

ปักธงใต้อ...บ้านเรา

ประเทศไทย...ของเรา

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

“ เพื่อความสุข — อย่างยั่งยืน — ของภาคใต้ ”

ที่มาของโครงการ

ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคใต้ซึ่งอยู่ระหว่างทะเลอันดามันและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้มีศักยภาพในการเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของโลก และเป็นช่องทางสำหรับการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศทางซีกโลกตะวันตกกับตะวันออก จึงเป็นโอกาสที่จะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ การค้าและการลงทุนสำคัญทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก อันจะเป็นผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคใต้ที่พึ่งพาภาคการเกษตรเป็นหลัก ซึ่งไม่สามารถขยายพื้นที่เพาะปลูกได้อีก และยังประสบปัญหาความผันผวนด้านราคา ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้จึงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.7 ซึ่งต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยของประเทศ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
2. จัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับใช้เป็นกรอบการพิจารณาตัดสินใจของรัฐบาลในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่เหมาะสม สมดุลและยั่งยืน คำนึงถึงมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี โดยใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนา
3. เพื่อส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดการศึกษาในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ภาพรวมของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์
(Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ประเด็นการนำเสนอ

- 1 ความหมายของ : การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ Strategic Environmental Assessment : SEA
- 2 ความสำคัญ ที่มาของการศึกษา และผลที่ได้จากการศึกษา
- 3 ขั้นตอนของการศึกษา SEA
- 4 ขอบเขตการศึกษา และ พื้นที่ศึกษา
- 5 ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- 6 กิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 7 ผลการศึกษาและแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- 8 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

เอสอีเอ คืออะไร?

เอสอีเอ เป็นการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นกระบวนการที่ช่วยตัดสินใจในการดำเนินนโยบาย แผน และแผนงาน โดยมีจุดมุ่งหมายให้เกิดความยั่งยืนจากการพัฒนา



ความแตกต่างการประเมินสิ่งแวดล้อม ของเอสอีเอ (SEA) และ อีไอเอ (EIA)

- สิ่งที่พิจารณา
- ระดับการวิเคราะห์ มุมมองของการศึกษา
- ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
- การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ



ความสำคัญ ที่มาของการศึกษา และผลที่ได้จากการศึกษา

ปัญหาของการดำเนินงาน โครงการของภาครัฐที่ผ่านมา

- ขาดการบูรณาการในการพัฒนาร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ
- ขาดการเรียนรู้ร่วมกันในการดำเนินโครงการพัฒนา ทำให้ประชาชนขาดข้อมูลข้อเท็จจริง จึงมีการคัดค้านจากประชาชน

การแก้ไขปัญหา

- ศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ครอบคลุม 4 มิติ
 - เศรษฐกิจ
 - สังคม
 - สิ่งแวดล้อม
 - เทคโนโลยี
- จัดกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกันในทุกขั้นตอนของการพัฒนา

ผลที่คาดหวัง

- แผนพัฒนาภาคใต้ โดยคนภาคใต้ เพื่อชาวภาคใต้
- แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ อย่างสมดุลและยั่งยืน
- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ

ขั้นตอนของการศึกษา SEA โดยทั่วไป 10 ขั้นตอน

1. การกลั่นกรอง
2. การทบทวนเอกสารทุติยภูมิ
เกี่ยวกับนโยบาย/แผน/โครงการและพื้นที่
ศึกษา
3. การกำหนดขอบเขตการศึกษา
4. การเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานเพิ่มเติม
5. การวิเคราะห์และประเมินข้อมูล

(ให้ประชาชนมีส่วนร่วมทุกขั้นตอน)

6. การนำเสนอทางเลือกที่เหมาะสม
7. การนำเสนอหลักการป้องกันไว้
ล่วงหน้า



เข้าสู่ช่วงดำเนินการ

8. การตัดสินใจพัฒนา
9. การติดตามประเมินผล
10. การปรับปรุงแก้ไข

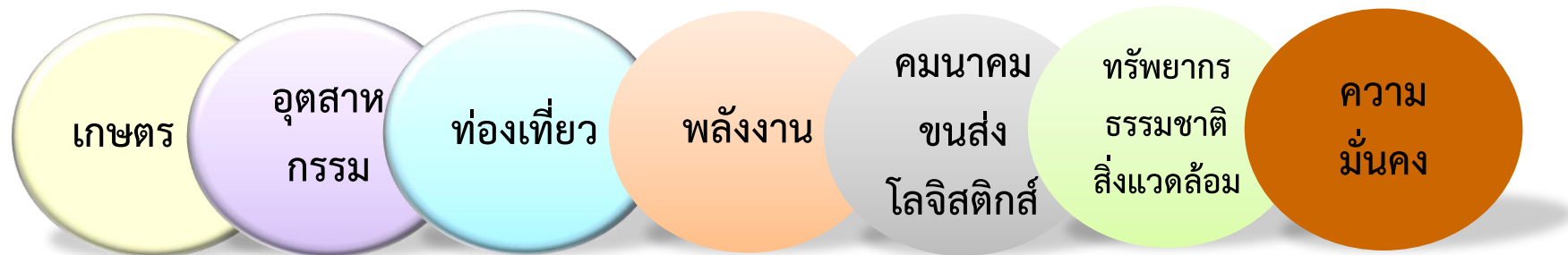
ขอบเขตและพื้นที่ศึกษา

- ครอบคลุมจังหวัดทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของโครงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ในพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างครอบคลุม ครบถ้วนและสมบูรณ์
- ครอบคลุมพื้นที่ที่มีศักยภาพทั้ง 3 แนว
ครอบคลุม 6 จังหวัด (เน้นพื้นที่เชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge))
จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง
จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่
จังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล



ขอบเขตและพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และ
พิจารณามิติด้านพลังงาน คมนาคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และความมั่นคง
ร่วมด้วย ที่จะก่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนมาวิเคราะห์เชิงลึกให้ครอบคลุมมิติด้าน
เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี



ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth)

เป็นการดำเนินการตามสภาพปัจจุบัน
ซึ่งจะไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ
เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นการ
เจริญเติบโตในอนาคตจะเป็นการเติบโตที่
สอดคล้องกับในอดีต

ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth)

พัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งพื้นที่
ภาคใต้มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวและ
อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ดังนั้นกิจกรรม
ทางเศรษฐกิจใหม่ที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับการ
ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป
ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth)

การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นใน
พื้นที่ภาคใต้ โดยอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นจะ
เป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูง
เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการเจริญเติบโต
ทางเศรษฐกิจตามที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ
ฉบับที่ 12

กิจกรรมการมีส่วนร่วมและการเรียนรู้ร่วมกัน

ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) มีส่วนร่วมทุกขั้นตอน



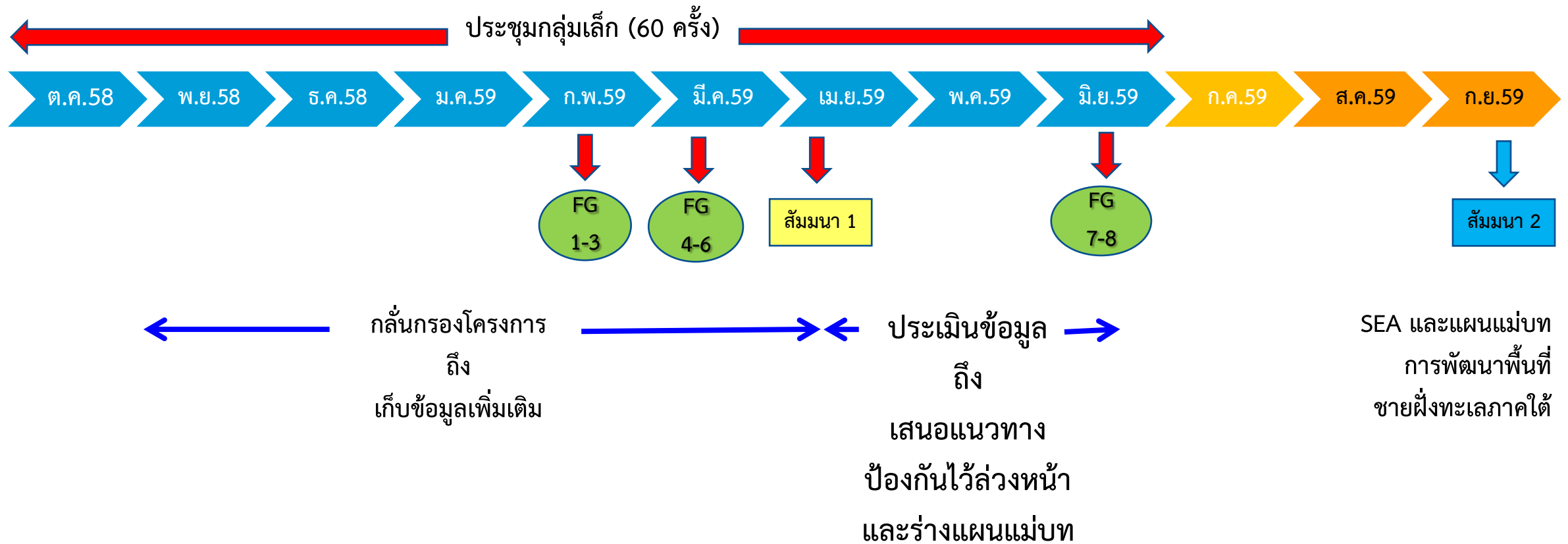
- **สัมมนาใหญ่ 2 ครั้ง** เป็นประชุมรับฟังความเห็นในวงกว้าง ครอบคลุมทุกภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ 14 จังหวัดของภาคใต้
- **กลุ่มเป้าหมาย :** ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน
- จำนวน 2 ครั้ง (ดำเนินการแล้ว 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 เม.ย. 2559 ณ จ.สงขลา ผู้เข้าร่วมประชุม 230 คน ครั้งที่ 2 ในวันที่ 19 ก.ย. 59 ณ กรุงเทพมหานคร)

- **ประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group** เป็นประชุมระดับจังหวัด ในพื้นที่เป้าหมาย ได้แก่ จ.ชุมพร จ.ระนอง จ.สตูล จ.สงขลา จ.กระบี่ และ จ.นครศรีธรรมราช
- **กลุ่มเป้าหมาย :** ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชนองค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน
- **จำนวน 8 ครั้ง จำนวน 664 คน**

- **ประชุมกลุ่มเล็ก** เป็นประชุมในหมู่บ้านหรือชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย 6 จังหวัด
- **กลุ่มเป้าหมาย :** ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน หรือแกนนำกลุ่มต่างๆ
- **จำนวน 60 ครั้ง**
- **ผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 914 คน**

กิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ต่อ)

ภาพรวมของการจัดกิจกรรมเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ผลการศึกษา และแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผลจากการพิจารณาความเหมาะสมด้านต่างๆ ศักยภาพของพื้นที่ และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ (ประชุมกลุ่มย่อย/กลุ่มเล็ก) ของทั้ง 3 ทางเลือก **ประชาชนในพื้นที่ เห็นว่า แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตามทางเลือกที่ 2 มีความเหมาะสมมากที่สุด**



“ ที่ปรึกษาจึงขอเสนอ**ทางเลือกที่ 2** กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) ซึ่งเป็นผลจากการประเมินศักยภาพทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และผลกระทบด้านสังคม คือ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป **โดยผนวกเข้ากับการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมให้สูงขึ้น อาทิเช่น การสร้างแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การเพิ่มนักท่องเที่ยว และการเพิ่มการใช้จ่ายต่อหัวของนักท่องเที่ยว เป็นต้น** ” ซึ่ง ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้ เรียกว่า “ทางเลือก 2+ (สองบวก)”

แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

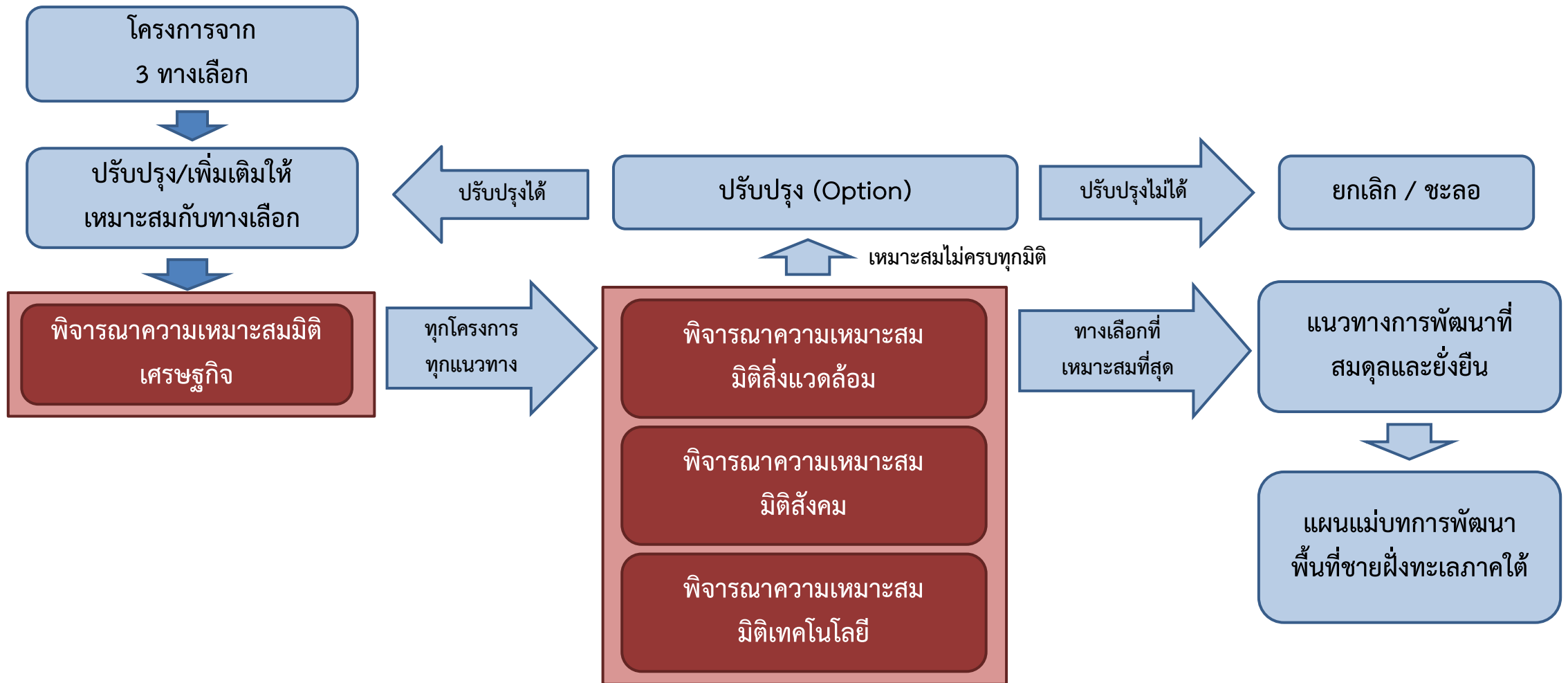
จากทางเลือกของ**แนวทางการพัฒนาแบบ 2+ (สองบวก)** ที่ได้ผ่านกระบวนการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) แล้ว

ที่ปรึกษากำลังดำเนินการจัดทำ “**แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้**” ที่นำศักยภาพที่เด่นของพื้นที่ภาคใต้มาเป็นแกนในการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคใต้และประเทศ โดยคนในภาคใต้ยอมรับ”

แผนแม่บท การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์
(Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การจัดทำแผนพัฒนาตามกรอบการศึกษา SEA



จากกระบวนการดังกล่าว ได้ข้อสรุปว่า : ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ คือ “ทางเลือก 2”

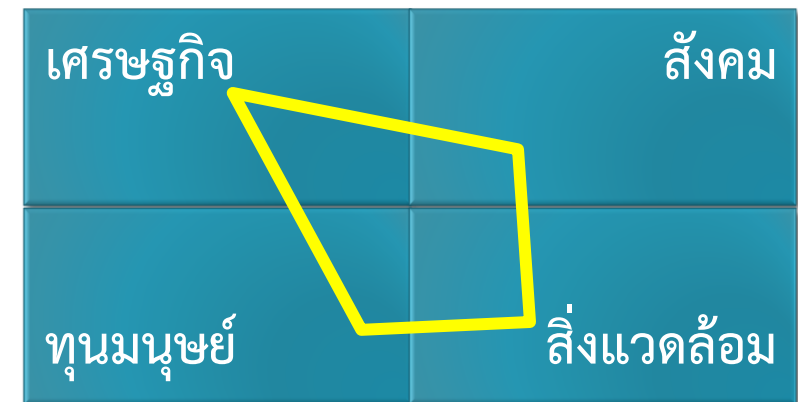
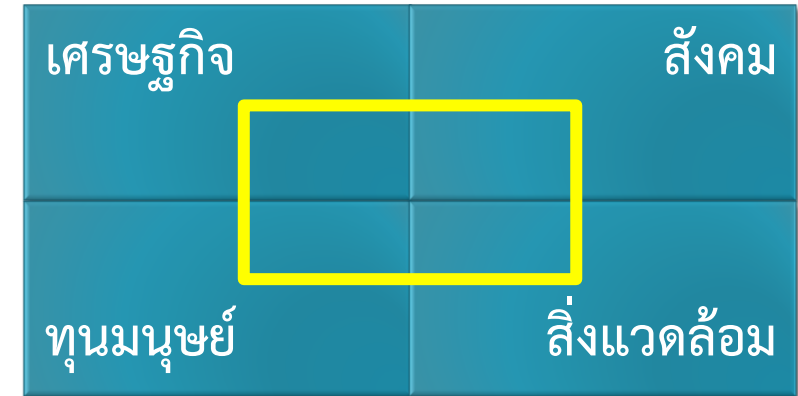
วิสัยทัศน์ประเทศไทย

การพัฒนาที่สมดุล

การพัฒนาที่สมดุล

ความภาคภูมิใจ
ในความเป็นชาติ
และวัฒนธรรมของตน

- พัฒนาคนไทย
เป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์
- มีสังคมที่มีคุณภาพ
- มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่
- มีเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง



ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth)

เป็นการดำเนินการตามสภาพปัจจุบัน ซึ่งจะไม่มีการเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้น

ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth)

เป็นการพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ดังนั้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth)

การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ โดยจะเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูง ให้สอดคล้องกับเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GRP Growth) ทั้ง 3 ทางเลือก

หน่วย : ร้อยละ

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

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเฉลี่ยต่อหัว (Per capita Income) ทั้ง 3 ทางเลือก

หน่วย : บาท/ปี

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

ผลการประเมินตามกรอบ SEA ของแนวทางเลือกทั้ง 3 เลือก

มิติ	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ทางเลือก 3
เศรษฐกิจ	 (อัตราการเติบโต 2.5%)	 (อัตราการเติบโต 3.5%)	 (อัตราการเติบโต 5.0%)
สิ่งแวดล้อม			
สังคม			

ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

การพัฒนาแบบ 2+ (สองบวก) คือ?



ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แล้วศักยภาพเพิ่มเติม หรือ “” (บวก) คือ?



ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว



ศักยภาพอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล



ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง

Key Success Factor ของการพัฒนาตามทางเลือก 2+

- ต้องพัฒนาศักยภาพของการท่องเที่ยวของภาคใต้เพิ่มเติม เช่น สถานที่ท่องเที่ยวใหม่ การท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ ฯลฯ
- ต้องสร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
- ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- ประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวตกอยู่ในท้องถิ่น
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ภาคใต้เป็นศูนย์การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับภูมิภาคอาเซียน อาทิเช่น โครงการรถไฟรางคู่เชื่อมต่อถึงมาเลเซีย โครงการท่าเรือสินค้า 2 ฝั่งทะเล
- พัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะในพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ ด้วยอาหารฮาลาลมีขนาดตลาดถึง 1 ล้านล้านเหรียญ

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน
บนฐานทรัพยากรที่มีอยู่ ร่วมกับการเสริมสร้างศักยภาพใหม่”

พันธกิจ

- มีความสมดุลทั้งทางเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและสังคม
- เน้นการพัฒนาตามกำลังของภาคใต้เป็นหลัก โดยพึ่งพา ทรัพยากร เงินทุน และเทคโนโลยีต่างชาติในระดับต่ำ
- เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มเติมของฐานทรัพยากรที่มี
- พัฒนาภาคใต้สู่เป้าหมาย Thailand 4.0 ในระยะยาว

เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Target) แยกตามระยะเวลาของยุทธศาสตร์

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2574-2579)
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ (ร้อยละ)	3.7	4.8	4.9	5.1
รายได้เพิ่มเติมเฉลี่ยต่อปีจากการท่องเที่ยวของภาคใต้ (ล้านบาท)	39,139	192,969	409,515	651,715
รายได้เพิ่มเติมเฉลี่ยต่อปีจากอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล (ล้านบาท)	4,893	24,121	108,403	125,876
รายได้เพิ่มเติมเฉลี่ยต่อปีจากศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ (ล้านบาท)*	4,892	24,121	42,857	134,810

*เฉพาะส่วนที่กระทบ GDP ส่วนเพิ่มของทางเลือกสองบวก (2+)



ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว



ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

1. เป้าหมายทางเศรษฐกิจ

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
รายได้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี (ล้านบาท)	39,139	192,969	409,515	651,715
จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นต่อปี (ล้านคน)	1.17	3.52	5.07	5.46
วันพักแรมเฉลี่ย (วัน)	4.72	5.72	6.72	7.72
ค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยว (วัน/คน)	5,540	7,886	10,065	12,845

2. การบรรลุเป้าหมายนักท่องเที่ยว

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
นักท่องเที่ยวที่ต้องการเพิ่ม (ปี, ล้านคน)	1.17	3.52	5.07	5.46
- จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ล้านคน)	0.04	0.95	1.50	2.30
- จากตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ (ล้านคน)	1.13	2.57	3.57	3.15

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ท่าเรือ	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตปัจจุบัน (ล้านคน)	0.01	0.09	0.16	0.24
ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตแบบ Home Port (ล้านคน)	--	0.61	0.98	1.58
ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย (ล้านคน)	0.02	0.16	0.19	0.24
ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดกระบี่ (ล้านคน)	0.01	0.09	0.16	0.24

2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวจากตลาดใหม่และ/หรือกระตุ้นนักท่องเที่ยวประเภทใหม่จากตลาดเดิม

นักท่องเที่ยว	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
ยุโรปและยุโรปตะวันออก (ล้านคน)	0.45	1.03	1.43	1.26
เอเชียใต้ (ล้านคน)	0.23	0.51	0.71	0.63
ตะวันออกกลาง (ล้านคน)	0.17	0.39	0.54	0.47
ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ (ล้านคน)	0.11	0.26	0.36	0.32
อื่นๆ (ล้านคน)	0.17	0.39	0.54	0.47

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมายนักท่องเที่ยวที่ต้องการ

a) การท่องเที่ยวทางเรือสำราญ (Cruise Tourism)

- i. ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตปัจจุบัน
- ii. Home Port ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ต
- iii. ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- iv. ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดกระบี่

b) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่

- i. แหล่งท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์
- ii. แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

c) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่

- i. การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
- ii. การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย/อนุรักษ์
- iii. การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ



4. เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

a) สำหรับการเชื่อมต่อภาคใต้กับตลาดนักท่องเที่ยว

- ท่าอากาศยานนานาชาติ
- ท่าอากาศยานท้องถิ่น
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟรางคู่

b) สำหรับการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ (Cruise tourism)

- ท่าเทียบเรือสำราญแบบ Home Port ที่จังหวัดภูเก็ต
- ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดกระบี่

c) สำหรับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่

- ท่าเทียบเรือสำราญแบบ Home Port ที่จังหวัดภูเก็ต
- ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดกระบี่
- พัฒนารูปบริการกลุ่ม Mice และ Marina จังหวัดภูเก็ต
- พัฒนาศูนย์ประชุมนานาชาติในจังหวัดหลักๆ ของ 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้
- การจัดเทศกาลด้านการท่องเที่ยวในด้านวัฒนธรรมพื้นถิ่นใน 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้
- การสร้างพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นเพื่อการเรียนรู้ การศึกษาแก่นักท่องเที่ยว
- การส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long-stay Tourism)
- การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงผจญภัย/อนุรักษ์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น ส่องนก เดินป่า เป็นต้น

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

แหล่งเงินทุน :

ควรมีการจัดตั้งกองทุนในท้องถิ่น มุ่งเน้นการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับท้องถิ่นของตน เพื่อให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ เช่น การร่วมมือกับกรมการพัฒนาชุมชนในจังหวัดต่างๆ



5. กฎระเบียบและกฎหมาย: ตั้งทีมงาน (Working Committee) เพื่อศึกษากฎระเบียบหรือข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง



6. การจัดตั้งองค์กร: ตั้งคณะขับเคลื่อนการทำงาน (Steering Committee) ประกอบด้วยตัวแทนจาก สถาบันการศึกษาท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สภาหอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล



ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

1. เป้าหมายทางเศรษฐกิจ

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
มูลค่าการส่งออกเพิ่มเฉลี่ยต่อปี (ล้านบาท)	4,893	24,121	108,403	125,876
มูลค่าส่งออกเฉลี่ยต่อปี (ล้านบาท)	12,231	78,649	382,865	849,661
มูลค่าส่งออกปีท้าย (ล้านบาท)	24,462	145,067	687,080	1,316,457
มูลค่าส่งออกตลาดโลก (ล้านบาท)	7,625,846	21,295,110	59,466,410	166,059,436
คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)	0.321%	0.681%	1.155%	0.793%

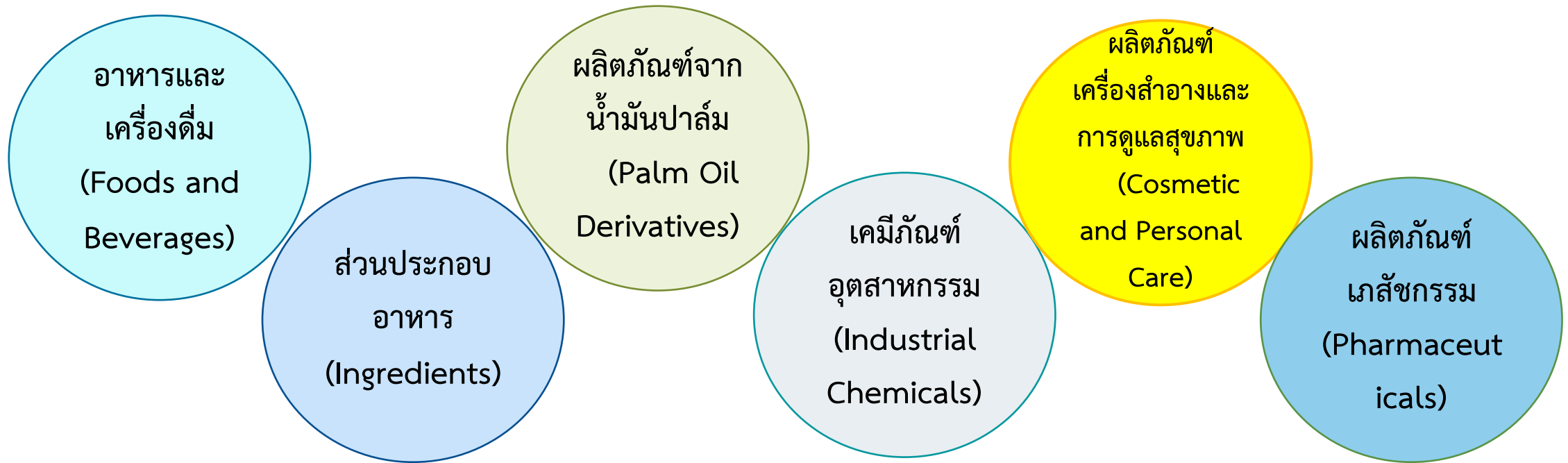
2. ขนาดของตลาด/สัดส่วนของตลาด

สัดส่วนการส่งออกของประเทศไทยมีสัดส่วนใกล้เคียงกันกับประเทศมาเลเซีย ดังนั้น แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกอาหารฮาลาลของไทย “**น่าจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน**” กับประเทศมาเลเซีย โดยสัดส่วนการส่งออกอาหารฮาลาลของประเทศไทยในปี 2011 เท่ากับร้อยละ 0.83 (โดยประมาณการอัตราการเติบโตของตลาดโลกเท่ากับร้อยละ 22.8 ต่อปี)

ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

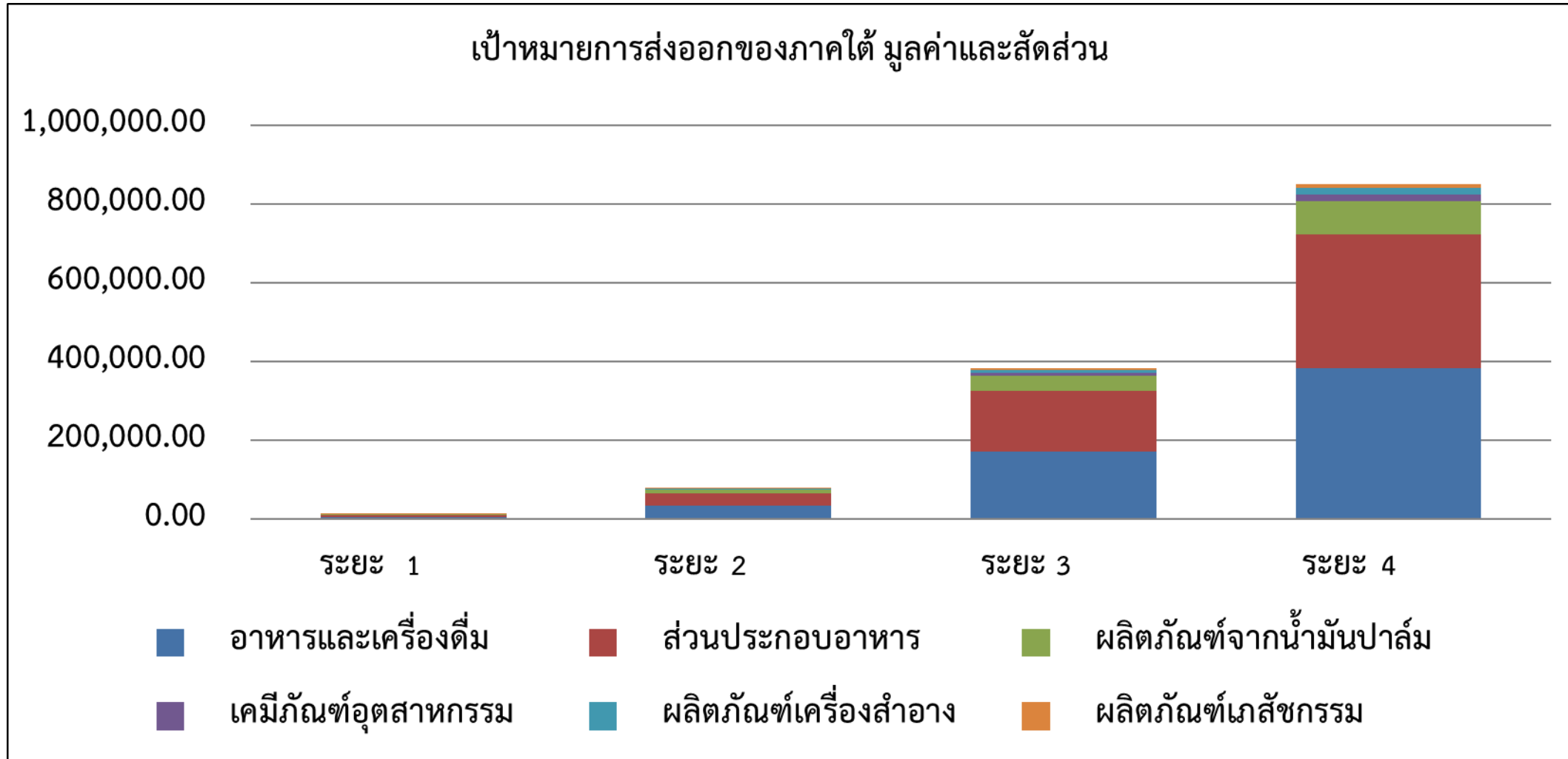
3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

ผลิตภัณฑ์อาหารฮาลาลแบ่งออกเป็น 6 ประเภท



ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

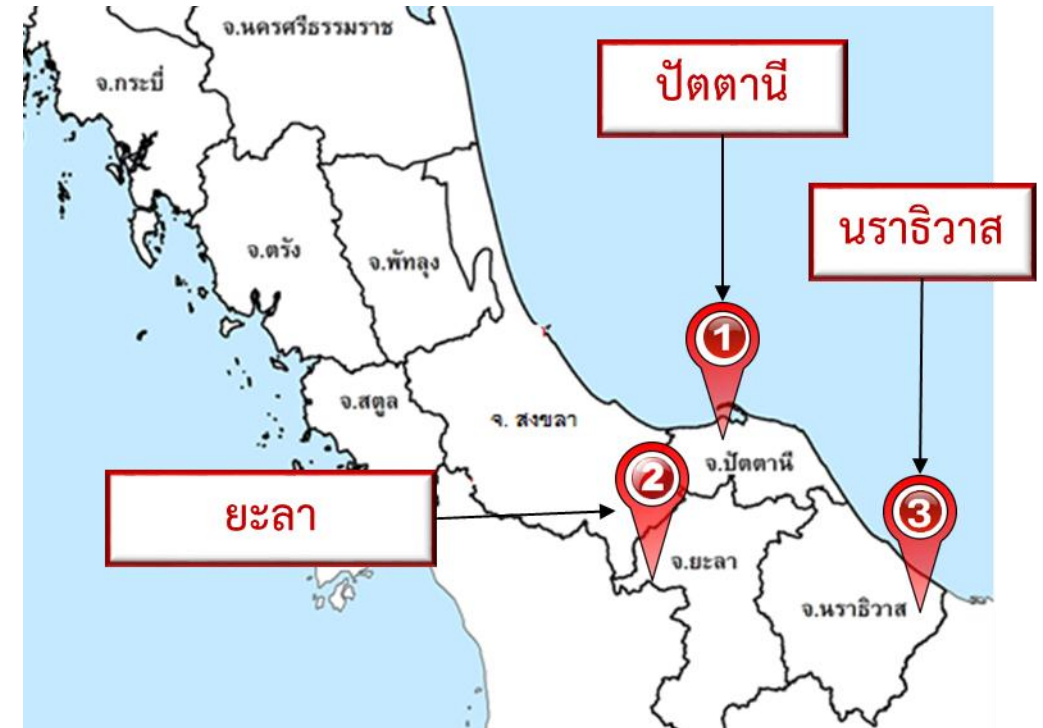


ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

4. เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

a) โครงสร้างพื้นฐาน

- i. นิคมอุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลในพื้นที่
 1. สามจังหวัดชายแดนภาคใต้
 2. จังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล
 3. จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง
- ii. การส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมเพื่อผลิตวัตถุดิบฮาลาล
 1. พัฒนาพื้นที่การเกษตรกรรม
 2. ส่งเสริมการปศุสัตว์
 3. ส่งเสริมทางด้านการประมง
 4. ส่งเสริมการเกษตรกรรมอื่นๆ



ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

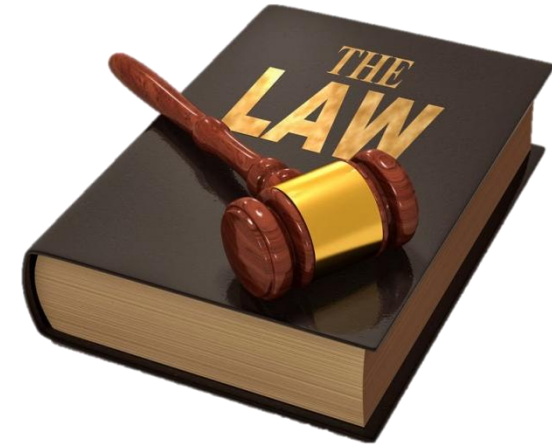
4. เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

b) กฎระเบียบและกฎหมาย

- i. กฎระเบียบและกฎหมาย
- ii. การอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆที่เกี่ยวกับการส่งออกและการนำเข้า
- iii. มาตรการการรักษาความปลอดภัยภายนอกและภายในนิคมอุตสาหกรรม
- iv. มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม

c) การจัดตั้งองค์กร

- i. องค์กรเพื่อกำหนดและรับรองมาตรฐาน
- ii. องค์กรเพื่อส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล
 - 1. ส่งเสริมศักยภาพในการผลิต
 - 2. สนับสนุนทางด้านองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการขาย
 - 3. ฝึกอบรมบุคลากรและการให้บริการที่ปรึกษา
 - 4. ส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุน และ ส่งเสริมการค้า
 - 5. สร้างตราผลิตภัณฑ์และตำแหน่งทางการตลาด



4. เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

d) แหล่งเงินทุนและการสนับสนุนการลงทุน

i. การสนับสนุนในรูปการร่วมลงทุนและพัฒนาวิสาหกิจ

1. วิสาหกิจชุมชน
2. วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
3. การจัดตั้งและเงินทุนสำหรับวิสาหกิจที่เพิ่งเริ่มจัดตั้ง

ii. การสนับสนุนจากสถาบันการเงินของรัฐ

1. ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย
2. ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
3. ธนาคารเพื่อพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
4. ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า

ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์



ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

1. เป้าหมายทางเศรษฐกิจ

	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
เป้าหมายอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภาคใต้ (ร้อยละเฉลี่ยต่อปี)	3.70%	4.80%	4.90%	5.10%
รายได้เพิ่มเติมเฉลี่ยต่อปีที่มาจากสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (ล้านบาท)*	4,892	24,121	42,857	134,810

*เฉพาะส่วนที่กระทบ GDP ส่วนเพิ่มของทางเลือกสองบวก (2+)

2. ขนาดของตลาด/สัดส่วนของตลาด

ภายใต้แผนแม่บท SEA แผนปฏิบัติการสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคใต้ขยายตัวเพิ่มขึ้น ประมาณ **2.611 ล้านล้านบาท** ซึ่งเริ่มจากช่วงระยะที่ 1 ถึง ระยะที่ 4

ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

a) การบูรณาการการขนส่ง (Transport Integration Strategy)

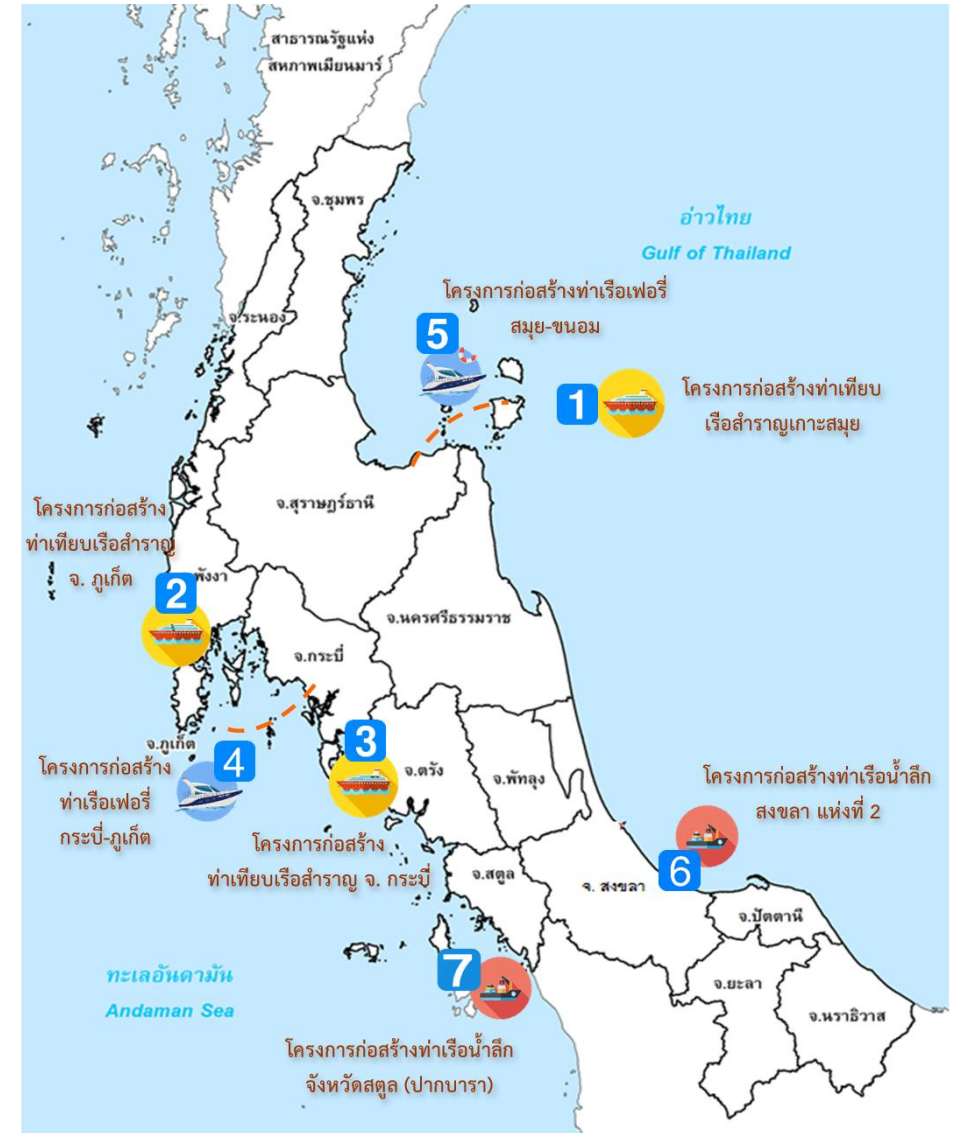
- i. โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ระยะที่ 2
- ii. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย
- iii. โครงการทางหลวงพิเศษ สายชะอำ-นราธิวาส (ระยะที่ 1 ชะอำ-ชุมพร)
- iv. โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต
- v. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดสงขลา และจังหวัดนราธิวาส
- i. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการท่องเที่ยว (Royal Coast)
- ii. โครงการโครงข่ายเชื่อมโยง อำเภอย่านตาขาว-อำเภอปะเหลียน-อำเภอทุ่งหว้า-อำเภอละงู
- iii. โครงการถนนเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ ฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก
- iv. โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ 2 (สะพานสุไหง-โกลก)
- v. โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษ สายสุราษฎร์-ภูเก็ต (สาย N83)
- vi. การพัฒนาทางเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน สายระนอง-กะเปอร์-สุขสำราญ-กระบี่-ทับละมุ
- vii. โครงการขยายปรับปรุงท่าอากาศยานระนอง

ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

b) ศูนย์กลางขนส่งทางทะเล (Maritime Strategy)

- i. ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- ii. ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ต
- iii. ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดกระบี่
- iv. ท่าเรือเฟอร์รี่สมุย-ขนอม
- v. ท่าเรือเฟอร์รี่กระบี่-ภูเก็ต
- vi. โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2
- vii. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) และระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) โดยมีเงื่อนไขว่าต้องมีความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการในการแก้ไข/เยียวยา/ตรวจสอบและติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามควรมีการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟจากสถานีชุมทางอำเภอลำพูน - ปากบาราเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรางไปยังท่าเรือ

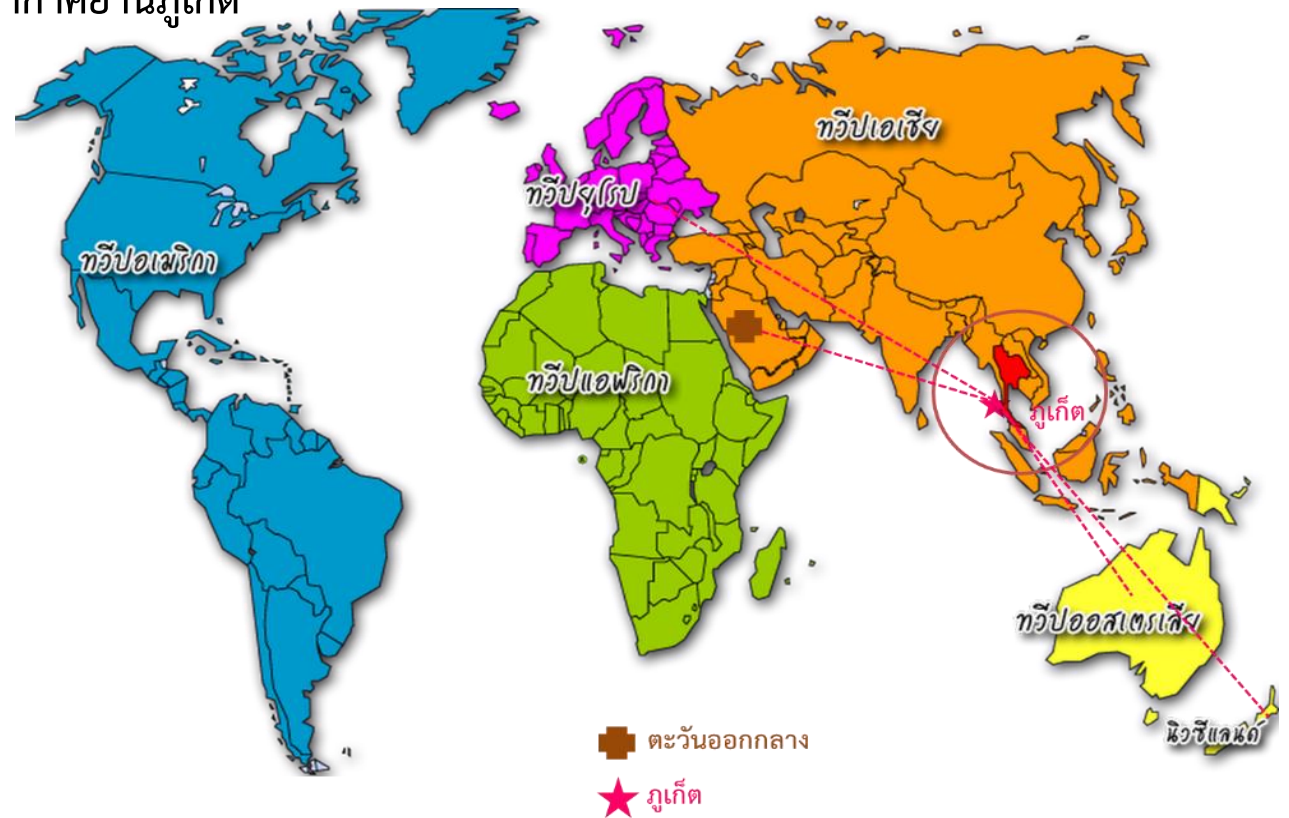


ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

c) ศูนย์กลางขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub Strategy)

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตเพื่อรองรับผู้โดยสาร
- โครงการขยายพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารสำหรับท่าอากาศยานภูเก็ต



ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

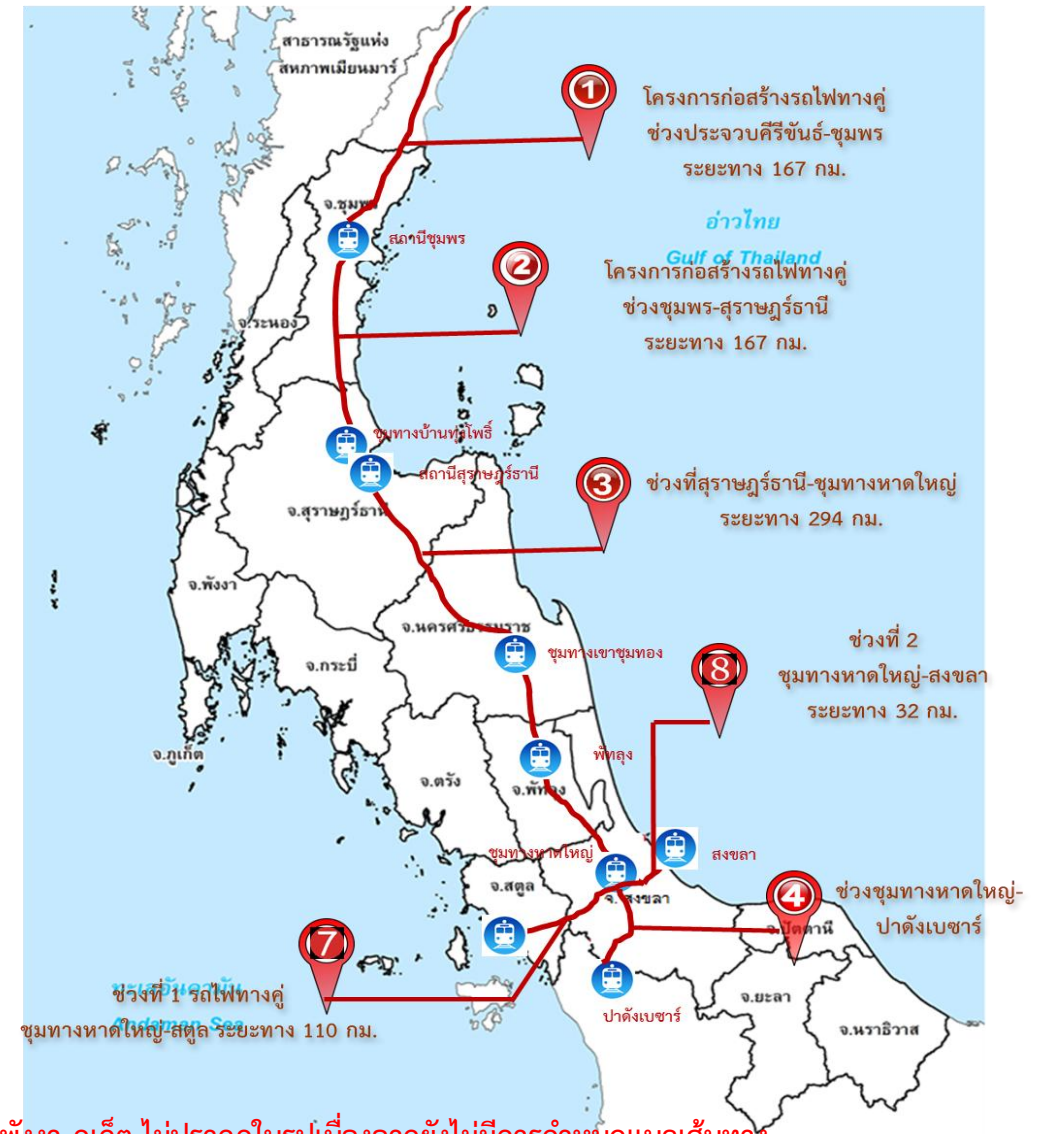
3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

d) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Increase of National Competitiveness)

- i. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
 - ii. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี
 - iii. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่
 - iv. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์
 - v. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์
 - vi. โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทาง
จังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต
- i. โครงการรถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่-ปากบารา
 - ii. โครงการรถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่-จะนะ

หมายเหตุ: 5) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ และ

6) โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต ไม่ปรากฏในรูปเนื่องจากยังไม่มีกำหนดแนวเส้นทาง



ศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

3. กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

d) ยุทธศาสตร์การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport)

ยุทธศาสตร์การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการ ระยะที่ 3 และ 4 (พ.ศ. 2570-2579) ประกอบด้วย

- กิจกรรมลดการปล่อยมลพิษและภาวะโลกร้อนจากภาคการขนส่ง
- การบริหารจัดการความต้องการในการขนส่ง (Transportation Demand Management: TDM)
- การจัดเก็บภาษีการใช้ถนน (Road Congestion Pricing)

4. เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

เครื่องมือสำคัญที่จะทำให้แผนปฏิบัติการบรรลุเป้าหมายได้ คือ แหล่งเงินทุนและการสนับสนุนการลงทุนจากรัฐ

ส่วนแนวทางที่สอง ควรพิจารณาจากความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ หากโครงการใดมีความเป็นไปได้เชิงพาณิชย์ ควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ (PPP-Net Cost)



ความหมาย SEA

ที่มา ความสำคัญ

ขั้นตอน SEA

ขอบเขตการศึกษา

ทิศทางการพัฒนา

กิจกรรมเรียนรู้

ผลการศึกษา

แผนแม่บท

แนวทางการขับเคลื่อนแผนแม่บท (ROAD MAP)

2 ปีแรก (ระยะที่ 1)

- แผนแม่บทการท่องเที่ยวภาคใต้ 20 ปี
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนภาคใต้ 5 ปีระยะที่ 1

3 ปีหลัง (ระยะที่ 1)

- จัดตั้ง/ปรับปรุงองค์กร
- จัดทำ Zoning ให้สอดคล้องกับแผน
- ปรับปรุง/แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามแผน

ระยะที่ 1

ระยะที่ 2

- ทบทวนแผนแม่บทให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหา อุปสรรคและสภาพแวดล้อม
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาภาคใต้ระยะที่ 2
- ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้
- วัดผลของการปฏิบัติและผลกระทบ (เศรษฐกิจ, สิ่งแวดล้อม และสังคม)

แนวทางการขับเคลื่อนแผนแม่บท (ROAD MAP)

2 ปีแรก (ระยะที่ 3)

- ทบทวนแผนแม่บทต่างๆ
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากาใต้ 5 ปี
- ระยะที่ 3 เน้นพัฒนาอุตสาหกรรมนวัตกรรมที่สามารถสร้างรายได้ตามเป้าประสงค์

3 ปีหลัง (ระยะที่ 3)

- จัดตั้ง/ปรับปรุงองค์กรตามแผนแม่บท
- จัดทำ Zoning ให้สอดคล้องกับแผน
- ปรับปรุง/แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ลงทุนในโครงสร้างตามแผน

ระยะที่ 3



ระยะที่ 4



- ทบทวนแผนแม่บทให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหา อุปสรรคและสภาพแวดล้อม
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนากาใต้ระยะที่ 4
- ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้
- วัดผลของการปฏิบัติและผลกระทบ (เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม)

การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning)

สัญลักษณ์

1. พื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมสูง ควรหลีกเลี่ยงการพัฒนาใดๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่เฉพาะ

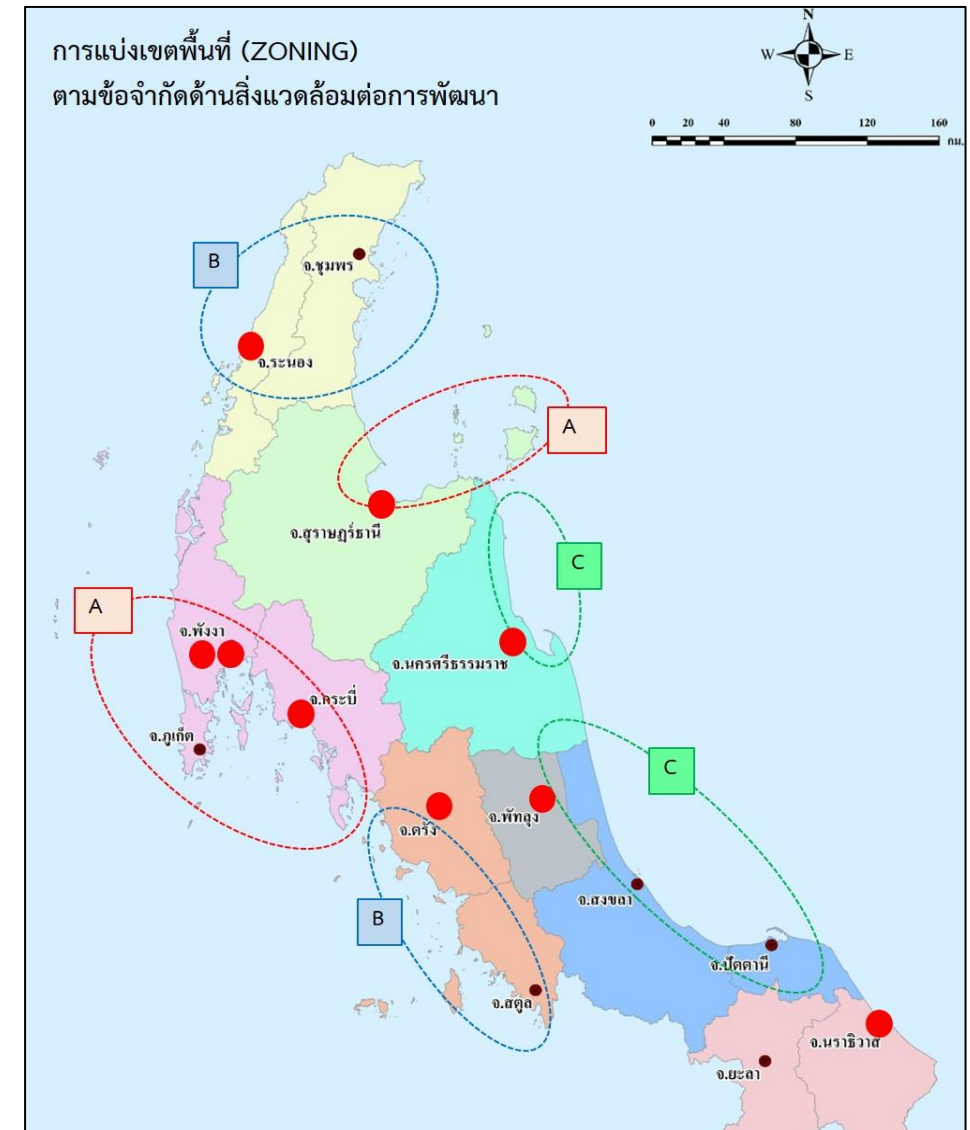
(A) มีระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีคุณค่าระดับนานาชาติ พบได้ยากในพื้นที่อื่นๆ

● พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแรมซาร์ไซต์ (Ramsar Site)

2. พื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมปานกลาง การพัฒนาหรือใช้ประโยชน์ในบางบริเวณต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ

(B) มีระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติที่ค่อนข้างสมบูรณ์ มีคุณค่าระดับภาค

3. พื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเล็กน้อย การพัฒนาหรือใช้ประโยชน์ **(C)** มีระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติที่พบได้ทั่วไป ความเปราะบางต่ำกว่าพื้นที่อื่นๆ



การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning)

A พื้นที่เชิงอนุรักษ์

ข้อจำกัดในการใช้พื้นที่	กิจกรรมที่สามารถทำได้
● มีการกำหนด carrying capacity ของพื้นที่ ● มีงบประมาณในการดูแล/รักษา/ฟื้นฟูพื้นที่ ● มีการจัดการบริหารทรัพยากรอย่างเป็นระบบ	● การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ○ มีการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยว ○ มีการกำหนดประเภทและรูปแบบของกิจกรรม ○ ไม่มีที่พักแรมถาวร ● โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว

การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning)

B พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

ข้อจำกัดในการใช้พื้นที่	กิจกรรมที่สามารถทำได้
● มีการกำหนดกรอบนโยบายและแนวทางในการใช้พื้นที่อย่างชัดเจน ● มีมาตรการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบด้าน เช่น ต่อทรัพยากรทางทะเล ต่อทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรดิน และต่อทรัพยากรอากาศ ● มีระบบการกำจัดการขยะมูลฝอยที่ถูกต้อง	● พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ● พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ เช่น การท่องเที่ยวเรือสำราญ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย ฯลฯ ● การท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ที่ควบคุมกิจกรรมและจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยว ● วิสาหกิจชุมชนและอุตสาหกรรมขนาดเบา ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปขนาดเล็ก ● อุตสาหกรรมนวัตกรที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ เช่น อุตสาหกรรมการออกแบบ อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ฯลฯ ● สถานศึกษา ● ชุมชนขนาดเล็ก ● โครงสร้างพื้นฐานที่สามารถควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

การแบ่งเขตพื้นที่เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Zoning)

C พื้นที่ปกติทั่วไป

ข้อจำกัดในการใช้พื้นที่	กิจกรรมที่สามารถทำได้
- มีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเหมือนพื้นที่ปกติ - สามารถใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อมและผังเมืองที่มีอยู่ในการบริหารจัดการได้	- การท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ - ศูนย์กลางด้านการค้า - อุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูปขนาดใหญ่ รวมถึงโรงงานแปรรูปอาหารฮาลาลขนาดใหญ่ - อุตสาหกรรมหนัก - อุตสาหกรรมนวัตกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูง เช่น อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก อุตสาหกรรมไบโอดีเซล อุตสาหกรรม Biomedical ฯลฯ - โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

ข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมายและองค์กร

แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ก.พ.ต.)

- แบ่งออกเป็น “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พ.ศ.”
- องค์ประกอบของคณะกรรมการ ดังนี้
 1. นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ
 2. รองนายกรัฐมนตรี ที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายคนหนึ่ง หรือหลายคน เป็นรองประธานกรรมการ
 3. คณะกรรมการ ประกอบด้วย
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม

ข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมายและองค์กร

แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ก.พ.ต.)

3. คณะกรรมการ ประกอบด้วย (ต่อ)

- ปลัดกระทรวงกลาโหม
- ปลัดกระทรวงการคลัง
- ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปลัดกระทรวงมหาดไทย
- ปลัดกระทรวงกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
- เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ
- เลขาธิการสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ
- ผู้ว่าราชการจังหวัดภาคใต้ทุกจังหวัด
- ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านต่างๆ ที่เหมาะสม จำนวน คน เป็น
กรรมการ
- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้
คณะกรรมการแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการตามจำนวนที่จำเป็น

ข้อเสนอแนะทางด้านการกฎหมายและองค์กร

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ก.พ.ต.)

1.	จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2.	อนุมัติแผนงานหรือโครงการ และให้ความเห็นเกี่ยวกับวงเงินลงทุนของหน่วยราชการเพื่อดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
3.	กำหนดแนวทางการประสานงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
4.	เป็นศูนย์กลางประสานงานกับคณะกรรมการอื่นที่แต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายหรือตามมติคณะรัฐมนตรี และมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
5.	เร่งรัด ติดตาม และกำกับดูแลการดำเนินการของหน่วยราชการที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรวดเร็ว เรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ
6.	ควบคุม อำนวยการ ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
7.	แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่ ก.พ.ต. มอบหมายได้
8.	ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุการตามที่แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้กำหนด



ภาพรวม
(Strat
สั

1. เพื่อประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

2. จัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับใช้เป็นกรอบการพิจารณาตัดสินใจในการพัฒนาพื้นที่โครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

3. เพื่อส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดการศึกษาในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ภาพรวมของการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์

แผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งประกอบด้วย

- ▶ ข้อเสนอแนะทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบาย

Strategic Assessment : SEA)

หลักการที่ สสส. ใช้ในการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์

เป็นกระบวนการจัดการองค์ความรู้จากข้อมูลเชิงยุทธศาสตร์

เพื่อกำหนดเบื้องต้น (Terms of References) สำหรับการพัฒนา

ทางเลือกที่หนึ่ง ส่วนราชการ และรัฐบาลไทยในการตัดสินใจที่จะใช้