มของมวลชนในพื้นที่ โดยผู้ใหญ่นิรันดร์มีความยินดีในการช่วยเหลือนัดหมายกลุ่มต่างๆ ให้
3	17 ธ.ค. 58	- ร้านอาหารชาชัก ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู	- ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 และสารวัตรกำนันตำบลปากน้ำ อำเภอละงู	- การพูดคุยหรือการประชุมเบื้องต้น ควรทำความเข้าใจกับกลุ่มบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการสื่อสารที่คลาดเคลื่อนและการรวมตัวของกลุ่มมวลชนในพื้นที่ - ผู้ศึกษาควรชี้แจงรายละเอียด และผลที่ตามมาทั้งทางบวกและทางลบ - พื้นที่ส่วนใหญ่ในตำบลปากน้ำ เดิมมีสภาพเป็นป่าชายเลน พื้นที่ส่วนใหญ่จึงไม่เอกสารสิทธิ์ ผู้ศึกษาควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้ด้วย เนื่องจากเป็นประเด็นสำคัญของพื้นที่
4	20 ธ.ค. 58	- ที่ว่าทำการกำนัน ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู	- กำนันตำบลปากน้ำ อำเภอละงู (คุณวินัย นุ้ยไฉน)	- ปัจจุบันการเข้าพูดคุยกับประชาชน บางกลุ่มในพื้นที่ตำบลปากน้ำค่อนข้างยาก เนื่องจากในอดีตเคยมีปัญหากับกลุ่มคนที่ต้องการพัฒนา จึงควรแยกกลุ่ม

ลำดับ	วันเดือนปี	สถานที่	ผู้เข้าร่วมประชุมหารือ	ผลการประชุมหารือ
				และพูดคุยกับแกนนำกลุ่มต่างๆให้เข้าใจก่อน
5	23 ธ.ค. 58	- องค์การบริหารส่วนตำบลละงู อำเภอละงู	- นายกองค์การบริหารส่วนตำบลละงู (คุณจำรัส ฮ่องสาย)	- มีแนวคิดในการพัฒนาการเกษตร ควบคู่กับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ - การศึกษาครั้งนี้ควรพูดคุยและทำความเข้าใจ กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ให้ครอบคลุมและชัดเจน เพื่อป้องกันการรวมกลุ่มของมวลชนในพื้นที่
6	23 ธ.ค. 58	- องค์การบริหารส่วนตำบล ปากน้ำ อำเภอละงู	- นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากน้ำ (คุณอรุณ เอ็มดู)	- การพัฒนาพื้นที่ ควรพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ในพื้นที่ก่อน เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหรือโครงการต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาอื่นๆ ที่จะตามมา - การศึกษาควรชี้แจงและทำความเข้าใจ กับกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการรวมกลุ่มของมวลชนในพื้นที่
7	20 ม.ค. 59	- สมาคมชาวประมงพื้นบ้านปากน้ำ อำเภอละงู	- ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 ตำบลละงู (ผู้ใหญ่อารีย์ ติงหวัง)	- ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่ ว่ามีความต้องการการพัฒนาให้เป็นไปในรูปแบบใด รวมทั้งควรให้ข้อเท็จจริงกับคนในพื้นที่ - หากกลุ่มที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดประชุมกลุ่มเล็ก ให้จัดส่งหนังสือประสานขอความร่วมมืออย่างเป็นทางการ มายังประธานสภาองค์กรชุมชนตำบลละงู และนายกสมาคมประมงพื้นบ้านตำบลปากน้ำ ส่วนการสัมมนาระดับจังหวัด ให้ส่งหนังสือประสานมายังเครือข่ายประมงพื้นบ้านจังหวัดสตูล

(2) การประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สำหรับการประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในจังหวัดสตูล จัดประชุมในพื้นที่ตำบลปากน้ำ และตำบลละงู อำเภอละงู ได้**รวม 2 ครั้ง** (**ตารางที่ 6-13**) ผลการประชุมสามารถสรุปโดยภาพรวมได้ว่า การพัฒนาพื้นที่จังหวัดสตูล โดยเฉพาะอำเภอละงู ซึ่งเป็นพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล มีทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีความหลากหลายและมีความอุดมสมบูรณ์สูง และเป็นพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากใช้เส้นทางนี้เดินทางข้ามไปยังเกาะต่างๆ ได้ เช่น เกาะหลีเป๊ะ เกาะตะรุเตา เกาะราวี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากใช้บริการท่าเรือดังกล่าว แต่เศรษฐกิจในพื้นที่ไม่ดีมากนัก เนื่องจากไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว สำหรับอาชีพประมงซึ่งเป็นอาชีพหลัก ของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นประมงพื้นบ้าน ซึ่งเดิมได้รับผลกระทบจากการทำประมงผิดกฎหมาย แต่ภายหลังมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทำให้การทำประมงพื้นบ้านจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้น ส่วนการพัฒนาพื้นที่ ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบต่อวิถีชีวิต และการประกอบอาชีพเดิมของชุมชน ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรพัฒนาไปตามทางเลือกที่ 2 (เป็นเพียงความเห็นจากการประชุมประชาชนในหมู่ 2 ตำบลปากน้ำ เท่านั้น) ส่วนโครงการท่าเรือน้ำลึกหากมีการปรับลดขนาด หรือเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ จากท่าเรือขนส่งสินค้าเป็นท่าเรือท่องเที่ยว หรือท่าเรือประมง ตลอดจนท่าขนส่งสินค้าขนาดเล็ก อาจมีความเหมาะสมกับพื้นที่มากกว่า

ตารางที่ 6-13 กำหนดการประชุมและจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็กในจังหวัดสตูล

ลำดับ	วันเดือนปี	เวลา (โดยประมาณ)	กลุ่ม/พื้นที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1	17 ธ.ค. 58	21.00 - 22.00 น.	หมู่ 2 ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู	6
2	15 ม.ค. 59	14.30 - 16.30 น.	หมู่ 2 ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู	12

ภาพรวมของผลการประชุมกลุ่มเล็กในพื้นที่ 6 จังหวัด ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ

1) ด้านการพัฒนาพื้นที่ ควรพัฒนาโดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่เดิมของพื้นที่ให้เต็มที่ก่อน และยังเปิดโอกาสสำหรับการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ เช่นการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา แต่ต้องมีการสร้างความเข้าใจและข้อตกลงที่ทุกฝ่ายให้การยอมรับร่วมกัน

2) ด้านเศรษฐกิจ-สังคม ยังมีความต้องการให้คงวิถีชีวิตเดิม คือ การประกอบอาชีพอิสระ เช่น ท่องเที่ยวชุมชน เกษตรกรรม และประมง และมีรายได้ตรงจากกิจกรรมเหล่านั้น

3) ด้านสิ่งแวดล้อม ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาพื้นที่โดยการมีอุตสาหกรรมหนัก (ก่อมลพิษ) / ปิโตรเคมี

6.2.2 การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group

ตลอดระยะเวลาการศึกษากลุ่มที่ปรึกษา ได้จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group รวมทั้งสิ้น 8 ครั้ง โดยการประชุม 6 ครั้งแรกเป็นการจัดประชุมระดับจังหวัด ส่วนการประชุมอีก 2 ครั้ง เป็นการประชุมรวม จังหวัดที่อยู่ชายฝั่งทะเลฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ตามลำดับ การประชุมนี้เป็นการประชุมรับฟังความเห็นที่ขยายวงกว้างขึ้น จากการประชุมกลุ่มเล็ก เนื่องจากมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งในส่วนที่เคยเข้าร่วมประชุมกลุ่มเล็กแล้ว และกลุ่มที่ปรึกษายังได้เชิญภาคส่วนอื่น ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมด้วย เช่น ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชนองค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) เป็นต้น โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมแต่ละครั้งกว่า 60 คน (ตามข้อกำหนดโครงการกำหนดให้มีผู้เข้าร่วมประชุมแต่ละครั้งประมาณ 60 คน) สรุปดัง**ตารางที่ 6-14**

ตารางที่ 6-14 การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group

ครั้งที่	วัน/เดือน/ปี	สถานที่/จังหวัด	จำนวนผู้เข้าประชุม (คน)
1	16 กุมภาพันธ์ 2559	โรงแรมพินนาเคิล วังใหม่ จังหวัดสตูล	87
2	17 กุมภาพันธ์ 2559	โรงแรมบุรีศรีภู บูติก จังหวัดสงขลา	106
3	18 กุมภาพันธ์ 2559	โรงแรมแกรนด์ปาร์ค จังหวัดนครศรีธรรมราช	67
4	23 มีนาคม 2559	โรงแรมนานาบุรี จังหวัดชุมพร	81
5	24 มีนาคม 2559	โรงแรมทินิดี จังหวัดระนอง	88
6	25 มีนาคม 2559	โรงแรมโวครีสอร์ทแอนด์สปา จังหวัดกระบี่	68
7	22 มิถุนายน 2559	โรงแรมกระบี่ ฟร้อนท์ เบย์ รีสอร์ท จังหวัดกระบี่	75
8	23 มิถุนายน 2559	โรงแรมทวินโลตัส จังหวัดนครศรีธรรมราช	92

6.2.2.1 การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6

การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 จัดขึ้นในจังหวัดพื้นที่การศึกษาโครงการทั้ง 6 จังหวัดได้แก่ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล โดยการประชุมครั้งที่ 1-3 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 16-18 กุมภาพันธ์ 2559 ในจังหวัดสตูล สงขลา และนครศรีธรรมราช ตามลำดับ ส่วนการประชุมครั้งที่ 4-6 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 23-25 มีนาคม 2559 ในจังหวัดชุมพร ระนอง และกระบี่ ตามลำดับ การประชุมทั้ง 6 ครั้งมีวัตถุประสงค์และรูปแบบการจัดประชุมแบบเดียวกัน ดังนี้

(1) วัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group

1) เพื่อแนะนำโครงการ โดยเฉพาะแนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
2) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและทางเลือก ที่เสนอสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตลอดจนขอบเขตการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
3) เพื่อรับฟัง และรวบรวมความเห็น ข้อเสนอแนะต่อทางเลือกการพัฒนาที่เสนอ และขอบเขตการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) กลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ทั้งสิ้นประมาณ 60 คน ประกอบด้วย ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน โดยมีวิธีการเชิญหลายรูปแบบ ดังนี้

1) เชิญด้วยวาจา เป็นการเชิญชวนขณะทำการประชุมกลุ่มเล็กทั้งภาคเอกชน และภาคประชาชน ซึ่งได้ขอความร่วมมือแต่ละภาคส่วนให้เชิญชวนกลุ่มอื่นๆ เข้าประชุมสัมมนากลุ่มย่อยด้วย
2) ออกหนังสือเชิญอย่างเป็นทางการ โดยสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจรแจ้งเชิญทุกภาคส่วน รวมถึงผู้แทนจากการประชุมกลุ่มเล็ก
3) ประกาศเชิญชวนที่หน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกัน เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนจะได้รับเอกสาร ประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เสื้อยืดที่มีชื่อโครงการ และข่าวประชาสัมพันธ์ (สำหรับสื่อมวลชน)

(3) กำหนดการประชุม

การประชุมทั้ง 6 ครั้งมีกำหนดการเช่นเดียวกัน กล่าวคือจัดประชุมขึ้นในเวลา 08.30 – 13.30 น. โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง กล่าวคือ

1) ช่วงแรกเป็นการนำเสนอผลการศึกษาของกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย แนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนา และขอบเขตการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง โดยวิทยากรหลัก ประกอบด้วย

ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์	ผู้จัดการโครงการ
ดร.ชาติชาย พาราสุข	รองผู้จัดการโครงการ
ดร.ขวัญชัย ลีเผ่าพันธุ์	ผู้เชี่ยวด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
คุณดวงกมล พรหมสุวรรณ	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) ช่วงที่สองเป็นการแบ่งกลุ่มย่อย เพื่อให้ข้อมูลและความคิดเห็น ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยมีวิทยากรและคุณนิมิต บำรุงจิตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้นำในการระดมความคิดเห็นของกลุ่มในมิติด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม ซึ่งเป็น 2 ใน 4 มิติ ที่ต้องนำมาประกอบการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ การแบ่งกลุ่มจึงแบ่งได้ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 มีประเด็นหารือหลัก คือ ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง
- กลุ่มที่ 2 มีประเด็นหารือหลัก คือ ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก
- กลุ่มที่ 3 มีประเด็นหารือหลัก คือ ด้านสังคมและชุมชน

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถเลือกกลุ่มได้ตามความสมัครใจ และสามารถให้ความเห็นในประเด็นอื่นๆ นอกเหนือจากประเด็นหลักที่หารือได้อีกด้วย

(4) การจัดนิทรรศการประกอบการประชุม

รูปแบบของนิทรรศการที่จัดขึ้น เป็นการนำเสนอข้อมูลผ่านแผ่นป้าย จำนวน 5 ป้าย ประกอบด้วยแผ่นป้ายขนาดใหญ่ จำนวน 1 แผ่นป้าย และขนาดเล็กอีก 4 แผ่นป้าย ซึ่งแต่ละแผ่นป้ายนำเสนอข้อมูลดังนี้ (รูปแผ่นป้ายนิทรรศการ แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**)

1) แผ่นป้ายขนาดใหญ่ นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ เป็นต้น

2) แผ่นป้ายขนาดเล็ก ซึ่งมีทั้งหมด 4 แผ่นป้าย เพื่อนำเสนอข้อมูลแผ่นป้ายละเรื่องรวม 4 เรื่อง ประกอบด้วย 1) ขั้นตอนการศึกษา/แผนการทำงาน 2) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ 3) กิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ 4) ทางเลือกในการศึกษาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แผ่นป้ายนิทรรศการ ดังกล่าวได้ถูกจัดวางไว้ในตำแหน่ง ที่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนต้องเดินผ่าน เพื่อสร้างโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูลก่อนเข้าประชุม

สำหรับผลการประชุมที่จะนำเสนอต่อไปนี้ เป็นสรุปผลการประชุมโดยภาพรวมของแต่ละจังหวัด ส่วนรายละเอียดของผลการประชุมนั้น กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นรายงานแยกเป็นรายจังหวัดรวม 6 ฉบับ และได้นำส่ง สนข. แยกออกจากรายงานฉบับนี้ (กำหนดการประชุม ภาพฉาย (powerpoint) เอกสารประกอบการประชุม ข่าวแจกสำหรับสื่อมวลชน และรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมทั้ง 6 ครั้ง แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง6**)

<u>ผลการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1 (จังหวัดสตูล)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ โรงแรมพินนาเคิล วังใหม่ อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 87 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-15** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 39 คน หรือร้อยละ 44.83 ส่วนที่เหลือเป็นภาคเอกชน 1 คน หรือร้อยละ 1.15 องค์กรพัฒนาเอกชน 8 คน หรือร้อยละ 9.20 ภาคประชาชน 3 คน หรือร้อยละ 3.45 ผู้สนใจโครงการ 3 คน หรือร้อยละ 3.45 สื่อมวลชน 7 คน หรือร้อยละ 8.05 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 6 คน หรือร้อยละ 6.69 และกลุ่มที่ปรึกษา 20 คน หรือร้อยละ 22.99 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง **รูปที่ 6-3** ถึง**รูปที่ 6-7**

ตารางที่ 6-15 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1 (จังหวัดสตูล)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	จำนวน (คน)
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	39
2) ภาคประชาชน	3
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	8
4) ภาคเอกชน	1
5) สื่อมวลชน	7
6) ผู้สนใจโครงการ	3
7) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	6
8) กลุ่มที่ปรึกษา	20
รวม	**87**

รูปที่ 6-3 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

รูปที่ 6-4 นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-5 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-6 ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น

รูปที่ 6-7 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่6-4**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา (**รูปที่ 6-5**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย (**รูปที่ 6-6**) จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่ม เพื่อระดมความคิดเห็น ซึ่งมีผู้ร่วมกิจกรรมรวม 37 คน จึงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วยกลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก และกลุ่มสังคมและชุมชน (**รูปที่ 6-7**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ควรอยู่บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาจึงควรมุ่งไปที่ด้านการท่องเที่ยว ประมง เกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร โดยไม่ต้องการมีอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ
2) การพัฒนาพื้นที่ควรให้ชุมชนหรือประชาชน ในพื้นที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากโครงการต่างๆ โดยเฉพาะด้านการสร้างรายได้และอาชีพ
3) การพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล ควรพิจารณาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ทางเรือ ควบคู่ไปกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น เช่น ปัญหาขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาการท่องเที่ยวจึงต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4) ควรให้ความสำคัญกับชุมชนหรือประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมใน การกำหนดแนวทางการพัฒนาให้มากขึ้น ไม่เพียงแต่องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)

<u>ผลการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 2 (จังหวัดสงขลา)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพุธที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ ห้องแมกโนเลีย ตึกสีภูฟ้า โรงแรมบุรีศรีภู บูติก อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 106 คน (ไม่รวมผู้ไม่ประสงค์ลงทะเบียน) ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-16** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากภาคประชาชนมากที่สุด คือ 31 คน หรือร้อยละ 29.25 ส่วนที่เหลือเป็นหน่วยงานราชการ 24 คน หรือร้อยละ 22.26 องค์กรพัฒนาเอกชน 19 คน หรือร้อยละ 17.69 ภาคเอกชน 1 คน หรือร้อยละ 0.94 สื่อมวลชน 7 คน หรือร้อยละ 6.60 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 5 คน หรือร้อยละ 4.75 และกลุ่มที่ปรึกษา 19 คน หรือร้อยละ 17.72 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 6-8** ถึง**รูปที่ 6-12**

ตารางที่ 6-16 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 2 (จังหวัดสงขลา)

ผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวน (คน)[1]
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	24
2) ภาคประชาชน	31
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	19
4) ภาคเอกชน	1
5) สื่อมวลชน	7
6) ผู้สนใจโครงการ	0
7) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	5
8) กลุ่มที่ปรึกษา	19
รวม	**106**

[1] ไม่รวมผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนหนึ่งที่ไม่ประสงค์ลงทะเบียน

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายอนุชิต ตระกูลมุทุตา รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-9**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา (**รูปที่ 6-10**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย ซึ่งในช่วงเวลานี้ *เครือข่ายติดตามนโยบายการพัฒนาของรัฐที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่จังหวัดสงขลา ได้ยืนขึ้นอ่านแถลงการณ์ไม่สนับสนุนการประชุมและไม่ยอมรับการจัดทำ SEA ของกลุ่มที่ปรึกษาก่อนเดินทางกลับออกไป*โดยมิได้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นกับกลุ่มต่างๆ (**รูปที่ 6-11**) (รายละเอียดของแถลงการณ์นำเสนอไว้ใน **ภาคผนวก ง6**) จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่มเพื่อระดมความคิดเห็นจากจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมรวม 38 คน จึงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก และกลุ่มสังคมและชุมชน (**รูปที่ 6-12**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ที่เหมาะสมควรเป็นไปตามทางเลือกที่ 2 คือ การใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ดี หากมีการก่อสร้างท่าเรือขนส่งสินค้า ก็ควรอยู่ทางฝั่งอ่าวไทยเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า ที่ปัจจุบันต้องไปใช้ท่าเรือแหลมฉบัง

2) การศึกษาควรให้ข้อมูลที่แท้จริงอย่างชัดเจนกับประชาชนที่จะได้รับผลกระทบทั้งผลด้านบวกและลบ ประชาชนจะต้องเสียอะไร และได้อะไร เพื่อที่ผู้ได้รับผลกระทบจะนำไปใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ ที่เป็นที่ตั้งโครงการเป็นหลักเนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง

3) กรณีที่การพัฒนามีผลกระทบต่อประชาชน ต้องโยกย้ายที่อยู่ หรืออื่นๆ ต้องมีการชดเชยเยียวยาอย่างเหมาะสม ให้กับผู้ได้รับผลกระทบ โดยต้องมีการจัดทำข้อตกลงที่ทำให้ผู้ได้รับผลกระทบเชื่อมั่นว่าจะได้รับการชดเชย เยียวยาหรืออื่นๆ แน่นอนเช่น

   ก. ฝึกอาชีพที่สอดคล้องกับโครงการต่างๆ ตามแผนพัฒนาและให้โครงการรับจ้างแรงงานในพื้นที่โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบเป็นลำดับแรก

   ข. ชดเชยการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นรายครัวเรือน

   ค. จัดตั้งกองทุนเพื่อใช้พัฒนาหมู่บ้าน

4) ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบจากโครงการ ที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ เพื่อให้เห็นผลจากการพัฒนาที่แท้จริง

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา ชมนิทรรศการ และรับฟังข้อมูลของโครงการ

จากรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รูปที่ 6-8 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจรกล่าวรายงาน

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-9 บรรยากาศเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-10 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-11 ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนหนึ่งอภิปรายไม่สนับสนุนการประชุมและการศึกษาผลกระทบระดับยุทธศาสตร์ของโครงการ

รูปที่ 6-12 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

<u>ผลการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 3 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ ห้องบุษราคัม โรงแรมแกรนด์ปาร์ค อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งมีผลการประชุมสรุปได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 67 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-17** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 37 คน หรือร้อยละ 55.22 ส่วนที่เหลือเป็นสื่อมวลชน 3 คน หรือร้อยละ 4.48 ภาคประชาชน 2 คน หรือร้อยละ 2.98 ภาคเอกชน 2 คน หรือร้อยละ 2.98 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 5 คน หรือร้อยละ 7.46 และกลุ่มที่ปรึกษา 18 คน หรือร้อยละ 26.87 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 6-13** ถึง**รูปที่ 6-17**

ตารางที่ 6-17 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 3 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	จำนวน (คน)
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	37
2) ภาคประชาชน	2
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	0
4) ภาคเอกชน	2
5) สื่อมวลชน	3
6) คณะกรรมการกำกับฯ	5
7) กลุ่มที่ปรึกษา	18
รวม	**67**

รูปที่ 6-13 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

นายวิจิตต์ นิมิตวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิกล่าวรายงาน

นายพงศ์เทพ ไข่มุกด์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช
กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-14 บรรยากาศเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-15 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทาง ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-16 ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัย

รูปที่ 6-17 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายพงศ์เทพ ไข่มุกด์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-14**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา (**รูปที่ 6-15**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย (**รูปที่ 6-16**) จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่มเพื่อระดมความคิดเห็น ซึ่งมีผู้ร่วมกิจกรรมรวม 36 คน จึงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก และกลุ่มสังคมและชุมชน (**รูปที่ 6-17**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นดังกล่าว สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เช่น ในพื้นที่อำเภอขนอมหรืออำเภอสิชลควรอยู่บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาจึงควรมุ่งไปที่ด้านการท่องเที่ยว ประมง เกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
2) การพัฒนาพื้นที่ต้องแก้ไขปัญหาของพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งต้องคำนึงถึงความยั่งยืนของสังคมและชุมชน ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการพัฒนาต้องไม่ยึดด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว
3) ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม หรือการท่องเที่ยวชุมชน รวมทั้งควรพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมควบคู่ไปด้วย ซึ่งรวมถึงการมี Southern Airport
4) เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุน ทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า ควรจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ สำหรับการท่องเที่ยวในแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44

<u>ผลการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 4 (จังหวัดชุมพร)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพุธที่ 23 มีนาคม 2559 เวลา 08.30 - 13.30 น. ณ ห้องหิรัญญิการ์ ชั้น 2 โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 81 คนดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-18** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 42 คน หรือร้อยละ 51.58 ส่วนที่เหลือเป็นองค์กรพัฒนาเอกชน 10 คน หรือร้อยละ 12.35 ภาคประชาชน 5 คน หรือร้อยละ 6.17 สื่อมวลชน 1 คนหรือร้อยละ 1.23 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 5 คน หรือร้อยละ 6.17 และ กลุ่มที่ปรึกษา 15 คน หรือร้อยละ 18.57 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 6-18** ถึง**รูปที่ 6-22**

ตารางที่ 6-18 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ FocusGroup ครั้งที่ 4 (จังหวัดชุมพร)

ผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวน (คน)
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	42
2) ภาคประชาชน	5
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	10
4) ภาคเอกชน	3
5) สื่อมวลชน	1
6) ผู้สนใจโครงการ	0
7) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	5
8) กลุ่มที่ปรึกษา	15
รวม	**81**

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร ชมนิทรรศการและรับฟังข้อมูลของโครงการจากผู้จัดการโครงการ

รูปที่ 6-18 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจรกล่าวรายงาน

นายสมดี คชายั่งยืน
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-19 บรรยากาศเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-20 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-21 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนางสาวกฤติกา บูรณะดิษ หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวรายงาน และนายสมดี คชายั่งยืน ผู้ว่าราชการ จังหวัดชุมพร กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-19**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษาซึ่งในครั้งนี้มีการเปลี่ยนวิทยากรจาก ดร.ชาติชาย พาราสุข รองผู้จัดการโครงการ เป็นดร.ปฤษฎางค์ สกลผดุงเขตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค (**รูปที่ 6-20**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีการมีส่วนร่วม ให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่ม เพื่อระดมความคิดเห็นโดยมีจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมรวม 33 คน จึงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก และกลุ่มสังคมและชุมชน โดยมีวิทยากรและคุณนิมิต บำรุงจิตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้นำในการระดมความคิดเห็น (**รูปที่ 6-21**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นดังกล่าว สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาที่เหมาะสมควรอยู่บนฐานทรัพยากร ที่มีอยู่ในพื้นที่ทั้งทางด้าน เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และการค้าชายแดน แนวโน้มความเห็นของที่ประชุมคือการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 เนื่องจากทางเลือกที่ 3 จะส่งผลกระทบต่อทั้งสิ่งแวดล้อม ชุมชน และวิถีชีวิต

2) การพัฒนาตามแนวทางข้างต้น ควรพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว ที่ต้องการให้มีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ทั้งเส้นทางทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

3) สภาพปัจจุบันด้านทรัพยากรธรรมชาติ ในจังหวัดชุมพร มีปัญหาการบุกรุกผืนป่า เพื่อทำการเกษตรกรรม และปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ส่วนปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมมีทั้งปัญหาด้านขยะมูลฝอย น้ำเสียจากโรงงาน ชุมชน และสะพานปลา กลิ่นเหม็นจากโรงงาน และน้ำท่วมจากการมีสิ่งก่อสร้างขวางลำน้ำ

4) ด้านสังคม ยังมีส่วนที่ควรได้รับการปรับปรุง เช่น มาตรฐานหรือคุณภาพให้บริการสาธารณสุข จำนวนเครื่องมือหรือเทคโนโลยี และบุคลากรในการควบคุมดูแลความมั่นคงปลอดภัย รวมทั้งคุณภาพการให้การศึกษาด้านการประมง และเกษตรกรรม

<u>ผลการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 5 (จังหวัดระนอง)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 24 มีนาคม 2559 เวลา 08.30 - 13.30 น. ณ ห้องเรืองราษฎร์ ชั้น 1 โรงแรมทินิดี อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนองสรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 88 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-19** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุม จากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 47 คน หรือร้อยละ 53.41 นอกนั้นเป็นภาคประชาชน 14 คน หรือร้อยละ 15.91 ภาคเอกชน 7 คน หรือร้อยละ 7.95 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 4 คน หรือร้อยละ 4.55 และ กลุ่มที่ปรึกษา 16 คน หรือร้อยละ 18.18 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 6-22** ถึง**รูปที่ 6-25**

ตารางที่ 6-19 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 5 (จังหวัดระนอง)

ผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวน (คน)
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	47
2) ภาคประชาชน	14
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	0
4) ภาคเอกชน	7
5) สื่อมวลชน	0
6) ผู้สนใจโครงการ	0
7) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	4
8) กลุ่มที่ปรึกษา	16
รวม	**88**

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร

ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง ชมนิทรรศการ และรับฟังข้อมูลของโครงการจากผู้จัดการโครงการ

รูปที่ 6-22 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจรกล่าวรายงาน

นายสุริยันต์ กาญจนศิลป์
ผู้ว่าราชการจังหวัดระนองกล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-23 บรรยากาศเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-24 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขต การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-25 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายสุริยันต์ กาญจนศิลป์ ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-23**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา ซึ่งในครั้งนี้มีการเปลี่ยนวิทยากรจาก ดร.ชาติชาย พาราสุข รองผู้จัดการโครงการ เป็นนายบำเพ็ญ สิงหาพันธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง (**รูปที่ 6-24**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่มเพื่อระดมความคิดเห็น โดยมีจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมรวม 31 คน จึงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมบนบก และกลุ่มสังคมและชุมชน โดยมีวิทยากร และคุณนิมิต บำรุงจิตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้นำในการระดมความคิดเห็น (**รูปที่ 6-25**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นดังกล่าว สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาภาคใต้ควรเป็นไปตามทางเลือกที่ 2 เช่นเดียวกันการพัฒนาจังหวัดระนองที่ควรมุ่งไปในด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสุขภาพ อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร และเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า ด้านชายฝั่งอันดามันซึ่งเป็นศักยภาพของจังหวัด
2) การพัฒนาจังหวัดระนอง ตามแนวทางข้างต้น ควรต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมรองรับทั้งถนน ระบบราง สนามบิน (รวมทั้งจำนวนสายการบิน) และระเบียบการใช้ท่าเรือของรัฐ รวมทั้งพัฒนาบุคลากรในพื้นที่เพื่อการให้บริการท่องเที่ยว
3) ด้านสิ่งแวดล้อม จังหวัดระนองมีปัญหาปริมาณขยะมูลฝอย เกินกว่าที่ท้องถิ่นจะกำจัดได้ เป็นปัญหาหลัก นอกจากนี้เป็นปัญหาขาดแคลนน้ำใช้และการบำบัดน้ำเสีย ที่สะพานปลามีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ
4) ในจังหวัดระนอง มีการใช้แรงงานต่างชาติมากซึ่งก็มีข้อดี คือ ช่วยให้ผู้ประกอบการดำเนินกิจการไปได้ ในทางตรงข้ามทำให้มีปัญหาทางสังคมตามมา เช่น การเกิดอาชญากรรม เพิ่มภาระด้านสาธารณสุข โรคติดต่อ แย่งอาชีพคนไทยทำ เป็นต้น

<u>ผลการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 6 (จังหวัดกระบี่)</u>

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 25 มีนาคม 2559 เวลา 08.30 - 13.30 น.ห้องกนก ชั้น 1 โรงแรมโวครีสอร์ทแอนด์สปา อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 68 คนดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-20** เห็นได้ว่าเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 28 คน หรือร้อยละ 41.18 ส่วนที่เหลือเป็นภาคประชาชน 7 คน หรือร้อยละ 10.29 ภาคเอกชน 5 คน หรือร้อยละ 7.35 องค์กรพัฒนาเอกชน 4 คน หรือร้อยละ 5.88 คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 7 คน หรือร้อยละ 10.29 และ กลุ่มที่ปรึกษา 17 คน หรือร้อยละ 25.00 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 6-26** ถึง**รูปที่ 6-29**

ตารางที่ 6-20 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ FocusGroup ครั้งที่ 6 (จังหวัดกระบี่)

ผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวน (คน)
1) หน่วยงานราชการ (ส่วนจังหวัด/ส่วนอำเภอ/ส่วนท้องถิ่น)	28
2) ภาคประชาชน	7
3) องค์กรพัฒนาเอกชน	4
4) ภาคเอกชน	5
5) สื่อมวลชน	0
6) ผู้สนใจโครงการ	0
7) คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	7
8) กลุ่มที่ปรึกษา	17
รวม	**68**

รูปที่ 6-26 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร

นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร กล่าวรายงาน

นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดประชุม

รูปที่ 6-27 บรรยากาศเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-28 คณะที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษา ทางเลือกเพื่อการพัฒนาและขอบเขตการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-29 บรรยากาศการระดมความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม

(2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายวิจิตต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดประชุม (**รูปที่ 6-27**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา ซึ่งในครั้งนี้มีการเปลี่ยนวิทยากรจาก ดร.ชาติชัย พาราสุข รองผู้จัดการโครงการ เป็น ดร.ปฤษฎางค์ สกลผดุงเขตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค (**รูปที่ 6-28**)

เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัย จากนั้นเป็นการแบ่งกลุ่มเพื่อระดมความคิดเห็น โดยมีจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมรวม 25 คน จึงแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วยกลุ่มทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และกลุ่มสังคมและชุมชน โดยมีวิทยากรและ คุณนิมิต บำรุงจิตต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้นำในการระดมความคิดเห็น (**รูปที่ 6-29**) ผลจากการแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นดังกล่าว สรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ที่เหมาะสมควรเป็นด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรหรือตามทางเลือกที่ 2 คือ การใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างเต็มที่ ทั้งนี้การพัฒนาควรเป็นการพัฒนาที่ไม่ก้าวกระโดด
2) ควรปรับปรุง พัฒนา และเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคม ให้การเข้าถึงจังหวัดกระบี่และแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในภาคใต้ให้ใช้การได้อย่างสะดวก ทั้งทางรถยนต์ รถไฟ และเครื่องบิน เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาส ในการขนส่งและการเดินทางของนักท่องเที่ยว
3) ควรแก้ไขและจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยว ทั้งปัญหาขยะมูลฝอย น้ำเสีย ซึ่งเป็นปัญหาหลักของพื้นที่นั้นๆ
4) ควรวางแผนรองรับเพื่อจัดการปัญหาจากประชากรแฝง ซึ่งมีจำนวนมาก ทั้งปัญหาอาชญากรรม ความมั่นคง และโรคติดต่อต่างๆ เป็นต้น

ผลการประชุมสัมมนากลุ่มย่อย ลักษณะ Focus group ทั้ง 6 ครั้งข้างต้นสามารถสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดัง**ตารางที่ 6-21**

ตารางที่ 6-21 สรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus group 6 ครั้ง

สรุปภาพรวมผลประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus group ครั้งที่ 1-6		
จังหวัดสตูล	**จังหวัดสงขลา**	**จังหวัดนครศรีธรรมราช**
- พัฒนาบนพื้นฐานทรัพยากรที่มีอยู่ (ท่องเที่ยว ประมง เกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร) ไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - ควรได้รับประโยชน์โดยตรงจากโครงการที่มากับการพัฒนา	- พัฒนาโดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่เดิมให้เต็มที่ไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - การสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ อ.จะนะ ต้องมีการชดเชย เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการที่มากับการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านอาชีพรองรับ	- พัฒนาบนพื้นฐานทรัพยากรที่มีอยู่ (ท่องเที่ยว ประมง เกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร) และพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการท่องเที่ยวไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน และมีโครงข่ายการคมนาคมรองรับ
จังหวัดชุมพร	**จังหวัดระนอง**	**จังหวัดกระบี่**
- การพัฒนาที่เหมาะสมควร อยู่บนฐานทรัพยากรที่มีอยู่ในพื้นที่ทั้งทางด้านเกษตรกรรม ท่องเที่ยวและการค้าไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - พัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	- พัฒนาโดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่เดิมให้เต็มที่ (การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร และเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า ด้านชายฝั่งอันดามัน) ไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - พัฒนาเส้นทางคมนาคมรองรับทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศรวมทั้งพัฒนาบุคลากรในพื้นที่เพื่อการให้บริการท่องเที่ยว - ขยะมูลฝอยเป็นปัญหาหลักด้านสิ่งแวดล้อมของจังหวัด รวมทั้งมีปัญหาด้านสังคมจากแรงงานต่างชาติ	- พัฒนาโดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่เดิมให้เต็มที่ (ท่องเที่ยว อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร) ไม่รับอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ - พัฒนาเส้นทางคมนาคมรองรับทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ - ควรมีการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยวและปัยหาจากประชากรแฝงที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับ กลุ่มที่ปรึกษาได้นำไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และขอบเขตการประเมินสิ่งแวดล้อม ระดับยุทธศาสตร์เพื่อนำเสนอผลการปรับปรุงแนวทางการพัฒนาดังกล่าวในการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1

6.2.2.2 การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7-8

ก่อนการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 และ 8 กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2559 เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อผลการศึกษาที่ได้ปรับปรุงแล้ว ภายหลังจากรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 ดังนั้นผลการศึกษาที่จะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 และ 8 จึงเป็นผลการศึกษาที่ใกล้สมบูรณ์แล้ว สำหรับการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7-8 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 22-23 มิถุนายน 2559 ในจังหวัดกระบี่ และนครศรีธรรมราช ตามลำดับ การประชุมทั้ง 2 ครั้งมีวัตถุประสงค์และรูปแบบการจัดประชุมแบบเดียวกัน ดังนี้

(1) วัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group

1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษา ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และ (ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
2) เพื่อรับฟังและรวบรวมความเห็น ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา สำหรับเป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนแม่บท สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) กลุ่มเป้าหมาย

เพื่อให้การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ มีความต่อเนื่องตลอดช่วงการศึกษาโครงการ กลุ่มเป้าหมายการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 และ 8 จะประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมแต่ละครั้งประมาณ 60 คน ซึ่งมีหลักการคัดเลือกจาก 2 ส่วน ได้แก่

1) เชิงพื้นที่ โดยจัดประชุมในจังหวัดฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามันฝั่งละครั้ง ดังนี้
   - การประชุมครั้งที่ 7 จัดประชุมในพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามัน คือจังหวัดกระบี่ โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากจังหวัดกระบี่ ระนอง พังงา ภูเก็ต ตรัง และสตูลเข้าร่วมประชุม
   - ครั้งที่ 8 จัดประชุมในพื้นที่ฝั่งทะเลอ่าวไทย คือจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจาก จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา เข้าร่วมประชุม
2) เชิงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าร่วมประชุมจาก 2 ส่วน ได้แก่
   - ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากจังหวัดเป้าหมายข้างต้น ที่เคยเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 และ/หรือเข้าร่วมประชุมสัมมนาครั้งที่ 1
   - ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มเติม ตามความเกี่ยวข้องกับผลการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ และร่างแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

นอกจากนี้ยังติดประกาศเชิญชวนผู้สนใจไว้ที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ด้านหน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ด้วย

โดยผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนจะได้รับเอกสาร ประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เสื้อยืดที่มีชื่อโครงการ และข่าวประชาสัมพันธ์ (สำหรับสื่อมวลชน)

(3) กำหนดการประชุม

การประชุมทั้ง 2 ครั้งมีกำหนดการเช่นเดียวกัน กล่าวคือจัดประชุมในเวลา 08.30 – 13.30 น. โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

1) ช่วงแรกเป็นการนำเสนอผลการศึกษา“ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”
2) ช่วงที่สองเป็นการการนำเสนอ “(ร่าง)แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”
3) ช่วงที่สามเป็นการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม

สำหรับกำหนดการประชุม ภาพฉาย (powerpoint) เอกสารประกอบการประชุม ข่าวแจกสำหรับสื่อมวลชน และรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมทั้ง 2 ครั้ง แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง6**

(4) การจัดนิทรรศการประกอบการประชุม

รูปแบบของนิทรรศการที่จัดขึ้น เป็นการนำเสนอข้อมูลผ่านแผ่นป้าย จำนวน 10 ป้าย ประกอบด้วยแผ่นป้ายขนาดใหญ่ จำนวน 1 แผ่นป้าย และขนาดเล็กอีก 9 แผ่นป้าย (รูปแผ่นป้ายนิทรรศการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**) เป็นแผ่นป้ายที่เคยใช้ในการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 และการสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จัดทำแผ่นป้ายขนาดเล็กเพิ่มอีก 4 แผ่นป้าย (รายละเอียดอยู่ในหัวข้อ 6.2.3) ซึ่งทั้งหมดจัดวางไว้ในตำแหน่งที่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนต้องเดินผ่าน เพื่อสร้างโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูลก่อนเข้าประชุม

(5) ผลการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 (จังหวัดกระบี่)

การประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพุธที่ 22 มิถุนายน 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ โรงแรมกระบี่ ฟร้อนท์ เบย์ รีสอร์ท จังหวัดกระบี่สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(5.1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 75 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-22** โดยเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 47 คน หรือร้อยละ 62.67 ส่วนที่เหลือเป็นองค์กรพัฒนาเอกชน 9 คน หรือร้อยละ 12.00 ภาคประชาชน 2 คน หรือร้อยละ 2.67 สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 7 คน หรือร้อยละ 9.33 และกลุ่มที่ปรึกษา 10 คน หรือร้อยละ 13.33 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง **รูปที่ 6-30** ถึง **รูปที่ 6-33**

ตารางที่ 6-22 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 (จังหวัดกระบี่)

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)							
	หน่วยงานราชการ	ภาคเอกชน	องค์กรพัฒนาเอกชน	ภาคประชาชน	สื่อมวลชน	สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	รวมทั้งหมด
1. กระบี่	25	-	1	2	-	-	-	**28**
2. ตรัง	3	-	2	-	-	-	-	**5**
3. พังงา	1	-	-	-	-	-	-	**1**
4. ภูเก็ต	3	-	-	-	-	-	-	**3**
5. สตูล	9	-	2	-	-	-	-	**11**
6. ระนอง	6	-	4	-	-	-	-	**10**
กรุงเทพฯ (คณะผู้เกี่ยวข้องที่เดินทางไปเข้าร่วมสัมมนา)	-	-	-	-	-	7	10	**17**
รวม	**47**	**-**	**9**	**2**	**0**	**7**	**10**	**75**

รูปที่ 6-30 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

นายวิจิตต์ นิมิตวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สนข. กล่าวเปิดการประชุม

นายสุริน ณรงค์กูล นายอำเภอเมืองกระบี่ กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-31 เปิดการประชุม

รูปที่ 6-32 คณะที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษา และ (ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-33 ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น

(5.2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. นายวิจิตต์ นิมิตวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดรายงานการประชุม และนายสุริน ณรงค์กูล นายอำเภอเมืองกระบี่ กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-31**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา (**รูปที่ 6-32**) เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น (**รูปที่ 6-33**) สามารถสรุปข้อเสนอแนะและความเห็นจากที่ประชุมได้ดังนี้

1) ด้านแนวทางการพัฒนาชายฝั่งทะเล : เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนา 2+ ซึ่งเป็นการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปให้เต็มศักยภาพที่มีอยู่

2) ด้านการคมนาคมขนส่ง : มีความเห็นสนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและไม่ควรยกเลิกสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) แต่ควรพิจารณาทบทวนเส้นทางรถไฟ ที่จะเชื่อมโยงไปยังอำเภอหาดใหญ่อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้การมีท่าเรือจะช่วยสนับสนุนการขนส่งอาหารฮาลาล ที่ผลิตในภาคใต้ไปยังตะวันออกกลางด้วย

3) ด้านอุตสาหกรรม : สนับสนุนการผลิตอาหารฮาลาล ทั้งนี้อาจเป็นการผลิตโดยชุมชน ซึ่งจะทำให้ผลิตภัณฑ์มีความหลากหลาย

4) ด้านการท่องเที่ยว : มีข้อเสนอให้ยกระดับจังหวัดกระบี่เป็น Landmark และเป็น Hub ของเส้นทางท่องเที่ยวฝั่งอันดามันแล้ว เชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับพื้นที่อื่น รวมทั้งควรยกระดับอันดามันให้เป็นมรดกโลก เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ส่วนในด้านการบริหารจัดการมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อการท่องเที่ยวเพื่อการบริหารอย่างบูรณาการ

(6) ผลการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 8 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)

การจัดประชุมจัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 มิถุนายน 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ โรงแรมทวินโลตัส จังหวัดนครศรีธรรมราช สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(6.1) ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 92 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-23** โดยเป็นผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 58 คน หรือร้อยละ 63.04 ส่วนที่เหลือเป็นภาคเอกชน 3 คน หรือร้อยละ 3.26 องค์กรพัฒนาเอกชน 11 คน หรือร้อยละ 11.96 ภาคประชาชน 4 คน หรือร้อยละ 4.35 สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ 6 คน หรือร้อยละ 6.52 และกลุ่มที่ปรึกษา 10 คน หรือร้อยละ 10.87 สำหรับบรรยากาศของการประชุมแสดงดัง **รูปที่ 6-34** ถึง **รูปที่ 6-37**

ตารางที่ 6-23 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 8 (จังหวัดนครศรีธรรมราช)

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)							
	หน่วยงานราชการ	ภาคเอกชน	องค์กรพัฒนาเอกชน	ภาคประชาชน	สื่อมวลชน	สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	รวมทั้งหมด
1. นครศรีธรรมราช	29	3	4	-	-	-	-	**36**
2. ยะลา	2	-	1	-	-	-	-	**3**
3. นราธิวาส	1	-	-	-	-	-	-	**1**
4. พัทลุง	1	-	-	-	-	-	-	**1**
5. สุราษฎร์ธานี	2	-	-	-	-	-	-	**2**
6. ปัตตานี	1	-	-	-	-	-	-	**1**
7.ชุมพร	2		3	-	-	-	-	**5**
8. สงขลา	20	-	3	4	-	-		**27**
กรุงเทพฯ (คณะผู้เกี่ยวข้องที่เดินทางไปเข้าร่วมสัมมนา)	-	-	-	-	-	6	10	**16**
รวม	**58**	**3**	**11**	**4**	**0**	**6**	**10**	**92**

รูปที่ 6-34 ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงานการประชุม

นายพงศ์เทพ ไข่มุกด์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีธรรมราช
กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-35 บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 6-36 คณะที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษา และ
(ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-37 ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น

(6.2) ผลการประชุม

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ กล่าวเปิดรายงานการประชุม และนายพงศ์เทพ ไข่มุกด์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช กล่าวเปิดการประชุม (**รูปที่ 6-35**) จากนั้นเป็นการนำเสนอผลการศึกษา (**รูปที่ 6-36**) เมื่อจบการนำเสนอ เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามข้อสงสัยและให้ความเห็น (**รูปที่ 6-37**) สามารถสรุปข้อเสนอแนะและความเห็นจากที่ประชุมได้ดังนี้

1) ด้านแนวทางการพัฒนาชายฝั่งทะเล : เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนา 2+ ซึ่งเป็นการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ให้เต็มศักยภาพที่มีอยู่

2) ด้านการคมนาคมขนส่ง : มีข้อเสนอแนะให้เชื่อมโยงสองฝั่งทะเลภาคใต้ ด้วยทางรถไฟ หากไม่สามารถใช้ถนนเป็นเส้นทางเชื่อมโยงได้ นอกจากนี้ยังเสนอเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลด้วยการสร้างท่าเรือน้ำลึก ที่จังหวัดปัตตานีแล้วเชื่อมโยงด้วยถนนไปยังท่าเรือปีนัง เป็นทางเลือกเพิ่มเติม

3) ด้านการท่องเที่ยว : ควรอนุรักษ์โลมาสีชมพู ที่เป็นจุดขายของการท่องเที่ยวของอำเภอขนอม ด้วยการกำหนดเขตพื้นที่คุ้มครองพิเศษของ จังหวัดนครศรีธรรมราช

4) ด้านพลังงาน : มีความเห็นที่ไม่ยอมรับโรงไฟฟ้าถ่านหิน และโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ โดยสนับสนุนให้ใช้พลังงานทางเลือกแทน

5) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : ปัญหาสำคัญคือการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งเกิดมากที่ อำเภอหัวไทร และอำเภอปากพนัง ควรแก้ไขปัญหาด้วยการปรึกษาหารือกับชาวบ้าน ที่อาจมีภูมิปัญญาที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ นอกจากนี้มีการเสนอให้ใช้บ่อกุ้งในพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง เป็นอ่างเก็บน้ำสำหรับทำการเกษตรช่วงฤดูแล้งด้วย

6.2.3 การสัมมนาครั้งที่ 1

ตามขอบเขตการดำเนินงานโครงการ ได้กำหนดให้กลุ่มที่ปรึกษาจัดสัมมนา ครั้งที่ 1 ภายใน 1 เดือนหลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบรายงานขั้นกลาง (Interim Report) ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ครั้งที่ 1/2559 (ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2559 มีมติเห็นชอบรายงานดังกล่าวและเห็นชอบให้กลุ่มที่ปรึกษาดำเนินการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 ให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2559 ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 แล้วเสร็จตามกำหนด โดยมีวิธีการและผลการสัมมนา ดังนี้

6.2.3.1 วิธีดำเนินการ

(1) วัตถุประสงค์ของการสัมมนา

1) เพื่อนำเสนอผลการปรับปรุงทางเลือกที่เสนอแนะ สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ หลังจากที่ได้จัดทำการสัมมนาลักษณะกลุ่มย่อย (Focus Group) กับภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาแล้ว
2) เพื่อรับฟังและรวบรวมความเห็น ข้อเสนอแนะต่อทางเลือกการพัฒนา เพื่อนำไปปรับปรุงและจัดทำ (ร่าง) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) กลุ่มเป้าหมาย

เพื่อให้การให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ และความเห็นมีความต่อเนื่อง ตลอดช่วงการศึกษาโครงการ กลุ่มเป้าหมายการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 นี้ จึงมุ่งเน้นไปที่ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน จากการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึงครั้งที่ 6 ที่ผ่านมา (6 จังหวัดพื้นที่โครงการ) รองลงมา ได้แก่ ภาคส่วนต่างๆ ใน 8 จังหวัดภาคใต้ที่เหลือ ซึ่งนอกจากจะได้เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แล้ว กลุ่มที่ปรึกษาจะได้ใช้โอกาสนี้ประชาสัมพันธ์โครงการอีกด้วย โดยมีเป้าหมายผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาครั้งนี้ประมาณ 200 คน ซึ่งทุกคนจะได้รับเอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ สติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ เสื้อยืดสกรีนชื่อโครงการ และข่าวประชาสัมพันธ์ (สำหรับสื่อมวลชน) (รายละเอียดแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**)

(3) กำหนดการ

การสัมมนาครั้งที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 28 เมษายน 2559 เวลา 08.30-13.30 น. ณ ห้องเทพทาโร โรงแรมบุรีศรีภู บูติกโฮเต็ล อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีกิจกรรมแบ่งออก เป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

<u>ส่วนที่ 1</u> นำเสนอผลการศึกษาและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

<u>ส่วนที่ 2</u> อภิปรายในหัวข้อ“ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างสมดุล และยั่งยืน”โดยผู้ทรงคุณวุฒิด้านนโยบายและการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง และด้านสิ่งแวดล้อม

<u>ส่วนที่ 3</u> รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนา

(4) การจัดนิทรรศการประกอบการสัมมนา

รูปแบบของนิทรรศการที่จัดขึ้น เป็นการนำเสนอข้อมูลผ่านแผ่นป้ายที่เคยใช้ในการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 จำนวน 5 แผ่นป้าย คือ แผ่นป้ายขนาดใหญ่ 1 แผ่น นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ และแผ่นป้ายขนาดเล็ก 4 แผ่นป้าย นำเสนอข้อมูลแผ่นป้ายละเรื่องรวม 4 เรื่อง ประกอบด้วย 1) ขั้นตอนการศึกษา/แผนการทำงาน 2) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ 3) กิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ 4) ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ นอกจากนี้ยังมีแผ่นป้ายขนาดเล็กที่จัดทำเพิ่มอีก 5 แผ่นป้าย ใช้นำเสนอข้อมูลแผ่นป้ายละเรื่อง ได้แก่ 1) ศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง 2) การวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจ ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3) ทางเลือกที่เสนอในการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 4) กระบวนการพิจารณาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน และ 5) เป็นการตั้งคำถามกับผู้เข้าร่วมสัมมนาว่าทิศทางการพัฒนาของภาคใต้ควรเป็นทางใด (รูปแผ่นป้ายนิทรรศการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**) แผ่นป้ายทั้งหมดได้ถูกจัดวางไว้ในตำแหน่งที่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนต้องเดินผ่าน เพื่อสร้างโอกาสให้ได้ศึกษาข้อมูลก่อนเข้าประชุมสัมมนา

6.2.3.2 ผลการสัมมนาครั้งที่ 1

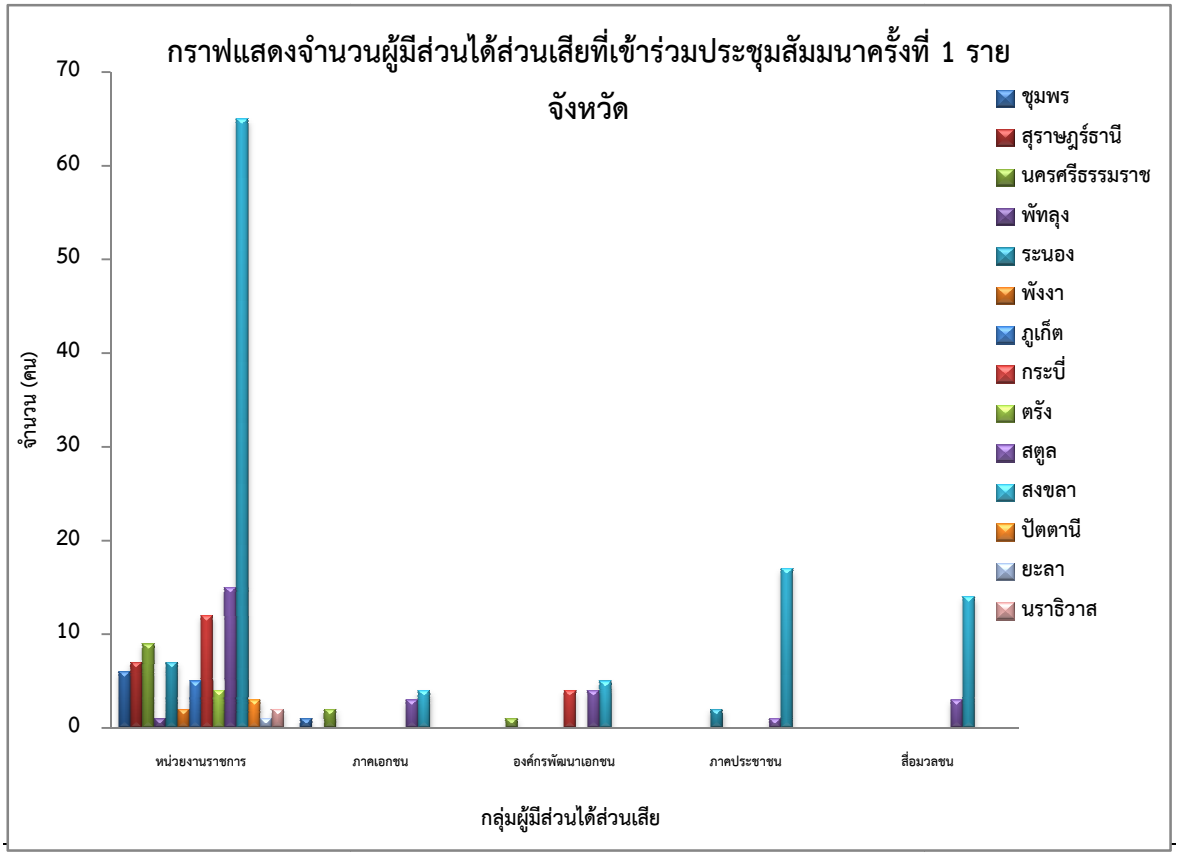
การสัมมนาครั้งที่ 1 เป็นเวทีที่มีภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกว่า 200 คนจากทุกจังหวัด (14 จังหวัด) ของภาคใต้ มีผลการสัมมนาสรุปได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมสัมมนา

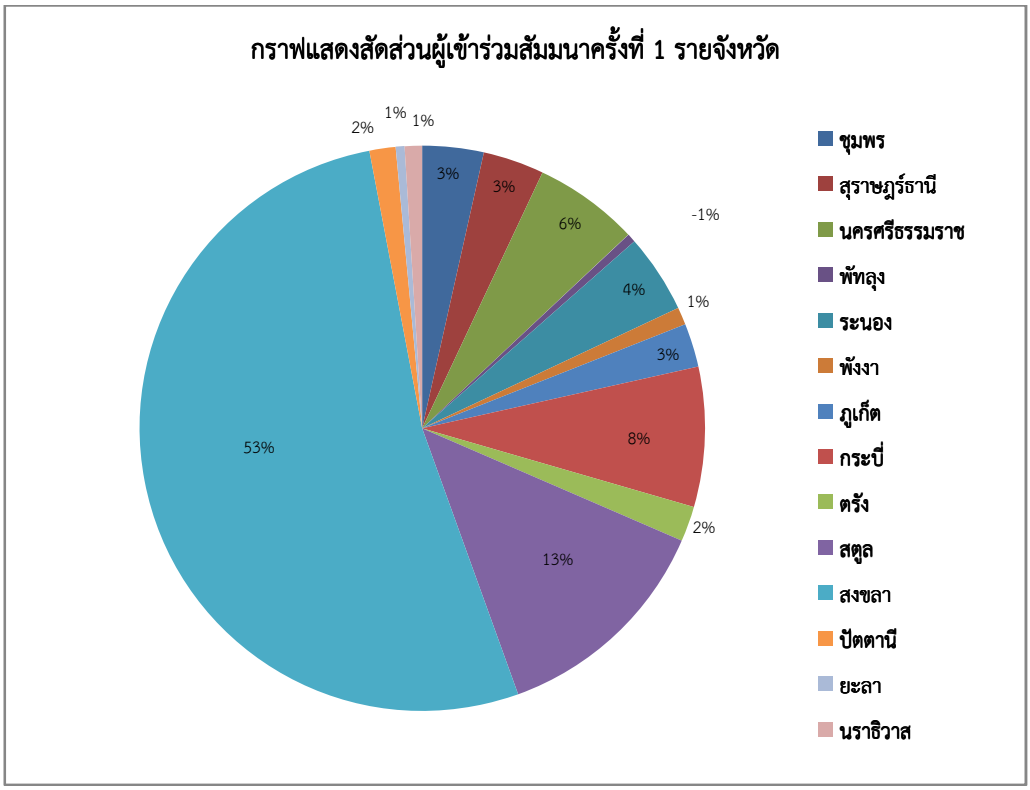
การสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมนา รวมทั้งสิ้น 230 คน จากทั้ง 14 จังหวัดภาคใต้ โดยส่วนใหญ่มาจากจังหวัดสงขลา 105 คน หรือร้อยละ 45.65 รองลงมาคือจังหวัดสตูล 26 คน หรือร้อยละ 11.30 และจังหวัดกระบี่ 16 คน หรือร้อยละ 6.96 สำหรับภาคส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนามาจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 139 คน หรือร้อยละ 60.43 ส่วนที่เหลือเป็นภาคประชาชน 20 คน หรือร้อยละ 8.70 สื่อมวลชน 17 คน หรือร้อยละ 7.39 องค์กรพัฒนาเอกชน 14 คน หรือร้อยละ 6.09 ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-24** (ดู**รูปที่ 6-38** และ**รูปที่ 6-39** ประกอบ) ส่วนบรรยากาศของการสัมมนาแสดงดัง **รูปที่ 6-40** ถึง **รูปที่ 6-44**

ตารางที่ 6-24 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)								
	หน่วยงานราชการ	ภาคเอกชน	องค์กรพัฒนาเอกชน	ภาคประชาชน	สื่อมวลชน	สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	รวมทั้งหมด
1. ชุมพร	6	1	-	-	-	-	-	-	**7**
2. สุราษฎร์ธานี	7	-	-	-	-	-	-	-	**7**
3. นครศรีธรรมราช	9	2	1	-	-	-	-	-	**12**
4. พัทลุง	1	-	-	-	-	-	-	-	**1**
5. ระนอง	7	-	-	2	-	-	-	-	**9**
6. พังงา	2	-	-	-	-	-	-	-	**2**
7. ภูเก็ต	5	-	-	-	-	-	-	-	**5**
8. กระบี่	12	-	4	-	-	-	-	-	**16**
9. ตรัง	4	-	-	-	-	-	-	-	**4**
10. สตูล	15	3	4	1	3	-	-	-	**26**
11. สงขลา	65	4	5	17	14				**105**
12. ปัตตานี	3	-	-	-	-	-	-	-	**3**
13. ยะลา	1	-	-	-	-	-	-	-	**1**
14. นราธิวาส	2	-	-	-	-	-	-	-	**2**
กรุงเทพฯ (คณะผู้เกี่ยวข้องที่เดินทางไปเข้าร่วมสัมมนา)	-	-	-	-	-	9	3	18	**30**
รวม	**139**	**10**	**14**	**20**	**17**	**9**	**3**	**18**	**230**



รูปที่ 6-38 กราฟแสดงจำนวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1 แยกรายจังหวัด



รูปที่ 6-39 กราฟแสดงสัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1 แยกรายจังหวัด

ผู้เข้าร่วมสัมมนาลงทะเบียนรับเอกสาร

ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมนิทรรศการ

รูปที่ 6-40 ผู้เข้าร่วมสัมมนาลงทะเบียนรับเอกสารและชมนิทรรศการ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดการประชุม

รูปที่ 6-41 การเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-42 กลุ่มที่ปรึกษานำเสนอสรุปภาพรวม

รูปที่ 6-43 การอภิปรายหัวข้อ "ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ภาคใต้อย่างสมดุลและยั่งยืน" (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผู้เข้าร่วมสัมมนารับฟังผลการศึกษา ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ 6-44 บรรยากาศการสัมมนา

(2) ผลการสัมมนา

การประชุมเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดย นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวเปิดการประชุม หลังจากการเปิดการสัมมนาแล้ว กลุ่มที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการศึกษาที่มีการเสนอทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้รวม 3 ทางเลือกประกอบด้วย ทางเลือกที่ 1 เป็นการพัฒนาตามปกติ (กรณีฐาน) ทางเลือกที่ 2 เป็นการใช้ศักยภาพที่มีอยู่เต็มที่ และทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งการเจริญเติบโต (ตามรายละเอียดในภาพฉาย (PowerPoint) ที่แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง7**) โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ จากนั้นจึงเป็นการอภิปรายโดยผู้ทรงคุณวุฒิ (ซึ่งมิได้อยู่ในทีมงานของกลุ่มที่ปรึกษา) รวม 3 ท่านในหัวข้อ“ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างสมดุล และยั่งยืน” ประกอบด้วย

- ผู้แทนภาคสิ่งแวดล้อม : รศ.ดร.ธรณ์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ รองคณบดี คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ผู้แทนภาครัฐ : คุณสุริยา จันทรกระจ่าง ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ผู้แทนภาคเอกชน : คุณรุ่งรัตน์ ชัยจีระธิกุล นายกสมาคมโลจิสติกส์และขนส่งภาคใต้

สำหรับสาระสำคัญจากการอภิปรายและการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ (รายละเอียดอยู่ในรายงานสรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 1 ซึ่งได้นำส่งให้ สนข. ตามกำหนดภายใน 15 วันนับจากวันสัมมนา)

1) ด้านเศรษฐกิจ

- การพัฒนาควรให้เกิดการกระจายรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่

2) ด้านคมนาคมขนส่ง

- ท่าเรือสงขลา ควรปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยการติดตั้งเครนจำนวน 3 ตัว ส่วนท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 นั้นสมควรก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการส่งออก
- ท่าเรือน้ำลึกปากบารา มีความเห็นทั้งสนับสนุนให้เป็นท่าเรือน้ำลึก ลดขนาดเป็นท่าเรือขนาดกลาง และพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวที่มีอยู่แทนการก่อสร้างท่าเรือใหม่
- ท่าเรือชุมพร มีความเห็นว่าควรมีสำหรับเชื่อมโยงและสนับสนุนการใช้ท่าเรือระนอง
- ท่าเรือสำราญ จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งควรพัฒนาที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ไม่ควรสร้างในพื้นที่ใหม่ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทั้งถนน สถานีรถไฟ สนามบินให้มีความสะดวกสบายสำหรับการท่องเที่ยว

3) ด้านพลังงาน

- ควรลดกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าเทพาให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่มุ่งไปที่การท่องเที่ยว

4) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- การกัดเซาะชายฝั่งเป็นปัญหาที่รุนแรงต้องแก้ไขที่ต้นเหตุและดำเนินการอย่างเป็นระบบ รวมทั้งควรเปลี่ยนแนวคิดที่จะสู้กับทะเล
- ขยะและน้ำเสีย เป็นปัญหาสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง เช่น เกาะพีพี เกาะลันตา เนื่องจากท้องถิ่นไม่มีศักยภาพ โดยเฉพาะด้านงบประมาณสำหรับการแก้ไข

5) ด้านสังคม

- การพัฒนาควรพิจารณาถึงการเป็นสังคมผู้สูงอายุที่จะเกิดขึ้นด้วย

6) ด้านแนวทางการพัฒนา

- ควรพัฒนาใช้ศักยภาพที่มีอยู่ในพื้นที่ให้เต็มที่ ด้านการท่องเที่ยวควรส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน ตลอดจนการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ส่วนการตั้งโรงกลั่นน้ำมันและปิโตรเคมี นั้นยังไม่เป็นที่ยอมรับของคนในพื้นที่

ข้อเสนอแนะและความเห็นดังกล่าว กลุ่มที่ปรึกษา ได้นำไปประกอบการพิจารณาในการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แล้ว

6.2.4 การสัมมนาครั้งที่ 2

ตามขอบเขตการดำเนินงานโครงการ ได้กำหนดให้กลุ่มที่ปรึกษาจัดสัมมนาครั้งที่ 2 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือจังหวัดพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภายใน 1 เดือนหลังจากวันที่ได้รับแจ้งเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ครั้งที่ 5/2559 (ครั้งที่ 6) เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559 มีมติเห็นชอบรายงานดังกล่าวและเห็นชอบให้กลุ่มที่ปรึกษาดำเนินการจัดสัมมนาครั้งที่ 2 ให้แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2559 ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามกำหนด โดยมีวิธีการและผลการสัมมนา ดังนี้

6.2.4.1 วิธีดำเนินการ

(1) วัตถุประสงค์ของการสัมมนา

1) เพื่อนำเสนอ (ร่าง) รายงานผลการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ประกอบด้วยการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) และแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้)
2) เพื่อรับฟังและรวบรวมความเห็น ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา สำหรับเป็นข้อมูลในการปรับปรุงรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) กลุ่มเป้าหมาย

ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน ทั้งจากในพื้นที่ภาคใต้และส่วนกลาง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ 150 คน กำหนดจัดประชุมสัมมนาในกรุงเทพมหานคร

(3) กำหนดการ

การสัมมนาครั้งที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 19 กันยายน 2559 เวลา 08.30-13.00 น. ณ ห้องเวิลด์ บอลรูม บี โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ และบางกอกคอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร มีกิจกรรมแบ่งออก เป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

<u>ส่วนที่ 1</u> การนำเสนอผลการศึกษา “ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” และ “แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”

<u>ส่วนที่ 2</u> การเสวนา “ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ : บนพื้นฐานความสมดุลและยั่งยืน”

<u>ส่วนที่ 3</u> รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนา

(4) การจัดนิทรรศการประกอบการสัมมนา

รูปแบบของนิทรรศการที่จัดขึ้น เป็นการนำเสนอข้อมูล ผ่านแผ่นป้ายทั้งหมด 8 แผ่นป้าย เป็นแผ่นป้ายที่เคยใช้ในการจัดประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 จำนวน 3 แผ่นป้าย คือ แผ่นป้ายขนาดใหญ่ 1 แผ่น นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ และแผ่นป้ายขนาดเล็ก 2 แผ่นป้าย ได้แก่ 1) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ และ 2) ศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง และจัดทำแผ่นป้ายขนาดเล็กเพิ่มอีก 5 แผ่นป้าย ประกอบด้วย 1) ศักยภาพของภาคใต้ 2) ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3) กระบวนการพิจารณาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน 4) แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พ.ศ.2560-2579 และ 5) ผลลัพธ์จากการพัฒนาตามทางเลือก 2+ (รูปแผ่นป้ายนิทรรศการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**) แผ่นป้ายทั้งหมดได้ถูกจัดวางไว้ด้านหน้าห้องสัมมนาในตำแหน่งที่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนต้องเดินผ่าน เพื่อสร้างโอกาสให้ได้ศึกษาข้อมูลก่อนเข้าประชุมสัมมนา (**รูปที่ 6-45**)

รูปที่ 6-45 แผ่นป้ายนิทรรศการประกอบการสัมมนาครั้งที่ 2

6.2.4.2 ผลการสัมมนาครั้งที่ 2

มีผลการสัมมนาสรุปได้ดังนี้

(1) ผู้เข้าร่วมสัมมนา

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) ภาคประชาชน และสื่อมวลชน รวมทั้งสิ้น 211 คน ดังสรุปไว้ใน**ตารางที่ 6-25** ส่วน**รูปที่ 6-46** ถึง **รูปที่ 6-50** แสดงบรรยากาศของการสัมมนา รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมได้รวมไว้ใน**ภาคผนวก ง8** สรุปได้ว่ามีผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการมากที่สุด คือ 87 คน หรือร้อยละ 41.23 นอกนั้นเป็นภาครัฐวิสาหกิจ 17 คน หรือร้อยละ 8.06 ภาคเอกชน 13 คน หรือร้อยละ 6.16 องค์พัฒนาเอกชน 9 คน ร้อยละ 4.27 ภาคประชาชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน 7 คนเท่ากัน หรือร้อยละ 3.32 ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนจะได้รับเอกสารประการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ชุดที่ 1 ถึง ชุดที่ 3 สติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ Flash drive บันทึกเอกสารประกอบการประชุมต่างๆ และข่าวประชาสัมพันธ์ (สำหรับสื่อมวลชน) (รายละเอียดแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง8**)

ตารางที่ 6-25 จำนวนและภาคส่วนที่เข้าร่วมประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)												
	หน่วยงานราชการ	ภาคเอกชน	องค์กรพัฒนาเอกชน	ภาคประชาชน	สถาบันการศึกษา	รัฐวิสาหกิจ	หน่วยงานอิสระ	สื่อมวลชน	ผู้สนใจทั่วไป	สนข./คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	รวมทั้งหมด
1. ชุมพร	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
2. สุราษฎร์ธานี	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
3. นครศรีธรรมราช	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
4. ระนอง	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
5. พังงา	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
6. ภูเก็ต	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
7. กระบี่	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
8. สตูล	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
9. สงขลา	4	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	11
10. ปัตตานี	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
11. ยะลา	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
12. นราธิวาส	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
13. กรุงเทพฯ	59	13	6	-	7	17	1	7	4	-	-	-	114
14. คณะทำงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	5	22	59
รวม	**87**	**13**	**9**	**7**	**7**	**17**	**1**	**7**	**4**	**32**	**5**	**22**	**211**

รูปที่ 6-46 บรรยากาศก่อนการสัมมนา

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวรายงาน

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-47 พิธีเปิดการสัมมนา

รูปที่ 6-48 กลุ่มที่ปรึกษานำเสนอภาพรวมของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (StrategicEnvironmental Assessment :SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-49 การเสวนา“ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ : บนพื้นฐานความสมดุลและยั่งยืน”

ผู้เข้าร่วมสัมมนารับฟังผลการศึกษา ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ

รูปที่ 6-50 บรรยากาศการสัมมนา

(2) ผลการสัมมนา

การสัมมนาเริ่มเมื่อเวลา 09.00 น. โดยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกล่าวรายงานจากนั้นนายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวเปิดการสัมมนาแล้วกลุ่มที่ปรึกษานำเสนอผลการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และร่างแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้" โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ และดร.ชาติชัย พาราสุข รองผู้จัดการโครงการ จากนั้นจึงเป็นการเสวนาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ (ซึ่งมิได้อยู่ในทีมงานของกลุ่มที่ปรึกษา) รวม 4 ท่านในหัวข้อ "ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ : บนพื้นฐานความสมดุลและยั่งยืน" ประกอบด้วย

- นายสันติ บุญประคับ อดีตเลขาธิการ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม
- นายวิทยา วงศ์วิเชียรกุลรองเลขาธิการ คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้ หอการค้าไทย ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ดร.บรรจง ไวทยเมธา รองผู้อำนวยการศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (สำนักงานปัตตานีในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านอุตสาหกรรมฮาลาล)

สำหรับสาระสำคัญจากการอภิปรายและการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) **ด้านการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้** เห็นว่าต้องเป็นแนวทางที่ทำให้รายได้กระจายไปสู่ภาคส่วนต่างๆ ในภาคใต้ ไม่ใช่ไปที่ศูนย์กลางคือกรุงเทพมหานครหรือออกไปนอกประเทศ

2) **ด้านการคมนาคมขนส่ง** ควรพัฒนาเพื่อส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ มากกว่าการพัฒนาไปก่อนที่จะมีกิจกรรมเกิดขึ้น ทั้งนี้ควรให้ความสำคัญกับถนนสายรองที่จะใช้ขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและการท่องเที่ยวชุมชน นอกจากนี้ควรเพิ่มโครงการท่าเรือชุมพรซึ่งสามารถใช้เชื่อมโยงกับฝั่งทะเลอันดามันด้านจังหวัดระนองไว้ในการศึกษาครั้งนี้ด้วย

3) **ด้านอุตสาหกรรม** ควรเปลี่ยนจากคำว่า"อุตสาหกรรมฮาลาล"เป็น"อุตสาหกรรมฮาลาล" เพราะฮาลาลไม่ใช่เฉพาะเรื่องอาหารเท่านั้นแต่ยังมีผลิตภัณฑ์อื่นอีกเช่น ยารักษาโรค เครื่องสำอาง ตลอดจนการท่องเที่ยวฮาลาล โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลควรมุ่งไปในรูปแบบ SME หรือเศรษฐกิจฐานรากที่จะสร้างงานสร้างอาชีพและความมั่นคงของชุมชน ทั้งนี้คาดว่าความต้องการบริโภคผลิตภัณฑ์ฮาลาลในอนาคตจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากรมุสลิมที่มีอัตราการเจริญพันธุ์ อยู่ที่ประมาณ 3.1 สำหรับพื้นที่ที่ควรพัฒนาเป็นแหล่งอุตสาหกรรมคือที่นิคมอุตสาหกรรมปัตตานี ส่วนที่จังหวัดสตูล และสงขลาตามที่เสนอไว้ในผลการศึกษาควรเป็นส่วนที่ตามมาและพื้นที่ที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวฮาลาลควรเป็นจังหวัดภูเก็ต พังงา ระนอง ตรังและสตูล ซึ่งมีประชากรมุสลิมจำนวนมาก

4) **ด้านการท่องเที่ยว** เห็นว่าการท่องเที่ยวในปัจจุบัน เป็นการท่องเที่ยวกระแสหลัก ส่งผลให้ทรัพยากรการท่องเที่ยวต่างๆ ได้รับผลกระทบ รวมทั้งขาดการบูรณาการหรือความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ชุมชน นักวิชาการ เพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยว นอกจากนี้การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวยังต้องการบุคลากรที่มีความพร้อมด้วย ในส่วนของการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวนั้นควรเน้นไปที่นักท่องเที่ยวคุณภาพและการผลิตของที่ระลึกเพื่อขายนักท่องเที่ยว

5) **ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** มีการกล่าวถึงความสำคัญของ SEA ที่จะช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจก่อนมีการพัฒนาในพื้นที่ จะลดการต่อต้านเมื่อพัฒนาในระดับโครงการให้น้อยลง ส่วนที่เป็นความเห็นเพิ่มเติมได้แก่

- ควรมีการทำ SEA ของแต่ละสาขาภายหลังจากการศึกษาครั้งนี้ เช่น SEA ด้านการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงหรือบูรณาการเข้าด้วยกัน ไม่มอง SEA แยกส่วน
- ควรมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับยุทธศาสตร์อื่นๆ ตั้งแต่ระยะแรกของแผนแม่บท
- เมื่อมีการพัฒนาในระดับโครงการ ชุมชนต้องเป็นผู้ดูแลสิ่งแวดล้อมของตนเอง

ข้อเสนอแนะและความเห็นดังกล่าว กลุ่มที่ปรึกษาได้นำไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

6.3 งานประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นการนำเสนอข้อมูลให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง และเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการควบคู่กับงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเป็นการหนุนเสริมซึ่งกันและกัน โดยอาศัยสื่อหลากหลายประเภท เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุกระจายเสียง โทรทัศน์ เว็บไซต์ เป็นต้น ตามแผนดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการที่กำหนดไว้

6.3.1 สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ

สื่อประชาสัมพันธ์ที่ใช้ในโครงการ ได้แก่

(1) แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดทำแผ่นพับเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์โครงการ ทั้งหมด 3 ชุด มีจำนวนจัดพิมพ์รวม 5,000 ชุด สำหรับมอบให้กับผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน แกนนำกลุ่มต่างๆ รวมทั้งผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเล็ก ประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group การสัมมนา และกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน นอกจากนี้ยังจัดวางไว้เพื่อมอบให้กับผู้สนใจที่ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ด้วย รายละเอียดเนื้อหาของแผ่นพับแต่ละชุด มีดังนี้

1) แผ่นพับแนะนำโครงการ

แผ่นพับชุดเป็นชุดที่ 1 ประกอบด้วย 3 ส่วนใหญ่ๆ ส่วนแรกเป็นการชี้แจงกิจกรรมหรืองานต่างๆ ที่จะดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้ภาคส่วนต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการในขณะที่ส่วนที่สอง เป็นการอธิบายขั้นตอนการทำ SEA ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงแนวทางการศึกษาและความแตกต่างระหว่าง SEA และ EIA ด้วย สำหรับส่วนที่สามเป็นการแนะนำ “ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”

2) แผ่นพับนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แผ่นพับชุดนี้เป็นชุดที่ 2 เป็นการนำเสนอข้อมูลต่อเนื่องจากแผ่นพับชุดที่ 1 ข้างต้น ซึ่งเป็นผลการศึกษาเมื่อถึงครึ่งทางของโครงการ (ผลการศึกษาในรายงานฉบับกลาง) ประกอบด้วยผลการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ในการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ทางเลือกที่เสนอเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และแนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ของแต่ละทางเลือกที่เสนอ นอกจากนี้ยังได้ประชาสัมพันธ์ “ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ซึ่งเป็นช่องทางหนึ่งในการให้บริการข้อมูลข่าวสารของโครงการ เอกสารรายงานที่เกี่ยวข้อง และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ไว้ในหน้าสุดท้ายของแผ่นพับด้วย

3) แผ่นพับนำเสนอแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แผ่นพับชุดนี้เป็นชุดที่ 3 เป็นการนำเสนอภาพรวมของผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ ประกอบด้วย ศักยภาพของภาคใต้ สนข. กับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ความแตกต่างของ SEA และ EIA การใช้ SEA ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือกในการพัฒนา ทางเลือกในการพัฒนาที่เหมาะสม แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พ.ศ.2560-2579 และผลลัพธ์จากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามแนวทางพัฒนา 2+

(2) เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ

กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดทำเว็บไซต์เพื่อใช้ประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งติดตั้งและพร้อมใช้งานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 โดยใช้ชื่อเว็บไซต์ http://sea-south.cot.co.th/sea ถือเป็นสื่ออีกประเภทหนึ่งที่จัดทำขึ้นเพื่อนำเสนอรายละเอียดและผลการดำเนินโครงการ โดยหน้าหลักของเว็บไซต์มีเมนูต่างๆ ประกอบด้วย ที่มาของโครงการ ความก้าวหน้าโครงการ ข่าวสาร ปฏิทินกิจกรรม สื่อประชาสัมพันธ์ บทความ และประกาศ ซึ่งจะแสดงข้อมูลล่าสุดของหัวข้อนั้นๆ รวมทั้งเมนูรวมของแต่ละหัวข้อ ที่สามารถแสดงข้อมูลตั้งแต่แรกจนถึงข้อมูลล่าสุด โดยมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และกิจกรรมต่างๆ ของโครงการผ่านเว็บไซต์ตลอดระยะเวลาโครงการ

(3) สติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ

สื่อประชาสัมพันธ์อีกประเภทหนึ่งที่ใช้ ได้แก่ สติ๊กเกอร์แสดงชื่อโครงการติดบนซองพลาสติกที่ใช้ใส่เอกสารประกอบการกิจกรรมการเรียนรู้ ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการและศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ จำนวน 8 แบบ สำหรับมอบให้กับผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group การสัมมนา และกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน รวมทั้งได้จัดวางไว้หน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อแจกฟรีให้กับผู้สนใจอีกด้วย

(4) แผ่นป้ายนิทรรศการประกอบการประชุม

แผ่นป้ายเหล่านี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้จัดนิทรรศการในการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group และการสัมมนา เป็นการแสดงรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา เพื่อเสริมความเข้าใจโครงการให้กับผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 3 ชุด รวมทั้งหมด 15 แผ่นป้าย ประกอบด้วย

1) ชุดแรก ประกอบด้วยแผ่นป้ายจำนวน 5 แผ่นป้าย ได้แก่ แผ่นป้ายขนาดใหญ่ 1 แผ่น นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ และแผ่นป้ายขนาดเล็ก 4 แผ่นป้าย นำเสนอข้อมูลแผ่นป้ายละเรื่องรวม 4 เรื่อง ประกอบด้วย 1) ขั้นตอนการศึกษา/แผนการทำงาน 2) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ 3) กิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ 4) ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ใช้ในการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6

2) ชุดที่สอง ประกอบด้วยแผ่นป้ายขนาดเล็ก 5 แผ่นป้าย ได้แก่ 1) ศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง 2) การวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3) ทางเลือกที่เสนอในการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 4) กระบวนการพิจารณาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน และ 5) เป็นการตั้งคำถามกับผู้เข้าร่วมสัมมนาว่าทิศทางการพัฒนาของภาคใต้ควรเป็นทางใด ใช้ในการสัมมนาครั้งที่ 1 และการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7-8 ร่วมกับแผ่นป้ายชุดแรก

3) ชุดที่สาม ประกอบด้วยแผ่นป้ายขนาดเล็ก 5 แผ่นป้าย ได้แก่ 1) ศักยภาพของภาคใต้ 2) ทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 3) กระบวนการพิจารณาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน 4) แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พ.ศ.2560-2579 และ 5) ผลลัพธ์จากการพัฒนาตามทางเลือก 2+ ใช้ในการสัมมนาครั้งที่ 2 ร่วมกับแผ่นป้ายชุดแรกและชุดที่สองจำนวน 3 แผ่นป้าย คือ แผ่นป้ายขนาดใหญ่ 1 แผ่น นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ และแผ่นป้ายขนาดเล็ก 2 แผ่นป้าย ได้แก่ 1) การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ และ 2) ศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง

แผ่นป้ายทั้งหมดได้ถูกจัดวางไว้ในตำแหน่งที่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนต้องเดินผ่าน เพื่อสร้างโอกาสให้ได้ศึกษาข้อมูลก่อนเข้าประชุมสัมมนา (รูปแผ่นป้ายนิทรรศการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**)

(5) ของที่ระลึกสำหรับผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ

กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยจัดทำของที่ระลึกเพื่อมอบให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ได้แก่

1) เสื้อยืดที่สกรีนชื่อโครงการ มอบให้สำหรับผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-8 การสัมมนาครั้งที่ 1 และสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมสื่อสัญจร ครั้งที่ 1-3

2) USB Flash Drive สำหรับบรรจุข้อมูลการนำเสนอการศึกษา ขนาด 8 GB ที่สกรีนชื่อโครงการมอบให้สื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมสื่อสัญจร ครั้งที่ 1-3

3) USB Flash Drive สำหรับบรรจุข้อมูลการนำเสนอการศึกษา ขนาด 8 GB รูปตัวหนังตะลุงมีป้ายชื่อโครงการมอบให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 2

(6) ภาพ (Infographic) สนับสนุนการประชาสัมพันธ์โครงการของ สนข.

ภาพ (Infographic) ที่จัดทำขึ้นทั้งหมดมีจำนวน 2 ชุด ได้แก่

1) ชุดที่หนึ่ง มี 2 ภาพ ประกอบด้วยภาพแสดงขั้นตอนการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ของโครงการ และภาพแสดงข้อความเชิญชวนเข้าร่วมสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จัดขึ้นในวันที่ 28 เมษายน 2559 ในจังหวัดสงขลา เพื่อใช้ประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของ สนข.

2) ชุดที่สอง เป็นภาพแสดงภาพรวมของผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ

(7) VDO Presentation ประกอบการสัมมนา

กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดทำ VDO Presentation เรื่องการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อใช้ประกอบการสัมมนาเป็นการสร้างความเข้าใจเบื้องต้นก่อนเข้าสู่การสัมมนา ประกอบด้วย

1) VDO Pressentation ประกอบการสัมมนาครั้งที่ 1 ความยาวประมาณ 7 นาที สำหรับนำเสนอหลังจากการเปิดการสัมมนาครั้งที่ 1 เพื่อให้ผู้เข้าร่วมการสัมมนาได้รับทราบความเป็นมาของโครงการและผลการศึกษาที่ผ่านมาโดยสังเขป

2) VDO Presentation ประกอบการสัมมนาครั้งที่ 2 ความยาวประมาณ 9 นาที สำหรับนำเสนอหลังจากการเปิดการสัมมนาครั้งที่ 2 เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบภาพรวมของผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ

(8) สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ

ประกอบด้วย

1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ จำนวน 2 เรื่อง ได้แก่

- เอกสารสำหรับเผยแพร่เรื่องที่ 1 “หนทางสู่การพัฒนาภาคใต้อย่างสมดุลและยั่งยืน” จำนวน 12 หน้ากระดาษ A4 เนื้อหาเกี่ยวกับการศึกษา SEA และการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาภาคใต้
- เอกสารสำหรับเผยแพร่เรื่องที่ 2 “ภาคใต้...พัฒนาอย่างไรให้โตอย่างสมดุลและยั่งยืน” จำนวน 8 หน้ากระดาษ A4 เนื้อหาเกี่ยวกับแผน/โครงการพัฒนาที่โดดเด่นของแผนแม่บทการพัฒนาภาคใต้ 3 ด้าน (ท่องเที่ยว ขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาล)

2) วีดีทัศน์แสดงผลการศึกษา จำนวน 2 เรื่อง ได้แก่

- เรื่องที่ 1 “สรุปแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ความยาวประมาณ 10 นาที เนื้อหาเกี่ยวกับรายละเอียดและผลการศึกษาของโครงการ
- เรื่องที่ 2 “การมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา” ความยาวประมาณ 6 นาที เนื้อหาเกี่ยวกับความสำคัญของการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในการจัดทำแผนพัฒนาและแสดงตัวอย่างการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ จากโครงการศึกษา SEA สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ทั้งหมดที่ใช้ในโครงการดังกล่าวข้างต้นได้แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9** ส่วนสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหวทั้งหมดได้บันทึกลงแผ่น CD แนบมาพร้อมรายงานฉบับนี้

6.3.2 การประชาสัมพันธ์ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การประชาสัมพันธ์ส่วนนี้ มีวัตถุประสงค์สำคัญคือ เพื่อเชิญชวนและกระตุ้นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหลายเข้าร่วมประชุมรับทราบ ทำความเข้าใจและให้ความเห็นต่อผลการศึกษาของโครงการ กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการประชาสัมพันธ์ในหลายรูปแบบ ดังนี้

(1) การประชุมหารือกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน แกนนำกลุ่มต่างๆ และภาคเอกชน เป็นการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบการสื่อสารแบบ 2 ทาง โดยการแนะนำและชี้แจงรายละเอียดของโครงการ เพื่อให้ผู้นำมีความเข้าใจในโครงการและสามารถซักถาม รวมทั้งแสดงความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ โดยเฉพาะการจัดประชุมกลุ่มเล็ก เพื่อให้ผู้นำต่างๆ มีข้อมูลที่ถูกต้องในการประชาสัมพันธ์เชิญชวนกลุ่มเป้าหมายให้เข้าร่วมประชุม นอกจากนี้ในการประชุมกลุ่มเล็กกลุ่มที่ปรึกษายังได้ประชาสัมพันธ์เชิญชวนผู้เข้าร่วมประชุมด้วยวาจา ให้ส่งตัวแทนของแต่ละกลุ่มเข้าร่วมประชุมในระดับต่างๆ ที่โครงการจัดขึ้น (ประชุมกลุ่มเล็ก ประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group และการสัมมนา)

(2) การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว ได้ดำเนินการ 1 ครั้งในพื้นที่หมู่ 5 ตำบลนาทับ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา เพื่อเชิญชวนให้เข้าประชุมกลุ่มเล็กที่มัสยิดบ้านม้างอน แต่เนื่องจากผู้ประกาศให้ข้อมูลคลาดเคลื่อนทำให้ผู้รับข้อมูลเข้าใจว่าเป็นการประชุมของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 กลุ่มที่ปรึกษาจึงไม่ใช้การประชาสัมพันธ์รูปแบบนี้ในการประชุมครั้งต่อๆ ไป

(3) การประชาสัมพันธ์โดยศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นการประชาสัมพันธ์เชิงรับเสริมด้วยการใช้สื่อต่างๆ ประกอบ โดยการนำเสนอผลการทำกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และประกาศเชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของโครงการตามรายละเอียดในหัวข้อ 6.4.2

(4) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุท้องถิ่น เป็นการกระจายเสียงผ่านสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยประจำจังหวัดทุกจังหวัดในภาคใต้ (ซึ่งเป็นการให้ความร่วมมือสนับสนุนจากสำนักประชาสัมพันธ์เขต 5 และเขต 6 กรมประชาสัมพันธ์) เพื่อแนะนำโครงการและเชิญเข้าร่วมประชุมสัมนนาครั้งที่ 1 จัดทำเป็นสปอตวิทยุ ความยาวประมาณ 1 นาที สำหรับใช้ออกอากาศเป็นเวลา 3 วันๆ ละ 5 ครั้งต่อสถานี ในวันที่ 25-27 เมษายน 2559 รวมการออกอากาศทั้งสิ้น 270 ครั้ง ดังนี้ (เนื้อหาของสปอตวิทยุและหนังสือยืนยันการออกอากาศของแต่ละเขต แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**)

- เขต 5 จำนวน 7 จังหวัด 9 สถานีออกอากาศ ได้แก่ ชุมพร กระบี่ ภูเก็ต ระนอง นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานีกับสมุย และพังงากับสมุย ออกอากาศรวม 135 ครั้ง
- เขต 6 จำนวน 7 จังหวัด 9 สถานีออกอากาศ ได้แก่ ตรัง สตูล พัทลุง ปัตตานี สงขลา ยะลา-เบตง และนราธิวาสกับสุไหงโก-ลก ซึ่งนอกจากออกอากาศให้ 135 ครั้งแล้ว ยังให้การสนับสนุนเพิ่มเติมโดยจะเผยแพร่สปอตให้อีกวันละ 1 ครั้ง และพูดแทรกในรายการวันละ 3 ครั้งด้วย

(5) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ ดำเนินการรวม 2 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 เป็นการนำเสนอผลการศึกษา เมื่อถึงครึ่งทางของโครงการ และภาพข่าวประชาสัมพันธ์กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 1 ณ จังหวัดระนอง โดยประชาสัมพันธ์ผ่านหนังสือพิมพ์เสียงใต้รายวัน[2] ฉบับวันที่ 2 สิงหาคม 2559 (ภาพข่าวแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**)
- ครั้งที่ 2 เป็นการนำเสนอผลการศึกษาทั้งหมด โดยประชาสัมพันธ์ผ่านหนังสือพิมพ์ส่วนกลาง คือหนังสือพิมพ์บ้านเมือง และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น คือหนังสือพิมพ์เสียงใต้รายวัน (ภาพข่าวแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**)

6.3.3 การจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน

การจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนของกลุ่มที่ปรึกษา คือ **การจัดกิจกรรมสื่อมวลชนสัญจร (Press Tour)** ซึ่งเป็นกิจกรรมหนึ่งเพื่อช่วยสนับสนุนสื่อมวลชนในการประชาสัมพันธ์โครงการ และนำเสนอรายละเอียดให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริงเกี่ยวกับกรอบแนวคิดในการพัฒนาโครงการต่างๆ ทั้งผลกระทบในเชิงบวกและลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจต่อโครงการ และสะท้อนภาพกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เป้าหมายการพัฒนา

(1) วัตถุประสงค์ของกิจกรรม

1) เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในภาพรวมของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แก่สื่อมวลชนทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น

2) เพื่อช่วยสนับสนุนสื่อมวลชนในการสะท้อนศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่และภาพกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาออกไปในวงกว้าง

(2) รูปแบบการจัดกิจกรรม

1) กลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมกิจกรรม ประกอบด้วยสื่อมวลชนแขนงต่างๆ จากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น เช่น หนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ เคเบิ้ลทีวี วิทยุ สื่อออนไลน์ รวมทั้งสิ้นประมาณ 30 คน

[2] หนังสือพิมพ์รายวันที่เป็นที่รู้จักกันแพร่หลายในพื้นที่ภาคใต้มานานกว่า 30 ปี

2) วิธีการดำเนินการ

การจัดกิจกรรมสื่อมวลชนสัญจร โดยนำคณะสื่อมวลชนจากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นเดินทางไปยังจังหวัดในพื้นที่ศึกษา ร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. มีระยะเวลา 2 วัน 1 คืน มีกิจกรรมหลักแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- การนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ที่มาของโครงการ ผลการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และตอบข้อซักถาม
- การเยี่ยมชมพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านต่างๆ ในพื้นที่ ทั้งทางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และด้านการท่องเที่ยว

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมทุกคนจะได้รับเอกสารประกอบการจัดกิจกรรม คู่มือการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เสื้อยืดที่มีชื่อโครงการ สติ๊กเกอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ และ USB Flash Drive ขนาด 8 GB ที่สกรีนชื่อโครงการและบรรจุข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการและกิจกรรมครั้งนี้ (รายละเอียดกำหนดการ เอกสารประกอบการจัดกิจกรรม แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง9**)

กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนได้จัดขึ้นทั้งหมด 3 ครั้ง ดังแสดงใน **ตารางที่ 6-26**

ตารางที่ 6-26 การจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนของโครงการ

ครั้งที่	วันเดือนปี	พื้นที่
1	30 มิถุนายน – 1 กรกฎาคม 2559	จังหวัดระนอง
2	18 – 19 สิงหาคม 2559	จังหวัดนครศรีธรรมราช
3	25 – 26 กันยายน 2559	จังหวัดสงขลา

กิจกรรมแต่ละครั้งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

6.3.3.1 กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 1

กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 1 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน – 1 กรกฎาคม 2559 ณ จังหวัดระนอง มีสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ที่เข้าร่วมกิจกรรมจากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งสิ้น 34 คน เป็นสื่อมวลชนส่วนกลาง จำนวน 21 คน และสื่อมวลชนส่วนท้องถิ่น 13 คน (รายชื่อสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**) มีรายละเอียดของกิจกรรม ดังนี้

- **กิจกรรมวันที่หนึ่ง (วันพฤหัสบดีที่ 30 มิถุนายน 2559)**

กิจกรรมแรกในภาคเช้าจัดขึ้น ณ ห้องเรืองราษฎร์รังสรรค์ โรงแรมทินิดีระนอง จังหวัดระนอง เป็นพิธีเปิดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน ครั้งที่ 1 ซึ่งเริ่มเมื่อเวลา 9.30 น. โดยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวเปิดกิจกรรม หลังจากนั้นเป็นการบรรยายสรุป “ภาพรวมการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ หลังจากนั้นเป็นการบรรยายสรุป “ภาพรวมการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ ซึ่งกล่าวถึงที่มาของโครงการ และนำเสนอแนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ มาใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาผลการวิเคราะห์ข้อมูลทางวิชาการ ร่วมกับการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ พบว่าทางเลือกที่เหมาะสมต่อการพัฒนาฯ ได้แก่ การพัฒนาทางเลือกที่ 2 การใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อย่างไรก็ตามเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ที่ต้องการให้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 5 นั้น จึงเสนอแนะให้มีการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวให้สูงขึ้น จากศักยภาพเดิมที่มีอยู่

โดยทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้เรียกว่า ทางเลือกที่ 2+ (สองบวก) โดยมีองค์ประกอบของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ มีอยู่ในแผนงานของหน่วยงานต่างๆ การใช้ศักยภาพของพื้นที่ในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีอยู่อย่างเต็มที่ และการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวให้สูงขึ้นจากศักยภาพที่มีอยู่เดิม

ต่อจากนั้นนายพรศักดิ์ แก้วถาวร กรรมการหอการค้าจังหวัดระนอง ได้การนำเสนอ "มุมมองของภาคเอกชนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ จังหวัดระนอง" สรุปได้ว่าทางจังหวัดมีแนวคิดให้จังหวัดระนองเป็น Hub ด้านการขนส่งทางทะเลยังไปประเทศเมียนมาร์ อินเดีย บังคลาเทศ ตะวันออกกลางจนถึงยุโรป แต่ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการใช้ท่าเรือระนอง เช่น ถนนและระบบรางเชื่อมโยง จังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง ซึ่งอาจใช้แนวเส้นทางรถไฟเดิมที่ญี่ปุ่นสร้างในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 นอกจากนี้หากมี Land Bridge และนิคมอุตสาหกรรม (แปรรูปผลผลิตทางการเกษตร) ที่ภาคใต้ตอนบน (จังหวัดชุมพร) จะเป็นประโยชน์อย่างมาก อย่างไรก็ดีขึ้นอยู่กับการยอมรับนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดชุมพรด้วย เมื่อจบการนำเสนอของวิทยากรทั้งสองท่าน เป็นการเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนได้สัมภาษณ์และซักถามข้อสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ผอ.สนข. และวิทยากรทั้งสองท่าน ก่อนจบกิจกรรมภาคเช้า (บรรยากาศของกิจกรรมภาคเช้า แสดงไว้ดัง**รูปที่ 6-51**)

สื่อมวลชนลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรม และรับเอกสาร

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผอ.สนข. กล่าวเปิดกิจกรรม

ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ

นายพรศักดิ์ แก้วถาวร กรรมการหอการค้าจังหวัดระนอง

สื่อมวลชนสัมภาษณ์และซักถามข้อสงสัย

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายรูปร่วมกันเป็นที่ระลึก

รูปที่ 6-51 ประมวลภาพกิจกรรมภาคเช้าของวันแรก ณ โรงแรม ทินิดีระนอง

สำหรับกิจกรรมในภาคบ่ายเป็นการศึกษาดูงานและรับฟังการบรรยายสรุปการบริหารจัดการท่าเรือระนอง ณ ท่าเรือระนอง ซึ่งอยู่ในภายใต้ความดูแลของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การบรรยายในครั้งนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากเรือโทสิริรัฐ เทพานวล ผู้จัดการท่าเรือระนอง โดยให้ข้อมูลว่าท่าเรือระนองเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ กว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร ลึก 8 เมตร รับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเรือพร้อมกันได้ 2 ลำ มีท่าเทียบเรือตู้สินค้า กว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร รับเรือสินค้าขนาด ไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มีเส้นทางเชื่อมโยง 4 จุดได้แก่ 1) ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) กรุงเทพฯ-ชุมพร-ระนอง 568 กม. อยู่ระหว่างปรับปรุงขยาย จาก 2 ช่องเป็น 4 ช่อง เสร็จปี พ.ศ.2561 2) ทางรถไฟมา จ.ชุมพร และขนส่งทางถนนจากชุมพรมาท่าเรือระนอง 110 กม. 3) ทางน้ำจากฝั่งอ่าวไทย ผ่านท่าเรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์ และ จ.สุราษฎร์ธานี มาท่าเรือระนองฝั่งอันดามัน และ 4) ทางอากาศมีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำเชื่อมระนอง–กรุงเทพฯ ปัจจุบันมีปริมาณสินค้าขาเข้า 44,181 ตัน ขาออก 66,748 ตัน รวม 110,929 ตัน ตู้สินค้า รวม 1,728 ตู้ ขาเข้า 842 ตู้ขาออก 886 ตู้ มีรายได้ 40 ล้านบาทต่อปี กำไร 10 ล้านบาทต่อปี แต่ยังมีปัญหาหลายด้าน อาทิ ขาดการเชื่อมต่อทางรางและขนส่งทางบก ขาดศูนย์กระจายสินค้าและผู้นำเข้า-ส่งออกในพื้นที่ ท่าเรือไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือหลัก ไกลจากแหล่งตู้สินค้าเปล่าการขนส่งจึงมีต้นทุนสูงหากมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวน่าจะเป็นผลดีมากขึ้น (**รูปที่ 6-52** และ **รูปที่ 6-53**)

เจ้าหน้าที่ของท่าเรือระนองให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือระนอง

ผอ.สนข. และคณะสื่อมวลชนรับฟังการบรรยาย

รูปที่ 6-52 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับฟังการบรรยายสรุปการบริหารจัดการท่าเรือระนอง ณ ท่าเรือระนอง

รูปที่ 6-52 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับฟังการบรรยายสรุปการบริหารจัดการท่าเรือระนอง ณ ท่าเรือระนอง

สภาพทั่วไปของท่าเรือระนอง และเครนที่ใช้ขนถ่ายสินค้า

สินค้าและเรือบรรทุกสินค้า

สื่อมวลชนบางส่วนบันทึกภาพและทำข่าวบริเวณท่าเรือระนอง ผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายรูปร่วมกับเจ้าหน้าที่ของท่าเรือระนอง

รูปที่ 6-53 ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานท่าเรือระนอง

หลังจากนั้นคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. รวมทั้งสื่อมวลชน เดินทางไปยังท่าเรือไต๋แขก เพื่อศึกษาสภาพเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างฝั่งกับเกาะพยามซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติแห่งหนึ่งของจังหวัดระนอง (**รูปที่ 6-54**) ในส่วนของท่าเทียบเรือที่เกาะพยามเป็นท่าเรือประมงเดิมซึ่งมีสภาพค่อนข้างเก่า และด้วยเหตุที่มิได้มีจุดประสงค์ที่จะใช้เป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว การขึ้น-ลงเรือของนักท่องเที่ยวจึงไม่สะดวกนักเช่นเดียวกัน

รูปที่ 6-54 สภาพของท่าเรือไต๋แขกที่ใช้รับส่งนักท่องเที่ยวไปเกาะพยาม

- **กิจกรรมวันที่สอง (วันศุกร์ที่ 1 กรกฎาคม 2559)**

กิจกรรมในวันที่สองคณะสื่อมวลชน ได้เข้าเยี่ยมชมประภาคาร จังหวัดระนอง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณท่าเทียบเรือด่านศุลกากรระนอง ลักษณะเป็นอาคาร 8 เหลี่ยม มีความสูงจากพื้นถึงด้านบนสุดของอาคารรวม 50 เมตร (9 ชั้น) ถือว่าเป็นประภาคารที่สูงที่สุดในประเทศไทย สร้างขึ้นเพื่อร่วมเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสที่ทรงเจริญพระชนมพรรษาครบ 80 พรรษา ในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2550 และได้รับพระราชทานชื่อว่า ประภาคารเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 ประภาคารแห่งนี้ใช้ใช้เป็นศูนย์จอดเรือ และส่งกำลังบำรุงเรือตรวจการณ์ ของกรมศุลกากรทางด้านทะเล อันดามัน รวมทั้งเป็นท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว และการค้าชายแดนจังหวัดระนองด้วย บริเวณด้านบนของประภาคารยังสามารถเดินวนได้รอบ 360 องศาเพื่อชมทิวทัศน์ (**รูปที่ 6-55**) ในการเข้าเยี่ยมชมประภาคารดังกล่าว คณะยังได้รับฟังการบรรยายสรุปจากคุณชัยยุทธ คงจร นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ผู้แทนจากสำนักงานศุลกากร ระนอง ซึ่งกล่าวถึงเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรระนองว่าครอบคลุมจังหวัดระนองทั้งหมด จุดผ่อนปรนบ้านเขาฝาชี อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง และท่าอากาศยานระนอง สำหรับสินค้าที่ผ่านด่านแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. สินค้าขาออก ส่วนใหญ่คือน้ำมัน
2. สินค้านำเข้า ได้แก่ กุ้ง ปลา ปู ที่จะส่งไปยังโรงงานแปรรูปภายในประเทศ และถ่านไม้
3. สินค้าผ่านแดน เป็นสินค้าที่ขนผ่านประเทศไทยไปยังประเทศอื่นโดยเฉพาะประเทศเมียนมาร์ สินค้าส่วนใหญ่ ได้แก่ น้ำมันปาล์มจากประเทศมาเลเซีย และรถจักรยานยนต์
4. สินค้าถ่ายลำ เป็นสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางจากประเทศอื่น เช่น น้ำมันที่มาจากประเทศสิงคโปร์ที่มีเรือจากประเทศเมียนมาร์มารับไป เป็นต้น

ด้านมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกในปีงบประมาณ 2552-2558 พบว่ามีมูลค่าประมาณ 13,000-27,000 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมูลค่าการส่งออก สำหรับการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือระนองนั้น สามารถทำได้โดยอาศัยการเชื่อมโยงกับท่าเรืออื่นๆ ในประเทศ และท่าเรือระดับภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือประจวบ และท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะท่าเรือประจวบซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกสามารถขนถ่ายสินค้าได้ตลอดเวลารวมทั้งในฤดูมรสุม และรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ถึง 1 แสนตัน จึงเป็นสองท่าเรือขนส่งสินค้าที่จะช่วยเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทางบกระหว่างฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทยได้ นอกจากนี้ท่าเรือระนองยังสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมโยงกับเครือข่ายท่าเรือในภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือย่างกุ้ง ท่าเรือทวาย ของประเทศเมียนมาร์ และท่าเรือจิตตะกอง ของประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น

สำหรับหน่วยสืบสวนปราบปรามศุลกากรนั้น มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากจังหวัดพังงา ระนอง จนถึงคลองปากอ่าว ปัจจุบันนอกจากทำการตรวจตราตามวงรอบ และตรวจจับกุมแล้ว ยังให้ความร่วมมือและสนับสนุนกรมประมงในการดูแลการทำประมงผิดกฎหมาย ตลอดจนแรงงานต่างด้าวอีกด้วย

ประภาคารเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา

สนข.และสื่อมวลชนรับฟังการบรรยาย

สื่อมวลชนบางส่วนเก็บภาพมุมสูงจากชั้น 9 ของประภาคาร

รูปที่ 6-55 สนข. และคณะสื่อมวลชนเยี่ยมชมประภาคาร จังหวัดระนอง

และรับฟังการบรรยายจากสำนักงานศุลกากร ระนอง

6.3.3.2 กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 2

กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 2 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 18-19 สิงหาคม 2559 ณ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ที่เข้าร่วมกิจกรรมจากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น (รายชื่อสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรม แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**) มีรายละเอียดของกิจกรรมดังนี้

- **กิจกรรมวันที่หนึ่ง (วันพฤหัสบดีที่ 18 สิงหาคม 2559)**

คณะจาก สนข. และสื่อมวลชน ได้เดินทางไปยังอำเภอลานสกา เพื่อศึกษาดูโครงข่ายเส้นทางคมนาคมจากตัวเมืองไปยังแหล่งท่องเที่ยววิถีชุมชนที่มีศักยภาพในการผลิตสินค้าของท้องถิ่นของจังหวัดนครศรีธรรมราช คือ ชุมชนหมู่บ้านคีรีวง ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลกำโลน โดยใช้ทางหลวงจังหวัดนครศรีธรรมราช หมายเลข 4016 ซึ่งเป็นถนนสองช่องจราจร จากนั้นใช้ทางหลวงจังหวัดนครศรีธรรมราช หมายเลข 4103 และ หมายเลข 4015 ตามลำดับ จากนั้นใช้ถนนโคจรท่าใหญ่-ตอนวัดจันทร์ ซึ่งเป็นถนน 2 ช่องจราจรรถยนต์วิ่งสวนทางกัน ตลอดเส้นทางเข้าสู่บ้านคีรีวง มีบ้านเรือนของชุมชนตั้งอยู่ตลอดสองข้างทาง และยังคงความเป็นธรรมชาติ นอกจากเส้นทางหลักภายในบ้านคีรีวงแล้ว ยังมีเส้นทางที่เป็นถนนเล็กๆ แยกไปตามกลุ่มบ้านต่างๆ ซึ่งเส้นทางจราจรภายในหมู่บ้านคีรีวงดังกล่าวมีบางช่วงที่สภาพผิวถนนเป็นหลุม บ่อ ซึ่งควรได้รับการปรับปรุงหากมีการส่งเสริมหรือกระตุ้นการท่องเที่ยวตามแผนแม่บทของโครงการ แต่ทั้งนี้อาจไม่สามารถขยายผิวการจราจรให้กว้างขึ้นได้ เนื่องจากจะกระทบต่อบ้านพักอาศัยที่อยู่สองข้างทาง

หลังจากนั้นคณะได้เดินทางไปยังอำเภอขนอม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 ซึ่งเป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจร ผ่านอำเภอท่าศาลา และอำเภอสิชล จากนั้นใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4014 ที่เป็นเส้นทาง 2 ช่องจราจรเพื่อเข้าสู่อำเภอขนอม ทั้งสองเส้นทางเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

- **กิจกรรมวันที่สอง (วันศุกร์ที่ 19 สิงหาคม 2559)**

กิจกรรมแรกในภาคเช้าจัดขึ้น ณ ห้องบัวชมพู โรงแรมทวินโลตัส อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นพิธีเปิดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน ครั้งที่ 2 อย่างเป็นทางการ ซึ่งเริ่มเมื่อเวลาประมาณ 10.30 น. โดยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวเปิดกิจกรรม และให้ข้อมูลว่าผลการศึกษาของโครงการจะได้ข้อสรุปในเดือนกันยายนนี้ หลังจากนั้น สนข.จะนำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอรัฐบาลต่อไป

ต่อจากนั้นเป็นการบรรยายสรุป “ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ ซึ่งกล่าวถึงแนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ที่นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษา ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทางวิชาการร่วมกับการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าทางเลือกที่เหมาะสมต่อการพัฒนาได้แก่ การพัฒนาทางเลือกที่ 2 คือการใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ได้แก่ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อย่างไรก็ตามเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ที่ต้องการให้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 5 นั้น จึงเสนอแนะให้มีการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวให้สูงขึ้น จากศักยภาพเดิมที่มีอยู่ ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้จึงเรียกว่า ทางเลือกที่ 2+ (สองบวก) โดยมีองค์ประกอบของการพัฒนา ประกอบด้วยการพัฒนาโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีอยู่ในแผนงานของหน่วยงานต่างๆ การใช้ศักยภาพของพื้นที่ในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีอยู่อย่างเต็มที่ และการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวให้สูงขึ้นจากศักยภาพที่มีอยู่เดิม จากทางเลือกของแนวทางการพัฒนาแบบ 2+ (สองบวก) ที่ได้ผ่านกระบวนการประเมิน SEA แล้ว ได้นำมาจัดทำ “แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ซึ่งจะใช้เป็นกรอบการพิจารณาตัดสินใจของรัฐบาลในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่เหมาะสม มีความสมดุลและยั่งยืนในพื้นที่ภาคใต้ โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วง 10 ปี แรก (พ.ศ. 2560-2569) ของแผนแม่บทฯ มีเป้าหมายของรายได้เพิ่มขึ้นจากสาขาการท่องเที่ยว ร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือร้อยละ 20 มาจากสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ สำหรับระยะที่ 2 ช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ.2570-2579) รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 50 และจำเป็นต้องเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เข้ามาโดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน

นอกจากนี้ดร.นครินทร์ได้นำเสนอข้อมูลตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ.2558-2565 ในส่วนของพื้นที่ภาคใต้ซึ่งมีโครงการขนาดใหญ่ที่สำคัญ เช่น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายสงขลา-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ด่านสะเดา) โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า (ระบบราง) ภาคใต้ - ทุ่งสง โครงการทางพิเศษสายกระทู้-ป่าตอง ภูเก็ต โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ (Cruise จังหวัดกระบี่และเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตเพื่อรองรับผู้โดยสาร โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสงขลา-สตูล โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงทุ่งโพธิ์-ท่านุ่น เป็นต้น

ต่อจากนั้นนายอนุชา ธนาวุฒิ ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลเมืองทุ่งสง ได้นำเสนอ “โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง (ICD)” ซึ่งเกิดจากแนวคิดที่จะจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสงในปี 2552 จากการประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดส่วนหน้าแบบบูรณาการ โดยคุณภาณุ อุทัยรัตน์ (ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช ขณะนั้น) เป็นประธานและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช (คุณวานิช พันธุ์พิพัฒน์ ขณะนั้น) ได้เสนอที่ประชุมว่า “ทุ่งสงมีศักยภาพที่จะตั้งเป็นศูนย์กระจายสินค้าของภาคใต้” และหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชนในพื้นที่อำเภอทุ่งสง ให้การสนับสนุนแนวความคิดนี้ ซึ่งนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองทุ่งสงได้เสนอพื้นที่ที่มีความเหมาะสมบริเวณหมวดศิลา (รอยต่อตำบลปากแพรกและตำบลชะมาย) ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 85.43 ไร่ การดำเนินการในระยะแรกเทศบาลเมืองทุ่งสงขอเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย หลังจากนั้นได้รับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดภาคใต้กลุ่มอ่าวไทย โดยโครงการทั้งหมดในศูนย์กระจายสินค้า มีทั้งหมด 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 สร้างลานคอนกรีตพื้นที่ประมาณ 15,000 ตารางเมตร โดยมีบริษัทศรีตรังโลจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ ระยะที่ 2 ได้รับงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย จำนวน 42 ล้านบาท ในการดำเนินงานก่อสร้างโกดัง ดำเนินการไปแล้วร้อยละ 40 และในปี 2560 ได้รับงบประมาณก่อสร้างลานด้านซ้ายของศูนย์กระจายสินค้า พื้นที่ประมาณ 8,000 ตารางเมตร และถนนทางเข้าโครงการเพิ่มเติมอีก 1 เส้นทาง จากปัจจุบันที่มีเพียง 1 เส้นทางคือฝั่งซ้ายของถนนเรียบทางรถไฟสายกันตัง นอกจากนี้ยังได้รับงบประมาณอีก 60 ล้านบาทในการก่อสร้างถนนทางฝั่งขวาเพื่อแก้ปัญหาจราจรของรถที่จะเข้ามารับส่งสินค้าด้วย และระยะที่ 3 จะใช้งบประมาณ 600 ล้านบาท เพื่อพัฒนาศูนย์ให้เสร็จสมบูรณ์ สำหรับในอนาคตมีแนวคิดที่จะจัดทำเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าฮาลาล ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาข้อมูล

หลังจากนั้นนายกรกฎ เตติรานนท์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้นำเสนอ “มุมมองของภาคเอกชนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ จังหวัดนครศรีธรรมราช” สรุปได้ว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่แต่ละแห่งของจังหวัดนครศรีธรรมราช มีความแตกต่างกันมาก มีทั้งส่วนที่เป็นทะเลและส่วนที่เป็นภูเขา กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นจึงมีความหลากหลาย สำหรับมุมมองในระดับภูมิภาคของหอการค้าประกอบด้วย 3 มิติหลักๆ คือ กิจกรรมด้านการค้าการลงทุน กิจกรรมด้านการเกษตรและกิจกรรมต่อเนื่องกับการเกษตร และกิจกรรมด้านท่องเที่ยว ซึ่งกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ทางหอการค้าจะส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ซึ่งจะช่วยกระจายรายได้ และลดความเหลื่อมล้ำของรายได้ ทั้งนี้จังหวัดมีศักยภาพในหลายๆ ด้านทั้งด้านการผลิตสินค้าเกษตร ด้านการท่องเที่ยว และการขนส่ง หอการค้ามีความคาดหวังว่าจังหวัดนครศรีธรรมราช จะเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญกับพื้นที่อื่นๆ เพื่อให้เกิดการพัฒนาในภาพรวมของภูมิภาคนี้ แต่ปัจจุบันจังหวัดนครศรีธรรมราช ไม่ได้รับโอกาสพัฒนาเท่าที่ควรเพราะงบประมาณส่วนใหญ่จะไปลงในพื้นที่หลักๆ เท่านั้น สำหรับมุมมองเรื่องโลจิสติกส์หากมีท่าเรือหลักที่ชุมพร สงขลา และสตูล (ปากบารา) 3 จุดนี้เห็นว่ามีความเพียงพอแล้ว แต่ปัญหาสำคัญด้านโลจิสติกส์ของนครศรีธรรมราชคือความเชื่อมโยงของเส้นทางคมนาคมภายในจังหวัด โดยเฉพาะ 4 อำเภอหลัก ได้แก่ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช อำเภอท่าศาลา อำเภอปากพนัง และอำเภอทุ่งสง โดยเฉพาะอำเภอทุ่งสงซึ่งมีศูนย์กระจายสินค้าและจะใช้เป็น Hub ของการขนส่งสินค้าภาคการเกษตรไปปีนัง หากเรื่องนี้ได้รับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาจะส่งเสริมให้ทุ่งสงได้รับประโยชน์มากขึ้น นอกจากนี้เห็นว่าหากโครงการที่ภาครัฐจะเข้ามาดำเนินการแล้วให้ประโยชน์และตอบสนองความต้องการของคนในพื้นที่อย่างแท้จริง จะได้รับการสนับสนุนและไม่เกิดการคัดค้านจากคนในพื้นที่

เมื่อจบการนำเสนอของวิทยากรทั้งสามท่าน เป็นการเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนได้สัมภาษณ์และซักถามข้อสงสัยต่างๆ จากผอ.สนข. และวิทยากร ก่อนจบกิจกรรมภาคเช้า (บรรยากาศของกิจกรรมภาคเช้า แสดงไว้ดัง**รูปที่ 6-56**)

สื่อมวลชนลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรม และรับเอกสาร

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผอ.สนข. กล่าวเปิดกิจกรรม

ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ

นายอนุชา ธนาวุฒิ ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลเมืองทุ่งสง

นายกรกฎ เตติรานนท์
เลขาธิการหอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช

ผอ.สนข.มอบของที่ระลึกแด่วิทยากร

สื่อมวลชนสัมภาษณ์และซักถามข้อสงสัย

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายรูปร่วมกันเป็นที่ระลึก

รูปที่ 6-56 ประมวลภาพกิจกรรมภาคเช้า ณ โรงแรม ทวินโลตัส (วันที่ 19 สิงหาคม 2559)

สำหรับกิจกรรมในภาคบ่ายซึ่งเป็นกิจกรรมสุดท้าย เป็นการศึกษาดูงาน ณ ศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง (**รูปที่ 6-57** และ **รูปที่ 6-58**) โดยได้รับความอนุเคราะห์จากนายอนุชา ธนาวุฒิ ผู้อำนวยการ กองช่าง เทศบาลเมืองทุ่งสง ให้การต้อนรับและบรรยายสรุปเกี่ยวกับการดำเนินงานของศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง โดยให้ข้อมูลว่าศูนย์กระจายสินค้าแห่งนี้ตั้งอยู่ตำบลปากแพร่ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 85 ไร่ เป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันศูนย์กระจายสินค้าฯ เฟส 1 เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2559 โดยมีนายธีรพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิด ในปี 2559 เทศบาลเมืองทุ่งสงได้รับจัดสรรงบประมาณจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยในการก่อสร้างโกดังภายในศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ – ทุ่งสง จำนวน 2 หลังพร้อมส่วนประกอบอื่น ๆ งบประมาณ 42,920,700 บาท ดำเนินการโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช ในส่วนของการบริหารจัดการในเฟส 1 ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 15,000 ตารางเมตร บริษัท ศรีตรังโลจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ประมูลได้ มีระยะสัญญา 25 ปี โดยสินค้าหลักที่ขนส่งผ่านศูนย์กระจายสินค้า คือยางพารา ซึ่งส่วนใหญ่จะส่งต่อไปที่ประเทศจีน การมีศูนย์กระจายสินค้าจึงช่วยกระจายสินค้าทางรางและทางรถยนต์ไปทั่วประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย ลดจำนวนการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้า หันมาขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุน

6.3.3.3 กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 3

กิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 3 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 25-26 กันยายน 2559 ณ จังหวัดสงขลา มีสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ที่เข้าร่วมกิจกรรมจากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งสิ้น 43 คน เป็นสื่อมวลชนส่วนกลาง จำนวน 8 คน และสื่อมวลชนส่วนท้องถิ่น 35 คน (รายชื่อสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรม แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**) มีรายละเอียดของกิจกรรมดังนี้

- **กิจกรรมวันที่หนึ่ง (วันอาทิตย์ที่ 25 กันยายน 2559)**

กิจกรรมเริ่มขึ้นในช่วงบ่ายเมื่อเวลาประมาณ 13.00 น. เป็นพิธีเปิดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 3 จัดขึ้น ณ โรงแรมบุรีศรีภู บูทิค จังหวัดสงขลา โดยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวเปิดกิจกรรม และให้ข้อมูลโครงการโดยสังเขปโดยกล่าวถึงทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้ง 3 ทางเลือก และในที่สุดได้เลือกแนวทางพัฒนาที่เรียกว่า 2+ ซึ่งได้นำไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่จะนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีต่อไป

หลังจากนั้นเป็นการนำเสนอ “แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ : ทำอย่างไร...ภาคใต้เศรษฐกิจโต 5%” โดย ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์ ผู้จัดการโครงการ ซึ่งกล่าวถึงทางเลือกที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้แก่ทางเลือกที่ 2 ซึ่งเป็นการใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) แต่การพัฒนาตามทางเลือกดังกล่าวยังไม่สามารถทำให้เศรษฐกิจของภาคใต้เติบโตได้ถึงร้อยละ 5 ตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 จึงเสนอเพิ่มเติมศักยภาพเดิมให้สูงขึ้นใน 3 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมฮาลาล เรียกว่าทางเลือก 2+ (สองบวก) ซึ่งนำไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และปัจจุบันจัดทำร่างแผนแม่บทดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ต่อจากนั้นเป็นการให้ข้อมูลและความเห็นจากวิทยากร 2 ท่าน ได้แก่ นางรุ่งรัตน์ ชัยจีระธิกุล ประธานฝ่ายโลจิสติกส์ หอการค้าจังหวัดสงขลา นำเสนอ “มุมมองของภาคเอกชนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ จังหวัดสงขลา” โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถที่เข้ามาให้บริการในประเทศไทยที่มีแผ่นป้ายทะเบียน 2 แผ่นทั้งของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศแข่งขันสู้ไม่ได้ เนื่องจากรถดังกล่าวใช้น้ำมันของประเทศมาเลเซียซึ่งมีราคาถูกกว่า จึงเห็นว่าภาครัฐควรบังคับใช้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ผู้ที่ใช้รถไฟขนส่งสินค้าออกไปยังมาเลเซียทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าขึ้นเรืออีกร้อยละ 6 ทำให้มีต้นทุนสูงขึ้น แข่งขันสู้ไม่ได้ สำหรับด่านประกอบนั้นยังไม่พร้อม เนื่องจากอยู่ ในพื้นที่ป่าสงวน ภาคเอกชนจึงเข้าไปลงทุนไม่ได้

ด้านนายวัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล ผู้อำนวยการท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้นำเสนอ “การบริหารจัดการท่าเรือสงขลา 1” โดยให้ข้อมูลว่าท่าเรือน้ำลึกสงขลาถูกออกแบบให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ไม่มีเครนที่ท่าเรือ จึงเหมาะกับเรือสินค้าที่มีเครนซึ่งมีอยู่ไม่มากนัก หากจะมีการติดตั้งเครนที่ท่าเรือจะต้องมีการปรับปรุงหน้าท่า และพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นประมาณ 450,000 ตู้/ปี กรณีนี้ต้องมีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งได้จัดทำเรียบร้อยและได้รับความเห็นชอบเมื่อปี พ.ศ.2557 อย่างไรก็ดีการปรับปรุงดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนไม่น้อยกว่า 1,500 ล้านบาท ผู้ลงทุนจึงต้องการสัมปทานที่มีระยะเวลายาวนานเพียงพอ ปัจจุบันกรมธนารักษ์ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาพิจารณาและอยู่ระหว่างร่าง TOR สำหรับการประมูล ทั้งนี้วิทยากรได้ให้ข้อสังเกตในเรื่องดังกล่าวไว้ 3 ประการ ดังนี้

(1) ด้านความมั่นคง จากการที่มีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาเพียงแห่งเดียวจึงควรให้ความระมัดระวังในการเลือกผู้เข้าร่วมประมูล เพราะปัจจุบันมีทั้งนักลงทุนจากมาเลเซียและจีนแสดงความสนใจ

(2) ความเป็นกลางทางธุรกิจ หากผู้ได้รับสัมปทานมีส่วนเกี่ยวข้องกับสายเดินเรืออาจทำให้เลือกปฏิบัติโดยให้สิทธิ์การใช้ท่าเรือกับพวกพ้องเดียวกันก่อนได้

(3) ความเสี่ยงของโครงการจากการขุดลอกร่องน้ำ ต้องมีความชัดเจนว่าจะให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการหรือหากจะให้ผู้ลงทุนเป็นผู้ดำเนินการจะลดค่าสัมปทานลงได้หรือไม่

นอกจากนี้การมีโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 ยังทำให้นักลงทุนที่จะมาลงทุนกับท่าเรือน้ำลึกสงขลาปัจจุบันเกิดความลังเลอีกด้วย

เมื่อจบการนำเสนอของวิทยากรทั้งหมดเป็นการเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนได้สัมภาษณ์และซักถามข้อสงสัยต่างๆ จาก ผอ.สนข. และวิทยากรก่อนเดินทางไปศึกษาดูงานที่ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา (บรรยากาศของกิจกรรมแรก แสดงไว้ดัง**รูปที่ 6-59**)

นายอนุชา ธนาวุฒิ ผอ.กองช่าง เทศบาลเมืองทุ่งสง (นั่งกลาง) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง

ผอ.สนข. และคณะสื่อมวลชนรับฟังการบรรยาย

รูปที่ 6-57 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับฟังการบรรยายสรุปการดำเนินงานของศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ ทุ่งสง

รางรถไฟบริเวณด้านหน้าของศูนย์กระจายสินค้าฯ และรถที่ใช้ขนถ่ายสินค้า

พื้นที่ด้านหลังที่อยู่ระหว่างก่อสร้างโกดังเก็บสินค้าเพิ่มเติม

สื่อมวลชนบางส่วนบันทึกภาพและทำข่าว

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายรูปร่วมกัน

รูปที่ 6-58 ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ ทุ่งสง

สื่อมวลชนลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรม และรับเอกสาร

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผอ.สนข. กล่าวเปิดกิจกรรม

ดร.นครินทร์ สัทธรรมนุวงศ์

ผู้จัดการโครงการ

นางรุ่งรัตน์ ชัยจีระธิกุล

ประธานฝ่ายโลจิสติกส์ หอการค้าจังหวัดสงขลา

นายวัฒนชัย เรืองเลิศปัญยากุล

ผู้อำนวยการท่าเรือน้ำลึกสงขลา

สื่อมวลชนรับฟังการบรรยาย

รูปที่ 6-59 ประมวลภาพกิจกรรม ณ โรงแรมบุรีศรีภู บูทิค จังหวัดสงขลา

หลังจากนั้นคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. รวมทั้งสื่อมวลชน เดินทางเพื่อศึกษาดูงาน ณ ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา (**รูปที่ 6-60**)

สภาพทั่วไปของท่าเรือน้ำลึกสงขลา

สื่อมวลชนบันทึกภาพและทำข่าว

ผอ.สนข.และผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายรูปร่วมกัน

รูปที่ 6-60 ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกสงขลา

- **กิจกรรมวันที่สอง (วันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2559)**

กิจกรรมแรกในช่วงเช้าของวันที่สอง เป็นการศึกษาดูงาน ณ ด่านศุลกากรสะเดา ซึ่งในระหว่างการเดินทางได้รับความอนุเคราะห์จากนางพาริสา จั่นนุ้ย วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง เป็นวิทยากรบรรยายโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ สายอ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย (**รูปที่ 6-61**) สรุปได้ว่าทางหลวงสายนี้มีความยาวทั้งสิ้น 62.59 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านยางงาม ห่างจากแยกทางเข้าอำเภอบางกล่ำประมาณ 1.5 กิโลเมตร มุ่งลงสู่ทิศใต้ไปสิ้นสุดโครงการที่บริเวณบ้านไทย-จังโหลน ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา สำหรับรูปแบบทางหลวงแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ (1) กรณีไม่มีทางบริการ จะมีขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 80 เมตร (2) กรณีมีทางบริการทั้งสองฝั่ง จะมีขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 120 เมตร เช่นเดียวกับกรณีแรกแต่มีทางบริการ (Service Road) ขนานทั้ง 2 ข้างๆ ละ 2 ช่องจราจร รูปแบบนี้จะอยู่ในช่วงที่ตัดผ่านชุมชนหรือบริเวณทับซ้อนกับแนวถนนเดิม และ (3) กรณีผ่านพื้นที่ลุ่มต่ำน้ำท่วมประจำ จะเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อลดผลกระทบเรื่องการระบายน้ำ นอกจากนี้ตลอดเส้นทางยังมีองค์ประกอบที่สำคัญต่อการสัญจร เช่น ทางแยกไปยังสนามบินนานาชาติหาดใหญ่ สถานีบริการทางหลวง ด่านเก็บค่าผ่านทาง เป็นต้น โครงการนี้ถึงแม้จะไม่คุ้มค่าทางการเงินแต่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจจึงมีนโยบายให้ก่อสร้าง ทั้งนี้คาดว่าจะใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 35,400 ล้านบาท ซึ่งเมื่อทางหลวงสายนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยอำนวยสะดวกในการเดินทางได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการ

ขนส่งเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรแห่งใหม่ ซึ่งเป็นปลายทางของทางหลวงสายนี้ ปัจจุบันได้มีการออกแบบแล้วเสร็จ ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างปรับแก้ไขรายงาน ให้มีข้อมูลตรงตามรูปแบบของงานออกแบบรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันอยู่ระหว่างการจัดทำขอบเขตงาน (TOR) เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาแนวทางการให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนและบริหารจัดการทางหลวง (Public Private Partnership : PPP) ที่จะใช้เวลาศึกษาประมาณ 15 เดือน ซึ่งจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี พ.ศ.2560

รูปที่ 6-61 นางพาริสา จั่นนุ้ย วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง บรรยายโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ สายอ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย ระหว่างเดินทางไปด่านศุลกากรสะเดา

เมื่อเดินทางถึงด่านศุลกากรสะเดา นายวุฒิพงศ์ ท้าวฬา หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากร ให้การต้อนรับคณะ และบรรยายสรุปเกี่ยวกับด่านศุลกากรและเขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา (**รูปที่ 6-62**) สรุปได้ว่าด่านศุลกากรเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ซึ่งหมายถึงการค้าระหว่างไทยกับอีก 4 ประเทศโดยรอบ ประกอบด้วย เมียนมา กัมพูชา ลาว และมาเลเซีย ด่านศุลกากรตามชายแดนภาคใต้ (ตั้งแต่จังหวัดระนองลงมา) ซึ่งขึ้นอยู่กับศุลกากรภาค 4 มีทั้งสิ้น 18 ด่าน ในจำนวนนี้อยู่ในจังหวัดสงขลารวม 3 ด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด่านศุลกากรบ้านประกอบ สำหรับด่านศุลกากรสะเดาเป็นทางผ่านสำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าและคน มีจำนวนรถยนต์เข้า-ออกประมาณ 70,000 คันต่อเดือน และจำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกอีกประมาณ 370,000 คนต่อเดือน จากสถิติในปี พ.ศ.2558 มูลค่าการค้าชายแดนของไทยมีประมาณ 1 ล้านล้านบาท เป็นการค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย 485,759 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นมูลค่าที่ด่านศุลกากรสะเดาประมาณ 3 แสนล้านบาทเศษ และเป็นของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์อีกประมาณ 1 แสนล้านบาทเศษ จากมูลค่าที่สูงนี้นำไปสู่แนวคิดในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา ที่ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ประกอบด้วยตำบลปาดังเบซาร์ ของอำเภอปาดังเบซาร์ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม และตำบลสำนักแต้ว ของอำเภอสะเดา

ในส่วนของด่านศุลกากรสะเดา ปัจจุบันอาคารบริการส่วนขาออกได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จและให้บริการแล้ว ซึ่งช่วยลดความแออัดของรถยนต์ที่เคยเกิดขึ้นช่วงก่อนทำการปรับปรุงด่านได้เป็นอย่างมาก ส่วนอาคารบริการสำหรับขาเข้าอยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2560 ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาจะก่อสร้างถนนระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เลาะตามแนวชายแดนไปเชื่อมต่อกับด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ต่อไป (ปัจจุบันก่อสร้างไปแล้วประมาณ 10 กิโลเมตร)

สำหรับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่จะก่อสร้างบนที่ดินของสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปก.) พื้นที่ประมาณ 600 ไร่ ปัจจุบันกรมศุลกากรได้จ่ายค่าชดเชยให้กับชาวบ้านที่เคยอาศัยและประกอบอาชีพอยู่บนพื้นที่ดังกล่าวไปแล้วประมาณ 758.5 ล้านบาท และชาวบ้านได้ย้ายออกไปจากพื้นที่หมดแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับพื้นที่โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 (**รูปที่ 6-62**) จากนั้นจะบังคับให้รถบรรทุกทุกคันที่ผ่านเข้า-ออก ที่ด่านแห่งใหม่แล้วใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่สาย อ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซียที่มาเชื่อมต่อเดินทางต่อไป ส่วนรถยนต์จะให้ใช้อาคารเดิมของด่าน ซึ่งทั้งหมดจะทำให้การผ่านเข้าออกมีความสะดวกมากขึ้น

นอกจากนี้ยังให้ความเห็นว่าแผนแม่บทภายใต้การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภายใต้โครงการนี้มีส่วนที่สอดคล้องกับผลการประชุมคณะรัฐมนตรีครั้งที่ 22 และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย เมื่อวันศุกร์ที่ 23 กันยายน 2559 ณ จังหวัดพังงา ทั้งในส่วนของระยะเวลาของแผนและสาขาความร่วมมือที่ IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) จะให้ความสำคัญมากขึ้นประกอบด้วยการเกษตรและแปรรูปเกษตร การท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาลอีกด้วย

นายวุฒิพงศ์ ท้าวฬา หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากร ด่านศุลกากรสะเดา บรรยายสรุป
และนำชมพื้นที่ที่จะก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

สภาพการปรับพื้นที่สำหรับก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

เจ้าหน้าที่สนข. ถ่ายรูปร่วมกับวิทยากร

รูปที่ 6-62 ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานด่านศุลกากรสะเดา

กิจกรรมในภาคบ่าย สนข.และคณะสื่อมวลชนเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยมีนายวรพัฒน์ เชาว์วิศิษฐ นายด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ให้การต้อนรับและกล่าวถึงสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นสถานีร่วมของประเทศไทยและมาเลเซีย แต่ตั้งอยู่ในเขตประเทศมาเลเซีย ที่สถานีนี้มีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองของไทยประจำอยู่เพื่อให้บริการผู้ที่ประสงค์จะใช้รถไฟผ่านเข้าประเทศไทย นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่กองรวมตู้คอนเทนเนอร์ จากประเทศไทยเพื่อรอยกขึ้นรถไฟขนส่งไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งประมาณว่ามีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านสถานีรถไฟแห่งนี้กว่า 10,000 ตู้ต่อเดือน (**รูปที่ 6-3**)

นายวรพัฒน์ เชาว์วิศิษฐ นายด่านศุลกากรปาดังเบซาร์บรรยาย

รูปที่ 6-63 ภาพกิจกรรมการศึกษาดูงานด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

6.3.3.4 สรุปภาพรวมการนำเสนอข่าวของสื่อมวลชน

กลุ่มที่ปรึกษาได้ติดตามการนำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลการศึกษาของโครงการ พบว่ามีการนำเสนอข่าวที่เกี่ยวข้องกับโครงการออกสู่สาธารณะจากสื่อต้นสังกัดของสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมและไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในช่วงระหว่างดำเนินกิจกรรมและหลังจากกิจกรรมแล้วเสร็จ ผ่านทางหลายช่องทางทั้งสื่อออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อโทรทัศน์ และสื่อวิทยุ โดยมีการนำเสนอข่าวสารผ่านทางสื่อสิ่งพิมพ์มากที่สุด ดังรายละเอียดใน **ตารางที่ 6-27**

ตารางที่ 6-27 สรุปภาพรวมการนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ

โดยสื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน (Press Tour)

ประเภทสื่อ	จำนวนข่าวที่นำเสนอหลังกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชน (Press Tour)								
	ครั้งที่ 1			ครั้งที่ 2			ครั้งที่ 3		
	ผลการศึกษา	ประชาสัมพันธ์โครงการ/กิจกรรม	อื่นๆ*	ผลการศึกษา	ประชาสัมพันธ์โครงการ/กิจกรรม	อื่นๆ*	ผลการศึกษา	ประชาสัมพันธ์โครงการ/กิจกรรม	อื่นๆ*
สื่อสิ่งพิมพ์	6	1	1	9	-	4	4	-	-
สื่อออนไลน์	11	-	-	4	-	-	2	1	-
วิทยุ	5	-	-	-	-	-	1**	**	**
โทรทัศน์	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Facebook	1	2	-	1	1	-	-	9	-
รวมทั้งหมด	**24**	**3**	**1**	**15**	**1**	**4**	**7**	**10**	**-**

หมายเหตุ :

* เช่น บทวิเคราะห์ วิจารณ์ ข่าวสังคม เป็นต้น

** มีอีก 7 สถานีที่ผู้สื่อข่าวที่เข้าร่วมกิจกรรมแจ้งที่ปรึกษาว่าได้นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องกับการศึกษา แต่ไม่มีการบันทึกข้อมูลไว้

เห็นได้ว่าการจัดกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนของโครงการทำให้สื่อมวลชนแขนงต่างๆ ทั้งสื่อมวลชนจากส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่นได้รับทราบความเป็นมาของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ที่สนข.ดำเนินการ รวมทั้งได้รับทราบผลการศึกษาที่เสนอแนวทางพัฒนาที่เหมาะสม คือพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้โดยการใช้ศักยภาพที่มีอยู่ให้เต็มที่ทั้งด้านการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร และแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ นอกจากนี้ยังได้เห็นศักยภาพที่มีอยู่ของภาคใต้ทั้งฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน ทั้งในส่วนของการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดที่ช่วยเสริมสร้างความเข้าใจในแนวทางพัฒนาที่เสนอให้มากยิ่งขึ้น จากทิศทางการนำเสนอข่าวส่วนใหญ่เห็นได้ว่าข้อมูลและข่าวสารของโครงการโดยเฉพาะผลการศึกษาได้ถูกเผยแพร่ให้ความรู้ สร้างความเข้าใจกับสังคมในวงกว้างแล้วซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ (รายละเอียดการนำเสนอข่าวของสื่อมวลชนหลังกิจกรรมทุกครั้งแสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง9**)

6.4 งานสนับสนุนการปฏิบัติการด้านข่าวสาร (Information Operations : I/O)

6.4.1 การจัดตั้งและเตรียมความพร้อมของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ในส่วนของงานสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านข่าวสาร I/O (Information Operations) กลุ่มที่ปรึกษาได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการข้อมูลข่าวสารโดยใช้ชื่อว่า **"ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้"** ขึ้นเพื่อ

1) ให้และรับข้อมูลหรือความคิดเห็นต่างๆ โดยเฉพาะในช่วงที่ได้เปรียบเชิงข้อมูลข่าวสาร
2) เป็นแหล่งรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
3) สนับสนุนข้อมูลข่าวสารในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ
4) ร่วมวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงจากการให้ข้อมูลข่าวสาร

มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

(1) การจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ร่วมกันเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ตั้งอยู่ ณ อาคารเลขที่ 2/3 ถนนไทรบุรี ตำบลบ่อยาง อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา (**รูปที่ 6-64** และ **รูปที่ 6-65)** ซึ่งจะเปิดให้บริการทุกวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 8.00-17.00 น. ปิดทำการในวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์

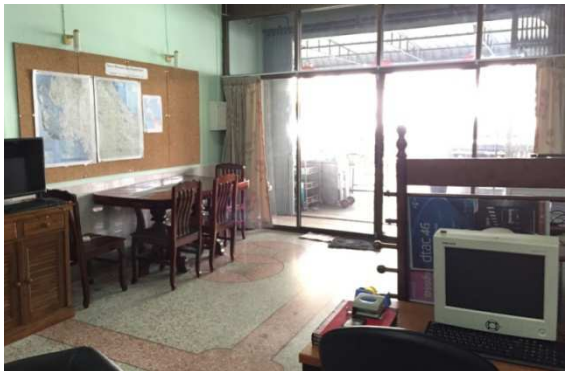
รูปที่ 6-64 แผนที่แสดงที่ตั้งของศูนย์เรียนรู้ร่วมกัน เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

รูปที่ 6-65 ด้านหน้าของศูนย์เรียนรู้ร่วมกัน เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(2) การเตรียมความพร้อมของสถานที่

หลังจากจัดหาสถานที่ตั้งของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ แล้ว กลุ่มที่ปรึกษาได้ติดตั้งป้ายชื่อศูนย์ เวลาให้บริการ และหมายเลขโทรศัพท์ ไว้บริเวณประตูด้านหน้าของอาคาร และดำเนินการปรับปรุงห้องด้านล่างภายในอาคารให้มีรูปแบบคล้ายห้องสมุดขนาดย่อม มีการจัดเตรียมเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อการสืบค้น โต๊ะเก้าอี้รับรองผู้มาใช้บริการ โต๊ะทำงานของเจ้าหน้าที่ 2 ชุด พร้อมเครื่องคอมพิวเตอร์ บอร์ดแสดงข้อมูลติดตั้งภายในศูนย์ 1 บอร์ด เครื่องถ่ายเอกสาร โทรศัพท์ตั้งโต๊ะและโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างละ 1 ชุด รวมทั้งเครื่องใช้สำนักงานอื่นๆ ทั้งนี้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยคุณกฤติกา บูรณะดิษ หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค และคุณพนิดา เขียวงามดี หัวหน้าฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร สำนักบริหารกลาง ได้เข้าเยี่ยมชมศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ พร้อมให้ความเห็นว่าควรจัดให้มีชั้นวางเอกสารรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการเพื่อการสืบค้นข้อมูล รวมทั้งมีหนังสือพิมพ์ เพื่อจูงใจให้เข้ามาใช้บริการเพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงหรือเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ กลุ่มที่ปรึกษาได้นำความเห็นดังกล่าวมาปรับปรุงและจัดรูปแบบของศูนย์

เรียนรู้ร่วมกันฯ เรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วยชั้นวางหนังสือหรือเอกสารรายงานที่เกี่ยวข้อง หนังสือพิมพ์รายวันที่เป็นสื่อกระแสหลัก จำนวน 2 ฉบับ (ไทยรัฐและเดลินิวส์) และหนังสือพิมพ์รายสัปดาห์ที่เป็นสื่อท้องถิ่น จำนวน 1 ฉบับ (สมิหลานิวส์) ดัง**รูปที่ 6-66** และเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2559 ได้มีเจ้าหน้าที่จากสนข.และผู้ติดตามอีก 2 ท่าน ได้เข้าเยี่ยมศูนย์ และสอบถามข้อมูลต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ซึ่งให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี



รูปที่ 6-66 การจัดพื้นที่ภายในศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

สำหรับบอร์ดเพื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้เข้าใช้บริการ ที่จัดวางไว้หน้าศูนย์จะใช้แสดงข้อมูลรายละเอียดโครงการ ภาพข่าวจากการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปฏิทินกิจกรรมประจำเดือน ประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และรายชื่อเอกสาร/สื่อสิ่งพิมพ์ที่มีภายในศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ นอกจากนี้ยังมีกล่องสำหรับใส่เอกสารเผยแพร่สำหรับผู้สนใจสามารถหยิบได้ เช่น แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นต้น ดัง**รูปที่ 6-67**

รูปที่ 6-67 บอร์ดประชาสัมพันธ์ด้านหน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

(3) การเตรียมความพร้อมของเจ้าหน้าที่

เนื่องจากกลุ่มที่ปรึกษาเห็นว่า เจ้าหน้าที่ของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ จะต้องสามารถให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการได้อย่างถูกต้อง แม่นยำ และชัดเจน มิเช่นนั้นจะทำให้ผู้มาขอทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการไม่เชื่อมั่นหรือเชื่อถือในข้อมูลที่ได้รับ ดังนั้นนอกจากจัดอบรมให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ทั้งสองคน ได้แก่ นายกิตติคุณ เวศยาสิรินทร์ และนางสาวจามจุรี เสตะพันธ์ แล้ว กลุ่มที่ปรึกษายังให้เข้าร่วมกิจกรรมประชุมกลุ่มเล็กด้วย เพื่อให้มีประสบการณ์ตรงในการให้ความรู้ความเข้าใจในโครงการ และมีความคุ้นเคยกับบรรยากาศการซักถามข้อมูลต่างๆ ซึ่งจะสร้างความมั่นใจในการให้ข้อมูลแก่ผู้เข้ามาใช้บริการที่ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ได้เป็นอย่างดี และภายหลังการเข้าร่วมกิจกรรมเจ้าหน้าที่ทั้ง 2 คน ระบุว่ามีความเข้าใจในโครงการและความมั่นใจมากขึ้นในการให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

6.4.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ การดำเนินงานของศูนย์การเรียนรู้ร่วมกันฯ ได้นำวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งศูนย์มาเป็นแนวทางในการดำเนินงาน ซึ่งมีผลการดำเนินงานสรุปได้ดังนี้

(1) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร

งานส่วนนี้เป็นการเสริมงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และงานประชาสัมพันธ์ โดยส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการ ณ ที่ตั้งศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ตัวอย่างเช่น การแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ การทำภาพข่าวประชาสัมพันธ์ที่บอร์ด ซึ่งจัดวางไว้หน้าศูนย์ในหัวข้อการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกาศปฏิทินจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แสดงรายชื่อเอกสาร/สิ่งพิมพ์ที่มีให้บริการในศูนย์ ประกาศเชิญชวนผู้สนใจเข้าประชุมกับโครงการ ได้แก่ การประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 ที่จัดขึ้นในจังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง และจังหวัดกระบี่ ตามลำดับ การสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จัดขึ้นที่จังหวัดสงขลา และการประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 7 และ 8 ที่จัดขึ้นที่จังหวัดกระบี่ และจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งก็พบว่ามีผู้ให้ความสนใจข้อมูลต่างๆ บนบอร์ดประชาสัมพันธ์ของศูนย์เรียนรู้ฯ (ดู**รูปที่ 6-68**)

รูปที่ 6-68 ผู้ให้ความสนใจบอร์ดประชาสัมพันธ์บริเวณด้านหน้าศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ได้ทำการติดตามข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อแจ้งข้อมูลให้โครงการและทีมงานจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการนำไปใช้ประกอบการวางแผนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังแสดงใน**ตารางที่ 6-28**

ตารางที่ 6-28 ผลการดำเนินงานของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

เดือน	การติดตามข่าวสารที่เกี่ยวข้อง
ตุลาคม 2558	– สังเกตการณ์กิจกรรมสมัชชาคนสตูลเคลื่อนพลต้อนรับผู้ว่าราชการจังหวัดสตูลคนใหม่ ในหัวข้องาน “สมัชชาคนสตูล ประชารัฐสู่สตูลที่เราอยากเป็น” วันที่ 26 ตุลาคม 2558 ณ ศาลากลาง จังหวัดสตูล
พฤศจิกายน 2558	– สรุปข่าวเรื่อง “เสียงสะท้อนคนสตูลหยุดท่าเรือปากบารา ตอนที่ 1” จากสื่อโทรทัศน์รายการสปริงนิวส์อาสาคลายทุกข์ – สรุปข่าวเรื่อง “คนเคาะข่าว คัดค้านโครงการท่าเรือน้ำลึกปากปารา” วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จากสื่อโทรทัศน์ News 1 ASTV (รายการคนเคาะข่าว) – เข้าร่วมสัมมนาเรื่อง “เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใต้ สงขลายกระดับสู่เมืองท่าการค้าโลก” จัดโดยหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ วันพฤหัสบดีที่ 19 พฤศจิกายน 2558 ณ โรงแรมไดมอนด์ พลาซ่า หาดใหญ่ จ.สงขลา
ธันวาคม 2558	– สรุปข่าวเรื่อง “ท่าเรือปากบาราพัฒนาหรือกระทบ เสียงสะท้อนคนสตูล หยุดท่าเรือปากบารา ตอนที่ 2” จากสื่อโทรทัศน์รายการสปริงนิวส์อาสาคลายทุกข์
กันยายน 2559	– เข้าร่วมฟังและจัดทำเอกสารสรุปการเสวนาเรื่อง สิทธิชุมชนสองฝั่งทะเล (แลนด์บริดจ์ สงขลา – สตูล) : การพัฒนา ความขัดแย้ง และทางออก จัดขึ้นวันที่ 19 กันยายน 2559 ณ ห้องประชุม FMS ชั้น 2 อาคารวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้เพื่อการจัดการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ส่วนในช่วงตั้งแต่เดือนมีนาคม 2559 ทางศูนย์ได้เพิ่มพื้นที่ “ข่าวสารที่น่าสนใจ” ไว้ในบอร์ด โดยจะนำข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาภาคใต้ ที่ได้จากสื่อต่างๆ เช่น หนังสือพิมพ์ เว็บไซต์ เป็นต้น มาติดไว้เพื่อเพิ่มความน่าสนใจให้กับบอร์ด ซึ่งจะทำให้มีประชาชนมาอ่านข้อมูลข่าวสารจากบอร์ดมากขึ้น ตัวอย่างข่าวสารที่นำมาติด อาทิเช่น “เปิดโฉมโครงการโมโนเรลหาดใหญ่” “ลุยเต็มสูบเขตเศรษฐกิจพิเศษ” “ลุ้นรัฐผุดรถไฟเชื่อม 2 ฝั่งทะเลภาคใต้” เป็นต้น ซึ่งทุกข่าวที่นำออกมาจากบอร์ดจะนำมาเก็บรวบรวมไว้ในแฟ้มเพื่อการสืบค้นต่อไป นอกจากนี้ยังได้นำหนังสือพิมพ์ ซึ่งเดิมเคยจัดเตรียมไว้ให้บริการภายในศูนย์ออกมาตั้งวางไว้ให้บริการหน้าศูนย์ใกล้กับบอร์ดอีกด้วย ในขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ของศูนย์ ก็ได้ศึกษารายงานฉบับกลางที่ได้รับความเห็นชอบแล้วเพื่อเตรียมให้ข้อมูลกับผู้สนใจไปพร้อมกัน

บันทึกสรุปผลการดำเนินงานของศูนย์เรียนรู้ร่วมกันตามตารางข้างต้น แสดงไว้ใน **ภาคผนวก ง11**

(2) การรวบรวมเอกสารและรายงานที่เกี่ยวข้อง

ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ได้รวบรวมเอกสาร รายงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานการศึกษาของโครงการใส่ไว้ในชั้นวางหนังสือเป็นระยะๆ พร้อมทั้งประกาศแจ้งรายชื่อเอกสารรายงานดังกล่าวติด ไว้ที่บอร์ดที่อยู่ด้านหน้าศูนย์ด้วย นอกจากนี้ยังได้จัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ที่ได้จัดประชุมกลุ่มเล็กแล้วติดไว้ที่บอร์ดที่อยู่ภายในศูนย์ด้วย (**รูปที่ 6-69**)

รูปที่ 6-69 แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ที่ได้จัดประชุมกลุ่มเล็กติดไว้ที่บอร์ดภายในศูนย์

(3) การสนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

นอกจากการติดตามข่าวสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการวางแผนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังที่ระบุข้างต้นแล้ว เจ้าหน้าที่ของศูนย์ยังได้เข้าร่วมการประชุมต่างๆ ของโครงการด้วย ซึ่งนอกจากทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จัดประชุมแล้ว ยังรับทราบสิ่งที่เกิดขึ้นจากการประชุมโดยตรงซึ่งจะทำให้สามารถให้ข้อมูลกับผู้มาสอบถามได้อย่างมั่นใจ นอกจากนี้ยังนำข้อมูลมาจัดทำเป็นภาพข่าวเพื่อเผยแพร่ผ่านบอร์ดที่อยู่หน้าศูนย์อีกด้วย สำหรับกิจกรรมต่างๆ ที่มีเจ้าหน้าที่ศูนย์เข้าร่วมอยู่ด้วย มีดังนี้

- ติดตามทีมงานการมีส่วนร่วมของโครงการ เข้าพบหัวหน้าส่วนราชการในจังหวัดพื้นที่โครงการ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสงขลา ผู้บริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการพร้อมขอคำแนะนำการเข้าไปจัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่
- เข้าร่วมการประชุมกลุ่มเล็กในจังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล และจังหวัดนครศรีธรรมราช
- สนับสนุนการจัดประชุมกลุ่มย่อยในลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-8 และการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 และ 2 โดยการประสานตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเชิญเข้าร่วมการประชุม
- เข้าร่วมประชุมสัมมนากลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-3 ที่จังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช และการสัมมนาครั้งที่ 1 ที่จังหวัดสงขลา เพื่อรับทราบเรื่องราวของการจัดประชุมเตรียมไว้สำหรับผู้สนใจที่จะมาขอรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการที่ศูนย์ (**รูปที่ 6-70**)

(4) ด้านอื่นๆ

ศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ ได้ให้การต้อนรับ นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และคณะกรรมการกำกับการศึกษา ซึ่งเข้าไปเยี่ยมชมศูนย์การเรียนรู้ร่วมกันฯ ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 (**รูปที่ 6-70**) พร้อมทั้งให้คำแนะนำเพื่อให้การดำเนินงานของศูนย์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นอกจากนี้ยังได้ทำหน้าที่ประสานเชิญสื่อมวลชนเข้าร่วมกิจกรรมย่อยร่วมกับสื่อมวลชนครั้งที่ 2 และ 3 ด้วย

รูปที่ 6-70 นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และคณะกรรมการกำกับการศึกษา เข้าเยี่ยมชมศูนย์เรียนรู้ร่วมกันฯ

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2215-1515 โทรสาร : 0-2215-5500
www.otp.go.th

บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
Consultants of Technology Co.,Ltd.

บริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอรี่ จำกัด
New Asset Advisory Co.,Ltd.