



เอกสารประกอบ

การสัมมนา ครั้งที่ 2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

วันจันทร์ที่ 19 กันยายน 2559
เวลา 08.30 – 13.00 น.
ณ ห้อง เวลด์ บอลรูม บี
โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์
และบางกอกคอนเวนชันเซ็นเตอร์
เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด



บริษัท นิวแอสเซต แอดไวซอรี่ จำกัด

สารบัญ
เอกสารประกอบการสัมมนา ครั้งที่ 2
เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA)
สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

	หน้า
1. รายละเอียดโครงการ	1
1.1 หลักการและเหตุผล	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2	1
1.3 รูปแบบการประชุมสัมมนา	1
2. ผลการศึกษา	2
3. ผลสรุป	23

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1 การศึกษา วิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืน	3
รูปที่ 2 แนวโน้มการเจริญเติบโตของธุรกิจเรือสำราญ	8
รูปที่ 3 เป้าหมายสัดส่วนการส่งออกอุตสาหกรรมฮาลาลของจังหวัดภาคใต้	14
รูปที่ 4 เป้าหมายการส่งออกและมูลค่าอุตสาหกรรมฮาลาลของภาคใต้	14
รูปที่ 5 โครงข่ายคมนาคมภาคใต้ในปัจจุบันและในอนาคต	19
รูปที่ 6 แสดงการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ	20
รูปที่ 7 แสดงเส้นทางการบินจากท่าอากาศยานภูเก็ต	21
รูปที่ 8 แสดงโครงการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	22

การศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1. รายละเอียดโครงการ

1.1 หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มอบหมายให้กลุ่มผู้ศึกษาซึ่งประกอบด้วย 1) บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด และ 2) บริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด ดำเนินการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งได้มีการศึกษา วิเคราะห์ และนำเสนอทางเลือกต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่ระดับท้องถิ่น ระดับจังหวัด และระดับภาคใต้มาเป็นลำดับ บัดนี้การศึกษามีความก้าวหน้าถึงการจัดทำร่างรายงานการศึกษฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จ จึงเห็นควรให้มีการนำเสนอผลการศึกษาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับประเทศเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนต่อผลการศึกษาดังกล่าว สำหรับนำไปปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยการมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนาของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วนตลอดระยะเวลาของการศึกษา

1.2 วัตถุประสงค์ของการสัมมนา ครั้งที่ 2

1.2.1 เพื่อนำเสนอ (ร่าง) รายงานผลการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ประกอบด้วยการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) และแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้)

1.2.2 เพื่อรับฟังและรวบรวมความเห็น ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา สำหรับเป็นข้อมูลในการปรับปรุงรายงานผลการศึกษฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1.3 รูปแบบการสัมมนา

1.3.1 กลุ่มเป้าหมาย สถานที่ และวันเวลาดำเนินการ

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาครั้งที่ 2 นี้ ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) นักวิชาการ และภาคประชาชน ทั้งจากในพื้นที่ภาคใต้และส่วนกลาง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ 150 คน กำหนดจัดสัมมนาในกรุงเทพมหานคร สำหรับวันสัมมนากำหนดไว้ในวันจันทร์ที่ 19 กันยายน 2559 เวลา 08.30 – 13.00 น.

1.3.2 วิธีการดำเนินการ

การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง แบ่งออก เป็น 3 ส่วน คือ

- การนำเสนอผลการศึกษา “ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”
- การนำเสนอ “แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้”
- แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

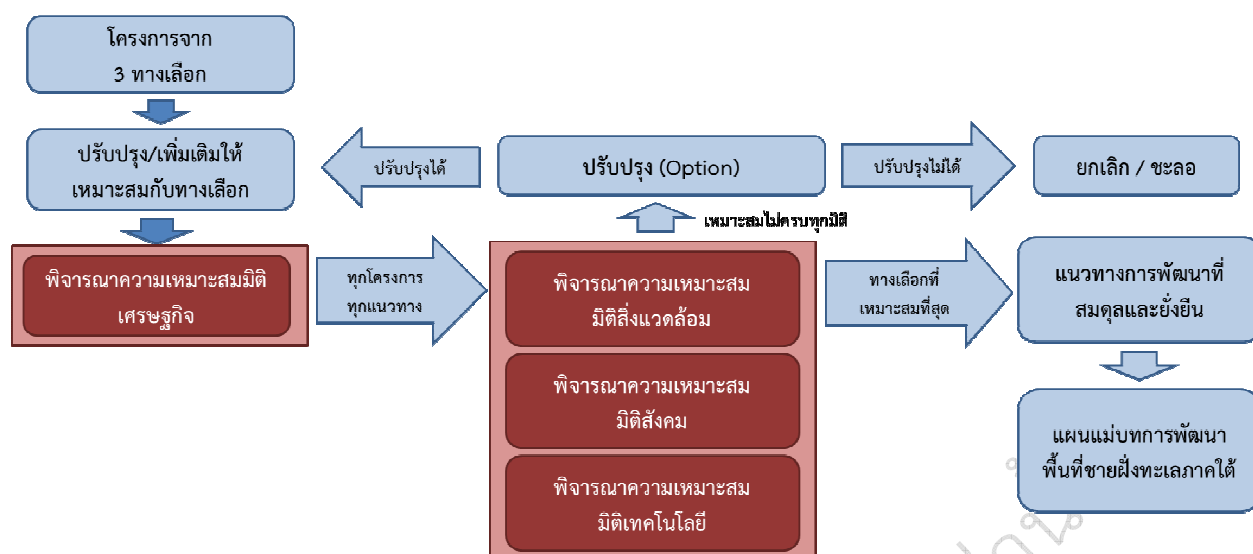
2. ผลการศึกษา

ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผู้ศึกษานำเสนอทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อตอบสนองต่อแนวคิดที่มีความหลากหลายของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ออกเป็น 3 ทางเลือก ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Growth Case)	ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case)	ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case)
ดำเนินการตามสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ของภาคใต้ ไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่เกิดขึ้นยังคงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาค คือ การเติบโตของภาคเกษตรที่จำกัด ภาคอุตสาหกรรมทางการเกษตรแบบค่อยเป็นค่อยไป การท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มีการเติบโตในอัตราคงที่ โดยคาดการณ์ว่าการเติบโตในทางเลือกที่ 1 นี้ จะมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP Growth) ระหว่างปี พ.ศ. 2560-2574 อยู่ที่ร้อยละ 2.5 ต่อปี	การพัฒนาทรัพยากรในท้องถิ่นเป็นหลัก แต่มีการใช้ศักยภาพของภาคใต้ ได้แก่ การเกษตร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 เพิ่มอัตราการเติบโตของผลผลิตทางการเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคการท่องเที่ยว เพื่อใช้ศักยภาพการผลิตและภาคบริการอย่างเต็มที่ จะทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP Growth) ระหว่างปี พ.ศ.2560-2574 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 ในทางเลือกที่ 1 เป็นร้อยละ 3.5 ต่อปี	การพัฒนาสอดคล้องกับเป้าประสงค์ของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 5 ต่อปี ทำให้การพัฒนาตามทางเลือกนี้ จำต้องพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจะระดับสูง เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์ทางเศรษฐกิจ โดยทางเลือกที่ 3 นี้ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP Growth) ระหว่างปี พ.ศ.2560-2574 จะปรับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 ต่อปี เนื่องจากเป็นระยะเวลาของการลงทุนเพื่อสร้างฐานเศรษฐกิจเพิ่มเติม ทำให้ผลผลิตมีไม่เต็มที่จะปรับขึ้นเป็นร้อยละ 5 ต่อปี ระหว่างปี พ.ศ.2565-2574

จากแนวทางการศึกษาในการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) เพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคมและมิติเทคโนโลยี ตลอดจนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนนั้น ได้ร่วมกันกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แสดงดังรูปที่ 1 การศึกษา วิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลแบบยั่งยืน



รูปที่ 1 การศึกษา วิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืน

ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืนให้สอดคล้องตาม
ร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยสามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้

ทางเลือกการพัฒนา	ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน	ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่	ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต
เศรษฐกิจ	 (อัตราการเติบโต ร้อยละ 2.5)	 (อัตราการเติบโต ร้อยละ 3.5)	 (อัตราการเติบโต ร้อยละ 5)
สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี			
สังคม			

จากผลการศึกษาได้กำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เป็นไปตามทางเลือกที่ 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 ได้ระบุไว้และสอดคล้องกับการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน 4 มิติ จึงได้เสนอให้มีการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ การพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยผนวกเข้ากับการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมให้สูงขึ้น อาทิเช่น การสร้างแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การเพิ่มนักท่องเที่ยว และการเพิ่มการใช้จ่ายต่อหัวของนักท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งเป็นทิศทางที่นำไปจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จัดทำตามทิศทางการพัฒนาตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ พัฒนาตามศักยภาพพื้นที่ภาคใต้ที่มีในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมแปรรูปโดยผนวกเข้ากับการพัฒนาตามศักยภาพเพิ่มเติมของทรัพยากรที่มีอยู่ ได้แก่ การท่องเที่ยว การขนส่ง และอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาในระยะ 20 ปี

คือ ระหว่างปี พ.ศ. 2560-2579 ซึ่งเป็นไปตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะ ระยะละ 5 ปี

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน บนฐานทรัพยากรที่มีอยู่ ร่วมกับการเสริมสร้างศักยภาพใหม่”

พันธกิจ

- (1) การพัฒนาที่มีความสมดุลทั้งทางเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสังคม
- (2) มุ่งเน้นการพัฒนาตามกำลังของภาคใต้เป็นหลัก พึ่งพาทรัพยากร เงินทุนจากต่างชาติในระดับต่ำ
- (3) เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มเติมของฐานทรัพยากรที่มี
- (4) พัฒนาภาคใต้สู่เป้าหมาย Thailand 4.0 ในระยะยาว

โดยแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แบ่งประเด็นยุทธศาสตร์ออกเป็น 7 สาขาเศรษฐกิจ ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 2) พลังงาน 3) อุตสาหกรรม 4) เกษตรกรรม 5) ท่องเที่ยว 6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ 7) ความมั่นคง โดยมีแนวทางการเพิ่มศักยภาพ 3 ด้าน ประกอบด้วย การเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การเพิ่มศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล และการเพิ่มศักยภาพด้านศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เป้าหมายทางเศรษฐกิจ (Economic Target) 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
รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากอุตสาหกรรมอาหาร ฮาลาล (ล้านบาท)	4,893	24,121	108,403	125,876
รายได้เพิ่มเฉลี่ยต่อปีจากศูนย์กลางการขนส่ง และโลจิสติกส์ (ล้านบาท)*	4,892	24,121	42,857	134,810

หมายเหตุ: *เฉพาะส่วนที่กระทบ GDP ส่วนเพิ่มของทางเลือกสองบวก (2+)

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

โดยสามารถแยกรายละเอียดการเพิ่มเติมศักยภาพใน 3 ด้าน ได้ดังนี้

1. การเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

การเพิ่มศักยภาพเพื่อพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ผู้ศึกษาเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการพัฒนาตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งจากศักยภาพเดิมตามทางเลือกที่ 2 ของการพัฒนาสามารถระบุได้ว่า ภาคใต้มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวสูง เนื่องจากทรัพยากรตามธรรมชาติที่สวยงาม ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวมากมายที่พร้อมจะดึงดูดนักท่องเที่ยวจากนานาประเทศ ซึ่งผู้ศึกษาได้เสนอเป้าหมายการเพิ่มศักยภาพดังนี้

1.1 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

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

จากตารางในข้อที่ 1.1 เป้าหมายทางเศรษฐกิจในด้านการท่องเที่ยว นั้น ผู้ศึกษาคาดการณ์ว่า

ระยะที่ 1 ตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจ จะมีรายได้จากนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5 ปี ปีละ 39,139 ล้านบาท โดยจำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5 ปี ปีละ 1.17 ล้านคน ส่วนวันพักแรมของนักท่องเที่ยวจะเพิ่มวันพักขึ้นจากเดิม 1 วันเฉลี่ย 5 ปี และนักท่องเที่ยวจะมีค่าใช้จ่าย 5,540 บาท ต่อวันต่อคน

ระยะที่ 2 รายได้จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5 ปี ปีละ 192,969 ล้านบาท จำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มเฉลี่ย 5 ปี ปีละ 3.52 ล้านคน โดยวันพักแรมของนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1 วัน และค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในระยะที่ 2 จะเท่ากับ 7,886 บาท ต่อวันต่อคน

ระยะที่ 3 รายได้จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5 ปี ปีละ 409,515 ล้านบาท ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยว จะเพิ่มขึ้นเป็น 5.07 ล้านคนต่อปี ในระยะนี้ โดยเพิ่มขึ้นในอัตราที่น้อยลงหากเทียบกับระยะที่ 2 เนื่องจากตามแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นั้น รายได้ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวในภาคใต้จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 50 จากเดิมร้อยละ 80 เนื่องจากการพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวเต็มประสิทธิภาพแล้ว ซึ่งในระยะที่ 3 นี้ นักท่องเที่ยวจะต้องมีค่าใช้จ่าย 10,065 บาท ต่อวันต่อคน

ระยะที่ 4 ซึ่งเป็นระยะสุดท้ายในแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 20 ปี ตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจในด้านการท่องเที่ยว นั้น รายได้เฉลี่ย 5 ปี จะเพิ่มขึ้นปีละ 651,715 ล้านบาท ในขณะที่นักท่องเที่ยวจะต้องมีค่าใช้จ่าย 12,845 บาท ต่อวันต่อคน

เพื่อสรุปเป้าหมายของจำนวนนักท่องเที่ยวที่ระบุไว้ข้างต้น ได้แยกเป้าหมายของจำนวนนักท่องเที่ยวตามกิจกรรมไว้ในตารางหัวข้อที่ 1.2 ดังต่อไปนี้

1.2 การสรุปเป้าหมายนักท่องเที่ยว

หน่วย: ล้านคน

	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	0.04	0.95	1.50	2.30
- จากตลาดนักท่องเที่ยวใหม่	1.13	2.57	3.57	3.15

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

(1) จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

หน่วย: ล้านคน

ท่าเรือ	ระยะที่ 1 (2560-2564)	ระยะที่ 2 (2565-2569)	ระยะที่ 3 (2570-2574)	ระยะที่ 4 (2575-2579)
ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดภูเก็ตปัจจุบัน	0.01	0.09	0.16	0.24
ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดภูเก็ต แบบ Home Port	---	0.61	0.98	1.58
ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย	0.02	0.16	0.19	0.24
ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่	0.01	0.09	0.16	0.24

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

(2) จำนวนนักท่องเที่ยวจากตลาดใหม่และ/หรือกระตุ้นนักท่องเที่ยวประเภทใหม่ จากตลาดเดิม

หน่วย: ล้านคน

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

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

จากตารางหัวข้อที่ 1.2 แสดงถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ต้องการเพื่อบรรลุเป้าหมายนักท่องเที่ยวเรือสำราญในปัจจุบันตามเป้าหมาย และจำนวนนักท่องเที่ยวจากตลาดเดิมและตลาดใหม่และ/หรือ กระตุ้นนักท่องเที่ยวประเภทใหม่จากตลาดเดิมให้หันมาท่องเที่ยวในตลาดใหม่มากยิ่งขึ้น ซึ่งด้วยศักยภาพของภาคใต้ทั้ง 14 จังหวัด ต่างมีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ โดยจำเป็นต้องการจำนวนนักท่องเที่ยวยุโรปและยุโรปตะวันออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.45 นักท่องเที่ยวเอเชียใต้ร้อยละ 0.23 นักท่องเที่ยวตะวันออกกลางร้อยละ 0.17 นักท่องเที่ยวออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ร้อยละ 0.11 และนักท่องเที่ยวจากแหล่งอื่นๆ ร้อยละ 0.17 ซึ่งเป็นเป้าหมายในระยะที่ 1 และจะเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป

ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ การเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวใน 14 จังหวัดในภาคใต้ โดยการพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยว จะแบ่งออกเป็นกลุ่มจังหวัด ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และ 3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ซึ่งการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใน 3 กลุ่มจังหวัด รวมทั้งเพื่อให้สามารถปรับสภาพแวดล้อมและโครงสร้างของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้ง 3 กลุ่มให้เอื้อต่อการพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนาคตได้ โดยมีแนวทางการพัฒนาศักยภาพดังนี้

- 1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง เน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บริเวณชายฝั่งทะเล
- 2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย ภูเก็ต พังงา กระบี่ และตรัง เน้นการรักษาความมีมนต์เสน่ห์ของศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล เพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวและการบริการ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและบนบก และพัฒนาบุคลากรเพื่อให้รองรับการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและบนบก และพัฒนาบุคลากรเพื่อให้รองรับการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจ

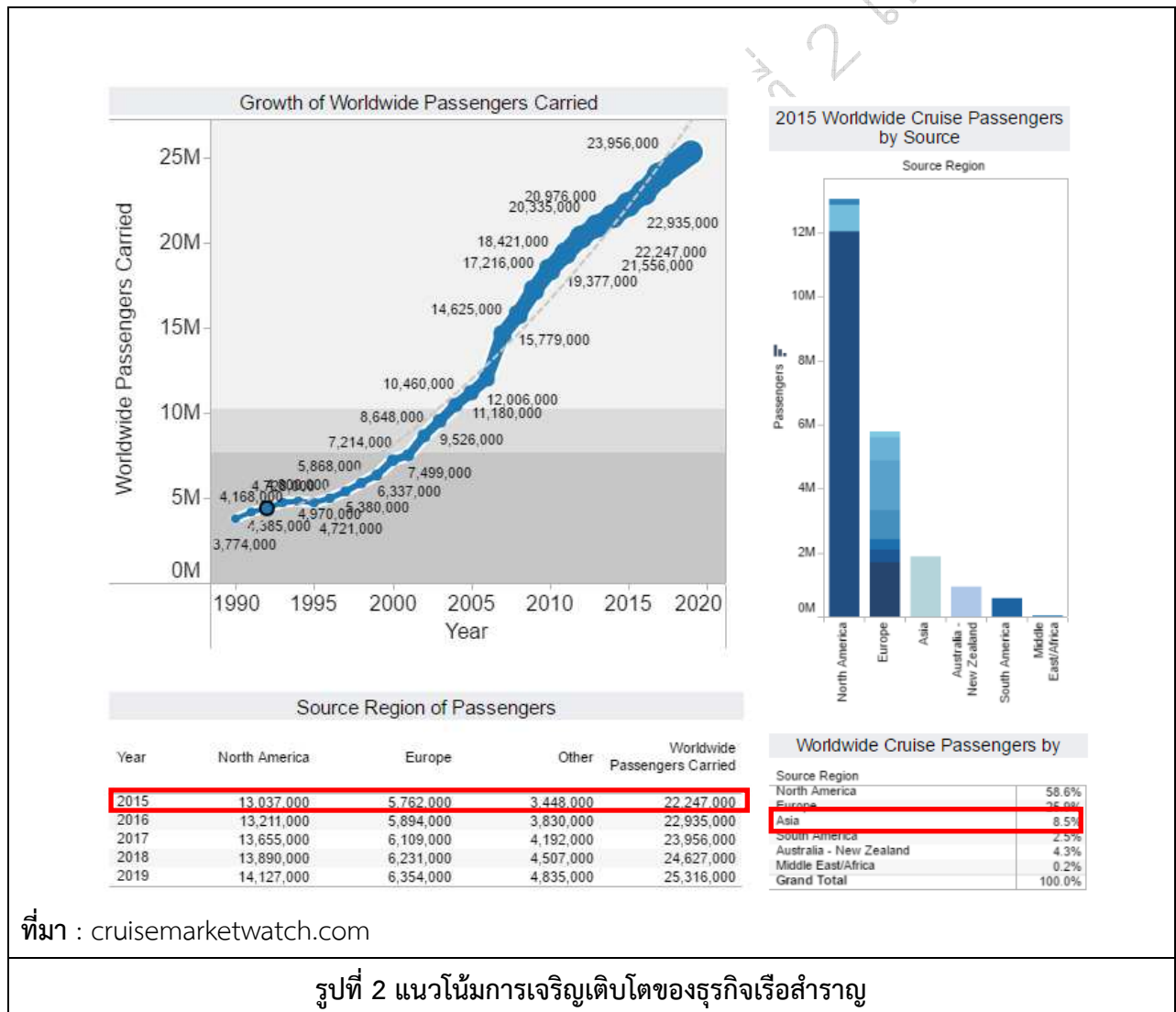
ผู้ศึกษาวิเคราะห์กิจกรรมที่เหมาะสมและควรแก่การพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่ได้กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 1 ซึ่งสามารถแบ่งกิจกรรมสำคัญออกเป็น 3 กิจกรรมสำคัญ ดังนี้

(1) การท่องเที่ยวทางเรือสำราญ (Cruise Tourism)

- 1) ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตปัจจุบัน
- 2) Home Port ท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ต
- 3) ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- 4) ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่

ความต้องการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ

อุตสาหกรรมเรือสำราญมีอัตราการเติบโตผู้โดยสารประจำปีประมาณ 6.55% จากปี 2533 - 2562 โดยได้รับแรงหนุนจากกำลังการผลิตใหม่ที่มีขนาดใหญ่และการสร้างท่าเรือกระจายพอร์ตในท้องถิ่นมากขึ้น รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ อีกมากมาย ที่ตรงกับความต้องการของผู้บริโภค โดยในปี 2558 มีผู้โดยสารที่ท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญทั่วโลก 24 ล้านคน โดยในทวีปเอเชียมี 2.17 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับหลายปีที่ผ่านมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวและการนำเรือสำราญเข้ามาให้บริการเพิ่มขึ้น แสดงดังรูปที่ 2 สำหรับประเทศไทยมีสัดส่วนอยู่ประมาณร้อยละ 2.08 โดยมีจำนวนเรือสำราญที่เข้าสู่ประเทศไทย 62 ลำ มีจำนวนเที่ยวเรือที่แวะเทียบท่าทั้งหมด 313 ครั้ง เป็น ฝั่งอันดามันที่ จ.ภูเก็ต 140 ครั้ง ฝั่งอ่าวไทยที่ อ.เกาะสมุย 54 ครั้ง ท่าเรือกรุงเทพฯ 31 ครั้ง และแหลมฉบัง 88 ครั้ง รวมจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 459,551 คนในปี 2558



ในอนาคตธุรกิจเรือสำราญของโลกมีแนวโน้มการเติบโตที่สดใสโดยคาดว่าจะมีผู้โดยสารเรือสำราญเพิ่มขึ้นเป็น 29.7 ล้านคน ในปี 2563 และเพิ่มเป็น 36.4 ล้านคนในปี 2568

จากความต้องการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญจะเห็นได้ว่าพื้นที่ในจังหวัดภาคใต้มีศักยภาพและความได้เปรียบในเรื่องของทรัพยากรธรรมชาติและสถานที่ที่มีชื่อเสียงในหมู่นักท่องเที่ยว จึงเป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคจากการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ

(2) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่

ผู้ศึกษาเห็นว่า แหล่งท่องเที่ยวใหม่จะมีความสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวจากตลาดเดิมและนักท่องเที่ยวจากตลาดใหม่ ให้เข้ามาท่องเที่ยวและใช้บริการได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งที่ปรึกษาสามารถแบ่งลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1) แหล่งท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ มุ่งเน้นในการสร้างเม็ดเงินให้กับชาวบ้านในพื้นที่ ซึ่งที่ปรึกษาเสนอแนะการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามศักยภาพของทรัพยากรธรรมชาติ เช่น บ่อน้ำแร่ธรรมชาติ หรือแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ชิงช้าสวรรค์ภูเก็ต (Phuket Eyes) เป็นต้น เพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศ และชุมชนในพื้นที่ ทั้งนี้ อาจเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ (Medical Tourism) ได้ เช่น ธุรกิจการรักษาพยาบาล การส่งเสริมสุขภาพ ธุรกิจผลิตภัณฑ์จากสมุนไพรธรรมชาติ เป็นต้น

2) แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวในลักษณะมุ่งเน้นในด้านการท่องเที่ยวควบคู่กับการดูแลรักษา ให้องค์กรซึ่งคุณภาพภายในพื้นที่ของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติของแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการเพิ่มพูนประสบการณ์ที่มีคุณค่าให้แก่นักท่องเที่ยว โดยพัฒนาควบคู่ไปพร้อมกันกับการพัฒนาจิตสำนึกและความเข้าใจของนักท่องเที่ยว ตลอดจนการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวได้รู้จักกับการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของท้องถิ่นดั้งเดิม

ซึ่งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ทั้ง 2 ลักษณะที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบความแปลกใหม่ ความท้าทาย รวมทั้งสร้างนักท่องเที่ยวคุณภาพให้เกิดขึ้นกับการท่องเที่ยวในเมืองไทย เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

3) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่

ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ โดยพิจารณาว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวแบบใหม่นั้น มีความสำคัญต่อการเพิ่มของจำนวนนักท่องเที่ยว ได้แก่ ตลาดนักท่องเที่ยวจีนจะมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของภาคใต้มากที่สุด เนื่องจากเป็นตลาดที่มีกำลังซื้อสูงและจีนมีประชากรมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยจากสถิตินักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นถึง 69% ในปี 2015 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2014 ที่มีจำนวนมากเป็นอันดับสองคือ 2.8 ล้านคน (เป็นที่สองรองลงมาจากมาเลเซียที่มีจำนวน 3.4 ล้านคน) ตลาดนักท่องเที่ยวที่นิยมมาเที่ยวทางภาคใต้รองลงมาจากจีนได้แก่นักท่องเที่ยวชาวไต้หวัน และฮ่องกงที่มีอัตราการเพิ่มขึ้น 19% และ 16% ตามลำดับ ในปี 2015 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2014 โดยสามารถสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภาคใต้ในปี 2014 – 2015 มีจำนวนทั้งสิ้นดังนี้

นักท่องเที่ยวต่างชาติ	มกราคม – ธันวาคม		2015/2014
	2015	2014	%การเปลี่ยนแปลง
Thai	15,529,734	14,324,863	+8.41
Foreigners	17,849,987	16,280,023	+9.64

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าการพัฒนากิจกรรมใหม่ๆสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยว และการใช้บริการท่องเที่ยว ซึ่งผู้ศึกษาเล็งเห็นถึงแนวโน้มการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เกิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศต่างๆ ได้ดังนี้

ก. การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

กิจกรรมที่ผู้ศึกษาเสนอในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม คือ การท่องเที่ยวในลักษณะการเยี่ยมชม ศึกษา ถึงวัฒนธรรมของหมู่บ้านต่างๆ หรือชุมชนในพื้นที่ ตลอดจนการท่องเที่ยวในบริเวณวัดที่เป็นโบราณสถานเก่าแก่ หรือปูชนียสถานของจังหวัดในภาคใต้ เช่น วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช, วัดพระบรมธาตุไชยาราชวรวิหาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น นักท่องเที่ยวในลักษณะ Homestay เช่น ในจังหวัดพังงา และที่จังหวัดกระบี่ ที่ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่สนใจแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ต้องการเรียนรู้วัฒนธรรมความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพ อาหารท้องถิ่น ภาษาท้องถิ่น และวิถีชีวิตชุมชน

ข. การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย/อนุรักษ์

กิจกรรมที่สร้างความท้าทายในเชิงผจญภัยและอนุรักษ์ เช่น การเดินป่า และการส่องนก โดยเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นในบริเวณที่เป็นอุทยาน เพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นการท่องเที่ยวที่เป็น Niche Market หรือเป็นตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวรายได้สูงที่เป็นกลุ่มเฉพาะ ที่มีความสนใจซึ่งเรียกว่า (Special Interest Tourism) ส่วนมากจะเป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศแถบยุโรป (Austria, UK, Germany, Scandinavian countries) ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อเมริกา เป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดนักท่องเที่ยวคุณภาพ (Quality tourist) เพราะมีกำลังซื้อสูงกว่านักท่องเที่ยวประเภทอื่นๆ ทุกชนิด

ค. การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

จากการดำเนินนโยบายการเป็นศูนย์กลางสุขภาพของเอเชีย หรือ "เมดิคอลฮับ" ในประเทศไทย โดยมีพื้นที่นำร่องในปี พ.ศ. 2547 คือ จังหวัดกรุงเทพฯ เชียงใหม่ ภูเก็ต และเกาะสมุย (สุราษฎร์ธานี) ตามแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักของไทยนั้น ในปัจจุบันการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวเชิงสุขภาพยังคงหนาแน่นอยู่ในพื้นที่ท่องเที่ยวหลักเช่นเดิม ทั้งนี้รวมถึงพื้นที่ท่องเที่ยวหลักที่พัทยา (ชลบุรี) และ หัวหิน (ประจวบคีรีขันธ์) ที่มีชาวต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวและใช้บริการด้านสุขภาพจำนวนมาก

ในพื้นที่ท่องเที่ยวหลักที่ได้กล่าวข้างต้นนั้น มีโรงพยาบาลเอกชนที่มีศักยภาพตั้งอยู่มากถึง 92 แห่ง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของโรงพยาบาลที่มีศักยภาพทั้งหมด โดยมีสัดส่วนการลงทุนจากต่างชาติในพื้นที่ท่องเที่ยวหลักมากที่สุด ขณะที่พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนไม่มีการลงทุนจากต่างชาติ

(3) เครื่องมือในการบรรลุเป้าหมาย สามารถแบ่งตามกิจกรรม ได้ดังนี้

- 1) การเชื่อมต่อภาคใต้กับตลาดนักท่องเที่ยว
 - ก. ทำอากาศยานนานาชาติ
 - ข. ทำอากาศยานท้องถิ่น
 - ค. รถไฟความเร็วสูง
 - ง. รถไฟรางคู่
- 2) สำหรับการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ (Cruise tourism)
 - ก. ทำเทียบเรือสำราญแบบ Home Port ที่จังหวัดภูเก็ต
 - ข. ทำเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
 - ค. ทำเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่
- 3) สำหรับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่
 - ก. ทำเทียบเรือสำราญแบบ Home Port ที่จังหวัดภูเก็ต
 - ข. ทำเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
 - ค. ทำเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่
 - ง. พัฒนาธุรกิจบริการกลุ่ม Mice และ Marina จังหวัดภูเก็ต
 - จ. พัฒนาศูนย์ประชุมนานาชาติในจังหวัดหลักๆ ของ 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้
 - ฉ. การจัดเทศกาลด้านการท่องเที่ยวในด้านวัฒนธรรมพื้นถิ่นใน 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้
 - ช. การสร้างพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นเพื่อการเรียนรู้ การศึกษาแก่นักท่องเที่ยว
 - ซ. การส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long-stay Tourism)
 - ณ. การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงผจญภัย/อนุรักษ์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น ส่องนก เดินป่า เป็นต้น

โดยในปัจจุบันนี้ ด้วยภาคใต้เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิม หรือแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ต่างจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงจากแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ไปจนถึงแหล่งที่พักตามเมืองสำคัญ เช่น การเชื่อมต่อเส้นทาง Royal Coast เพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องร่วมกันพัฒนา เพื่อให้เกิดการคมนาคมเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวใหม่ เพื่อให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยว ไม่ให้กระจุกตัวอยู่ในบริเวณจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เช่น จังหวัดภูเก็ต เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้ ไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ

นอกจากการพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของภาคเข้าด้วยกันแล้ว สิ่งสำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ แหล่งเงินทุนสำหรับท้องถิ่น/ชาวบ้าน ซึ่งแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้นี้ มุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับท้องถิ่นของตน โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในท้องถิ่นเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มที่ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นควรว่า ควรมีการจัดตั้งกองทุนในท้องถิ่น โดยร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในชุมชนในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ พร้อมทั้งจัดตั้งคณะขับเคลื่อนการทำงาน (Steering Committee) ที่มาจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างยั่งยืน

2. การเพิ่มศักยภาพด้านอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

การตั้งเป้าหมายทางเศรษฐกิจสำหรับอาหารฮาลาลนั้น คำนึงความเป็นไปได้และความจำเป็นที่ต้องมีภาคอุตสาหกรรมที่จะทำให้มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสนับสนุนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคได้รวมร้อยละ 5 ต่อปี ภายในระยะเวลา 20 ปี ซึ่งในช่วงท้ายของแผนจะทำให้การส่งออกอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลของประเทศไทยมีสัดส่วนส่งออกเมื่อเทียบกับตลาดโลกใกล้เคียงกับสัดส่วนการส่งออกของประเทศมาเลเซีย คือ ประมาณร้อยละ 0.793 (มาเลเซียเท่ากับร้อยละ 0.83 ในปี 2012) ทั้งนี้สัดส่วนการส่งออกของประเทศไทยจะขึ้นไปสู่ระดับสูงสุดที่ร้อยละ 1.15 ในช่วง 5 ปีที่ 3 จากนั้นจะค่อยๆ ลดลง เนื่องจากในช่วง 5 ปีที่ 3 และ 5 ปีที่ 4 แนวทางพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยและของภาคใต้ จะมุ่งเน้นไปสู่การพัฒนาภาคเศรษฐกิจบนฐานความรู้ตามนโยบายประเทศไทย 4.0 ตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเป้าหมายทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมฮาลาล ดังนี้

2.1 เป้าหมายทางเศรษฐกิจ

	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3	ระยะที่ 4
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%

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

2.2 ขนาดของตลาด/สัดส่วนของตลาด

อาหารฮาลาลมีมูลค่าในตลาดโลกสูงถึง 2.3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2012 (ที่อัตราแลกเปลี่ยน 35 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับ 80.5 ล้านบาท) ในขณะที่ประชากรมุสลิมโลกมีจำนวนมากถึง 2.1 พันล้านคน และมีอัตราการเพิ่มของประชากรค่อนข้างสูงอีกทั้งอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศมุสลิมมีอัตราสูงกว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลก ซึ่งในระหว่างปี 1990-2010 ประเทศมุสลิมมีอัตราการเติบโตสะสมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.8 ในขณะที่อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.0

การพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกอาหารฮาลาลในภาคใต้ของไทย มีเป้าหมายให้สัดส่วนการส่งออกของไทยในตลาดโลกเพิ่มขึ้นจนมีสัดส่วนใกล้เคียงกับการส่งออกอาหารฮาลาลของประเทศมาเลเซีย โดยสัดส่วนการส่งออกอาหารฮาลาลของประเทศมาเลเซียในปี 2011 เท่ากับร้อยละ 0.83 (โดยประมาณการอัตราการเติบโตของตลาดโลกเท่ากับร้อยละ 22.8 ต่อปี) เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังคงมีสัดส่วนการส่งออกอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลน้อยมาก การเพิ่มขึ้นของการส่งออกจึงต้องค่อยๆ เพิ่มขึ้นโดยในช่วง 5 ปีแรกจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 4,893 ล้านบาท และในช่วง 5 ปีที่สองจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 24,121 ล้านบาท สำหรับช่วง 5 ปีที่สามจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 108,403 ล้านบาท และช่วงระยะที่ 4 จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 125,876 ล้านบาท ตามลำดับ

2.3 กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย ผลกระทบอาหารฮาลาล แบ่งออกเป็น 6 ประเภทหลัก ดังนี้

(1) อาหารและเครื่องดื่ม (Foods and Beverages) ประกอบไปด้วยอาหารสด อาหารแช่แข็ง อาหารบรรจุกระป๋อง อาหารกึ่งสำเร็จรูป เครื่องดื่มสำเร็จรูปที่บรรจุภาชนะถนอมอาหาร เครื่องดื่มกึ่งสำเร็จรูปเพื่อผสมน้ำหรือนม

(2) ส่วนประกอบอาหาร (Ingredients) ประกอบไปด้วย ผลิตรายการเกษตรแปรรูปเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำไปประกอบอาหารในรูปแบบต่างๆ เครื่องปรุงรส ต่างๆ

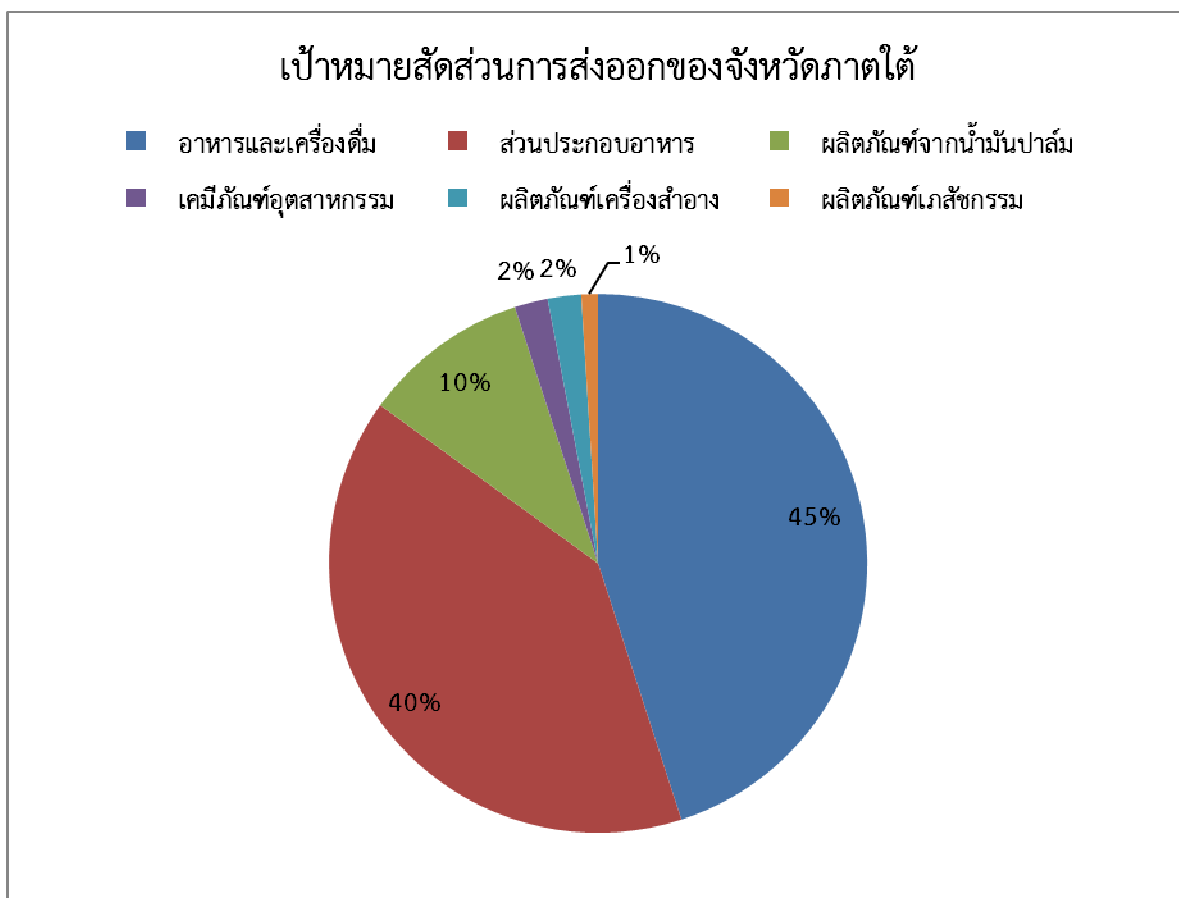
(3) ผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปาล์ม (Palm Oil Derivatives) เป็นผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากการแปรรูปทั้งหมดหรือบางส่วนจากน้ำมันปาล์มเพื่อใช้เป็นอาหาร ส่วนประกอบอาหาร ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางและการดูแลสุขภาพ และผลิตภัณฑ์ทางเภสัชกรรม

(4) เคมีภัณฑ์อุตสาหกรรม (Industrial Chemicals) คือ ผลิตภัณฑ์ทางเคมีเพื่อใช้ในการประกอบอาหาร เครื่องดื่ม หรือใช้ผสมกับสารอื่นๆ ที่จำเป็นต้องใช้สัมผัสกับร่างกาย

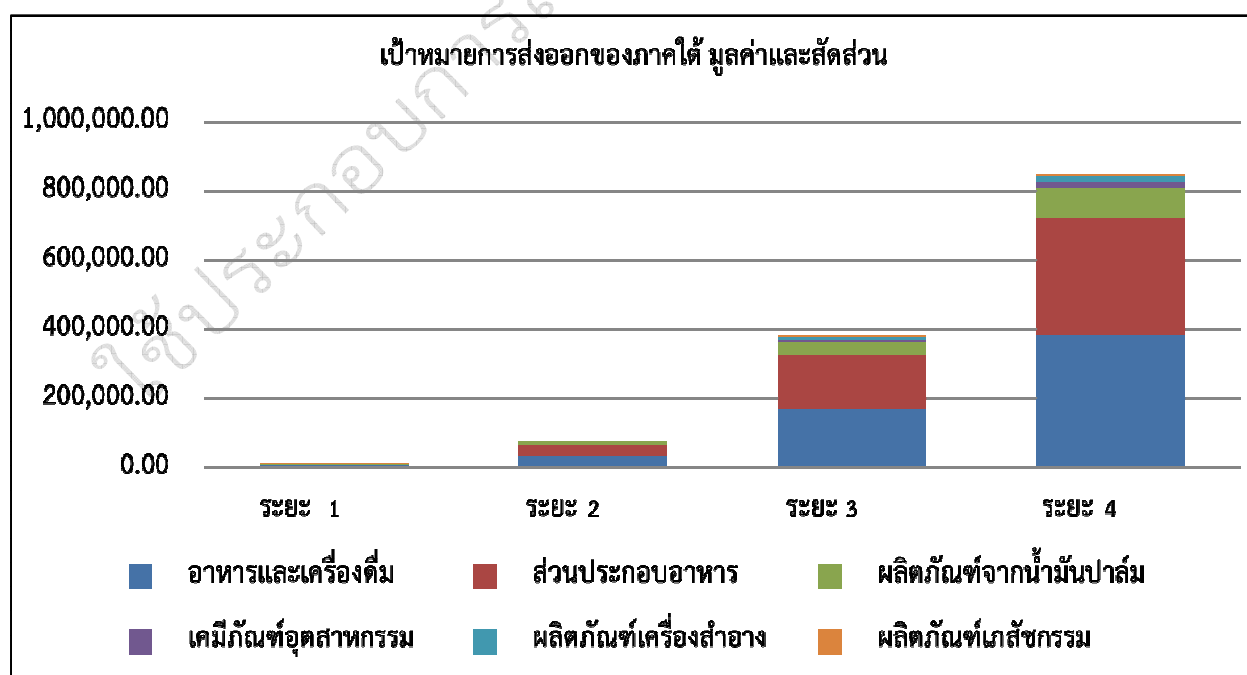
(5) ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางและการดูแลสุขภาพ (Cosmetic and Personal Care) ประกอบไปด้วยเครื่องสำอางสำหรับสุภาพสตรี และสุภาพบุรุษ เช่น ลิปสติก แป้งฝุ่น น้ำหอม เครื่องสำอางอื่นที่ใช้ตกแต่งใบหน้า ยาทาเล็บและสีฟันที่ตามร่างกายต่างๆ และผลิตภัณฑ์บำรุงสุขภาพ เช่น โลชั่นทาผิว ลิปมัน ครีม และเจลเพื่อบำรุงผิว ยาสระผม ครีมนวดผม และอื่นๆ

(6) ผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม (Pharmaceuticals) ได้แก่ ยาทั้งเพื่อรับประทาน และเพื่อฉีดเข้าสู่ร่างกาย น้ำเกลือ เกลือแร่ รวมถึง อุปกรณ์ทางการแพทย์ที่ต้องสัมผัสกับร่างกาย เช่น มาส์กปิดหน้า สำลี เข็ม และอื่นๆ

ซึ่งสามารถแสดงเป้าหมายการส่งออกและมูลค่าอุตสาหกรรมฮาลาลของภาคใต้ ได้ดังนี้



รูปที่ 3 เป้าหมายสัดส่วนการส่งออกอุตสาหกรรมฮาลาลของจังหวัดภาคใต้



รูปที่ 4 เป้าหมายการส่งออกและมูลค่าอุตสาหกรรมฮาลาลของภาคใต้

2.4 เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ประกอบไปด้วย

(1) โครงสร้างพื้นฐาน

1) นิคมอุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ประกอบไปด้วย จังหวัดยะลา ปัตตานี และนราธิวาส โดยการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลควรเริ่มจัดตั้งขึ้นในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ก่อน ซึ่งเดิมได้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลในจังหวัดปัตตานี ผู้ศึกษาเห็นควรนำการพัฒนาดังกล่าวมาพิจารณาดำเนินการต่อเนื่อง

ทั้งนี้ดินแดนในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้มีประชากรส่วนใหญ่เป็นมุสลิม และมีชุมชนที่เข้มแข็ง อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งจะเป็ปัจจัยสนับสนุนเป้าหมายทางด้านความมั่นคงอีกด้วย เนื่องจากการส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่มีงานทำและมีแหล่งรายได้จะช่วยให้การสนับสนุนทั้งทางด้านจำนวนคน และทางด้านความชอบธรรมต่อขบวนการก่อความไม่สงบในพื้นที่ภาคใต้ลดลง เนื่องจากเป้าหมายของอุตสาหกรรมส่งออกอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลมีปริมาณมาก จำนวนนิคมอุตสาหกรรมจึงมีหลายนิคมที่เน้นความชำนาญในแต่ละด้านในลักษณะของคลัสเตอร์ และมีการเชื่อมโยงประสานกันลักษณะห่วงโซ่อุปทาน

จังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล

ทั้งนี้ ผู้ศึกษาได้เสนอให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลในจังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล ในระยะที่สองของการพัฒนา เนื่องจากเมื่อศักยภาพในการผลิตของสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ใกล้เคียงแล้ว ควรจะทำการขยายนิคมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลไปยังจังหวัดข้างเคียง ซึ่งจังหวัดสตูลและจังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่เป็นเขตติดต่อกันและยังเป็นจังหวัดที่มีประชากรมุสลิมเป็นจำนวนมาก

จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง

สำหรับช่วงท้ายของการพัฒนาในระยะที่สองควรขยายนิคมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลไปยังจังหวัดเป็นเขตติดต่อกับจังหวัดในกลุ่มที่สองข้างต้น ได้แก่จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรังซึ่งก็เป็นจังหวัดที่มีประชากรมุสลิมเป็นจำนวนมาก และอาจพิจารณาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลและผลิตภัณฑ์ฮาลาลเพิ่มเติมในจังหวัดอื่นๆ เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

2) การส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการเกษตรกรรมเพื่อผลิตวัตถุดิบฮาลาล

เนื่องจากมาตรฐานของอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลของแต่ละประเทศผู้นำเข้ามีความเข้มข้นแตกต่างกัน ภายใต้มาตรฐานแบบเข้มข้น จำเป็นต้องมีการควบคุมตั้งแต่ปัจจัยการผลิตทางเกษตรกรรม กระบวนการผลิตทางการเกษตร การเก็บเกี่ยว การจัดเก็บ กระบวนการผลิตเชิงอุตสาหกรรม การบรรจุภัณฑ์ และการขนส่ง ดังนั้น จึงต้องมีการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่หรือกิจกรรมทางการเกษตรกรรมขึ้นมาใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและมาตรฐานดังกล่าว ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์จำเป็นต้องมีแผนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวในด้านต่างๆดังต่อไปนี้ 1) การพัฒนาพื้นที่การเกษตรกรรม 2) การส่งเสริมการปศุสัตว์ 3) การส่งเสริมการประมง และ 4) การส่งเสริมเกษตรกรรมอื่นๆ

(2) กฎระเบียบและกฎหมาย

1) สิทธิประโยชน์ทางภาษีและการศุลกากร

การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและการศุลกากรมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งภายในและภายนอกให้มาลงทุนในพื้นที่ ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้แก่ การยกเว้นภาษีเงินได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง (มาเลเซียให้ 10 ปี) การให้นำรายการค่าใช้จ่ายบางรายการมาลดหย่อนภาษี การยกเว้นอากรส่งออกและนำเข้า เป็นต้น

2) การอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆที่เกี่ยวกับการส่งออกและการนำเข้า

มาตรการที่ประกอบกับมาตรการทางภาษีอากรข้างต้น ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการส่งออกและนำเข้าเพื่อลดต้นทุนและข้อยุ่งยากต่างๆในกระบวนการผลิต

3) มาตรการการรักษาความปลอดภัยภายนอกและภายในนิคมอุตสาหกรรม

ทั้งนี้ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้และจังหวัดข้างเคียงยังคงมีปัญหากการก่อความไม่สงบที่กระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การที่จะสามารถดึงดูดนักลงทุนให้ไปลงทุนในพื้นที่ได้ รัฐจะต้องสร้างความมั่นใจในการรักษาความปลอดภัยทั้งจากภายนอกและภายในนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว

4) มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม

อุตสาหกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลโดยธรรมชาติจะประกอบไปด้วยผู้ประกอบการในระดับขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงต้องกำหนดมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการดังกล่าวดำเนินธุรกิจได้ ซึ่ง กระทรวงอุตสาหกรรมโดย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจะต้องกำหนดแผนงานและงบประมาณเป็นการเฉพาะ

(3) การจัดตั้งองค์กร

1) องค์กรเพื่อกำหนดและรับรองมาตรฐาน

การที่อาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลจะสามารถส่งออกได้ และได้รับความเชื่อถือจากประเทศผู้นำเข้าที่มีมาตรฐานแตกต่างกัน จำเป็นต้องมีสถาบันที่ได้รับความเชื่อถือทำการรับรองอาหารและผลิตภัณฑ์ดังกล่าว เรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่และจริงจัง เนื่องจากเป็นเรื่องของความเชื่อทางศาสนา ซึ่งปัจจุบันการรับรองอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาลเป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักจุฬาราชมนตรี แต่หากเป็นการรับรองผลผลิตของอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมาก เกรงว่าสำนักจุฬาราชมนตรีอาจจะไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดตั้งสถาบันรับรองมาตรฐานที่มีงบประมาณและกำลังคนเพียงพอขึ้นมา อย่างไรก็ตาม การที่จะได้รับความเชื่อถือจากประเทศผู้นำเข้า จำเป็นต้องมีองค์กรทางศาสนาที่มีความสัมพันธ์ทางการทูตเชิงศาสนาที่เกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น จึงต้องให้สำนักจุฬาราชมนตรีเป็นที่ปรึกษาต่อไป แต่ควรจะได้การสนับสนุนจากผู้ทางการค้าและทูตพาณิชย์ จากกระทรวงพาณิชย์ด้วย

2) องค์กรเพื่อส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

เพื่อส่งเสริมให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมในการดำเนินธุรกิจอาหารและผลิตภัณฑ์ฮาลาล การหาตลาดและเพิ่มอุปสงค์ และการส่งเสริมความแน่นอนของอุปทานในประเทศ

3) แหล่งเงินทุนและการสนับสนุนการลงทุนการพัฒนาควรได้รับการสนับสนุนการลงทุน

ลงทุนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน เช่น วิสาหกิจชุมชนทั้งขนาดกลางและขนาดย่อม การสนับสนุนจากสถาบันการเงินของรัฐ เป็นต้น

3. การเพิ่มศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์

การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นสาขาเศรษฐกิจที่มีความสำคัญโดยมีส่วนสนับสนุนหลักในการพัฒนาให้กับสาขาเศรษฐกิจอื่นๆ โดยการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคใต้ตามทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทางเลือก 2 บวก (2+) นี้ มุ่งเน้นให้ภาคใต้เป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ โดยผู้ศึกษาได้กำหนดเป้าหมายทางเศรษฐกิจ ดังนี้

3.1 เป้าหมายทางเศรษฐกิจ

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

หมายเหตุ: *เฉพาะส่วนที่กระทบ GDP ส่วนเพิ่มของทางเลือกสองบวก (2+)

ที่มา: การคาดการณ์โดยผู้ศึกษา

ขนาดของตลาด/สัดส่วนของตลาด

ภายใต้แผนแม่บท SEA แผนปฏิบัติการสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคใต้ขยายตัวเพิ่มขึ้น ประมาณ 2,611 ล้านล้านบาท

3.2 กิจกรรมที่ควรกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมาย

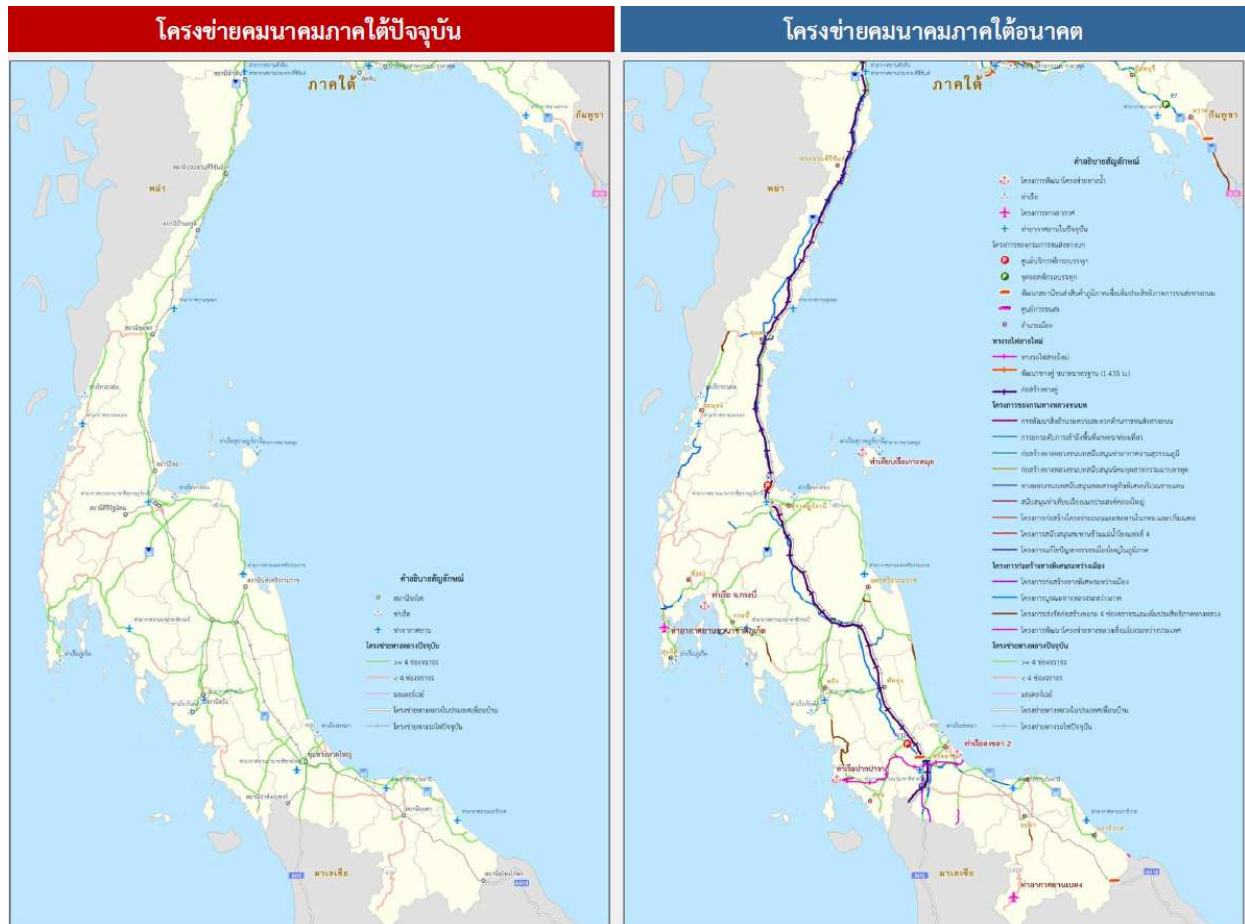
สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ มีมูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 676,494 ล้านบาท (รวมตลอดระยะเวลา 20 ปี ของแผน) โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 แผนเชิงยุทธ์ ดังต่อไปนี้

(1) การบูรณาการการขนส่ง (Transport Integration Strategy)

การบูรณาการทางด้านคมนาคม ทำให้เกิดการเชื่อมโยงต่างๆ ที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาในด้านอื่นๆ เช่น การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับตัวเมืองในหลายจังหวัดภาคใต้ การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเพื่อความสะดวกในการเดินทางและเอื้อประโยชน์ให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยวสู่จังหวัดอื่น ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้นำเสนอโครงการสำคัญเพื่อเชื่อมโยงในรูปแบบต่างๆ ทั้งการคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางเข้าไว้ด้วยกัน แสดงให้เห็นถึงการทำให้เกิดการบูรณาการร่วมกันในภาคคมนาคม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นแนวทางการพัฒนาในอนาคต

โดยยุทธศาสตร์บูรณาการการขนส่งที่สำคัญ มีมูลค่าการลงทุนรวม 131,327 ล้านบาท โดยจะให้มูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ ประมาณ 679,770 ล้านบาท ซึ่งสามารถสรุปการบูรณาการได้ดังนี้

โครงการ	การบูรณาการ
โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ระยะที่ 2	- เชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลัก - เพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก - ลดปัญหาคอขวดในจุดต่างๆ - สนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางขนส่งสินค้าระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย	- บูรณาการกับทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านยางงาม เชื่อมต่อแนวตะวันตกและตะวันออก บริเวณทางแยกต่างระดับสนามบินหาดใหญ่ และด่านชายแดนสะเดา เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดภาคใต้ การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว
โครงการทางหลวงพิเศษ สายชะอำ-นราธิวาส (ระยะที่ 1 ชะอำ-ชุมพร)	- รองรับปริมาณจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม - กำหนดแนวเส้นทางเสริมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางไปยังแหล่งเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนด่านชายแดน
โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	- สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวในการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน (ภูเก็ต-กระบี่-พังงา) เพื่อเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับโลกและประตูเชื่อมโยงเอเชียใต้ปัจจุบันการเดินทางจากตัวเมืองภูเก็ตไปสู่หาดป่าตอง ต้องใช้เส้นทางแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 จนถึงอำเภอกระทุ่ม แล้วต่อด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 จนถึงหาดป่าตอง ซึ่งทั้งมีเพียง 2 ช่องจราจร เขตทางแคบและคดเคี้ยว โดยบูรณาการยกระดับทางให้เป็น 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029
โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางทางถนนด้วยรถบรรทุก จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดสงขลา และจังหวัดนราธิวาส	- บูรณาการสถานีขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนไปยังศูนย์กลางการค้าและเขตเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท เชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (Royal Coast)	- เชื่อมโยงเส้นทางเลียบชายทะเลใน 4 จังหวัด ได้แก่ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง เพื่อเป็นเส้นทางท่องเที่ยวระดับสากลบริเวณชายฝั่ง
โครงการโครงข่ายเชื่อมโยง อำเภอย่านตาขาว-อำเภอปะเหลียน-อำเภอทุ่งหว้า-อำเภอละงู	- เชื่อมโยงเส้นทางบริเวณฝั่งอันดามัน ตั้งแต่อำเภอย่านตาขาว จนถึงอำเภอละงู บนถนนหมายเลข 416
โครงการถนนเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ ฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก	- เป็นเส้นทางเชื่อมโยงถนนเพื่อเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ เพื่อช่วยให้ความสะดวกทางการจราจร
โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ 2 (สะพานสุโขทัย-โกลก)	- เชื่อมโยงกับเมืองรันเตาปันยัง ประเทศมาเลเซีย เชื่อมโยงการค้าชายแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย และเขตเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษ สายสุราษฎร์-ภูเก็ต (สาย N83)	- บูรณาการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ลดความแออัดการใช้ทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม
การพัฒนาทางเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน สาย ระนอง-กะเปอร์-สุขสำราญ-คุระบุรี-ทับละมุ	- เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อการท่องเที่ยว โดยเชื่อมเส้นทางจากจังหวัดระนอง ผ่านอำเภอกะเปอร์ อำเภอสุขสำราญ อำเภอคุระบุรี อำเภอตะกั่วป่า จนถึงบ้านทับละมุ จังหวัดพังงา
โครงการขยายปรับปรุงท่าอากาศยานระนอง	- เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯมายังระนองและการเดินทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดอื่นๆ ในภาคใต้



รูปที่ 5 โครงการคมนาคมภาคใต้ในปัจจุบันและในอนาคต

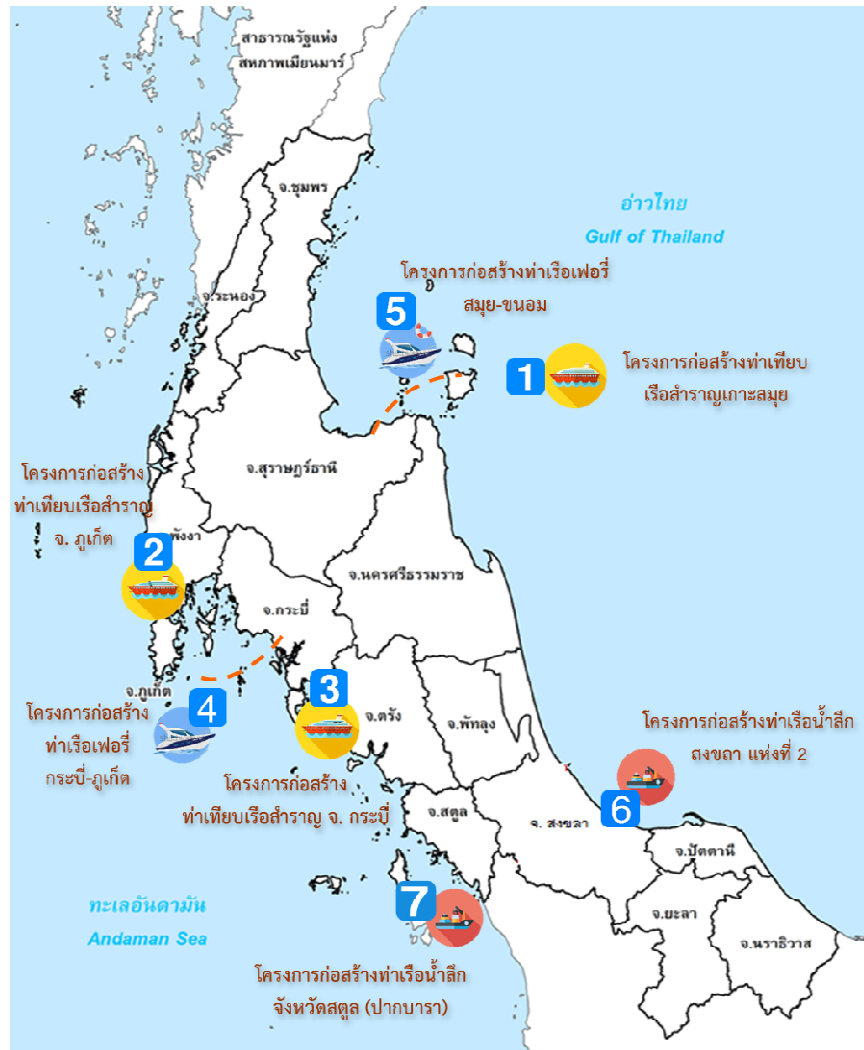
(2) ศูนย์กลางขนส่งทางทะเล (Maritime Strategy)

ยุทธศาสตร์ศูนย์กลางขนส่งทางทะเล ดังแสดงในรูปที่ 6 มีมูลค่าการลงทุนรวม 20,161 ล้านบาท โดยจะให้มูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ ประมาณ 67,604 ล้านบาท ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ดังนี้

- 1) ท่าเทียบเรือสำราญเกาะสมุย
- 2) ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดภูเก็ต
- 3) ท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่
- 4) ท่าเรือเฟอร์รี่กระบี่-ภูเก็ต
- 5) ท่าเรือเฟอร์รี่สมุย-ขนอม
- 6) โครงการทำเรื่อน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2

7) โครงการก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) และระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องบรรจุอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) โดยมีเงื่อนไขว่า ต้องมีความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อธิบายไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พร้อม

มาตรการในการแก้ไข/เยียวยา/ตรวจสอบและติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามควรมีการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟจากสถานีชุมทางอำเภอหาดใหญ่ – ปากบาราเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรางไปยังท่าเรือ

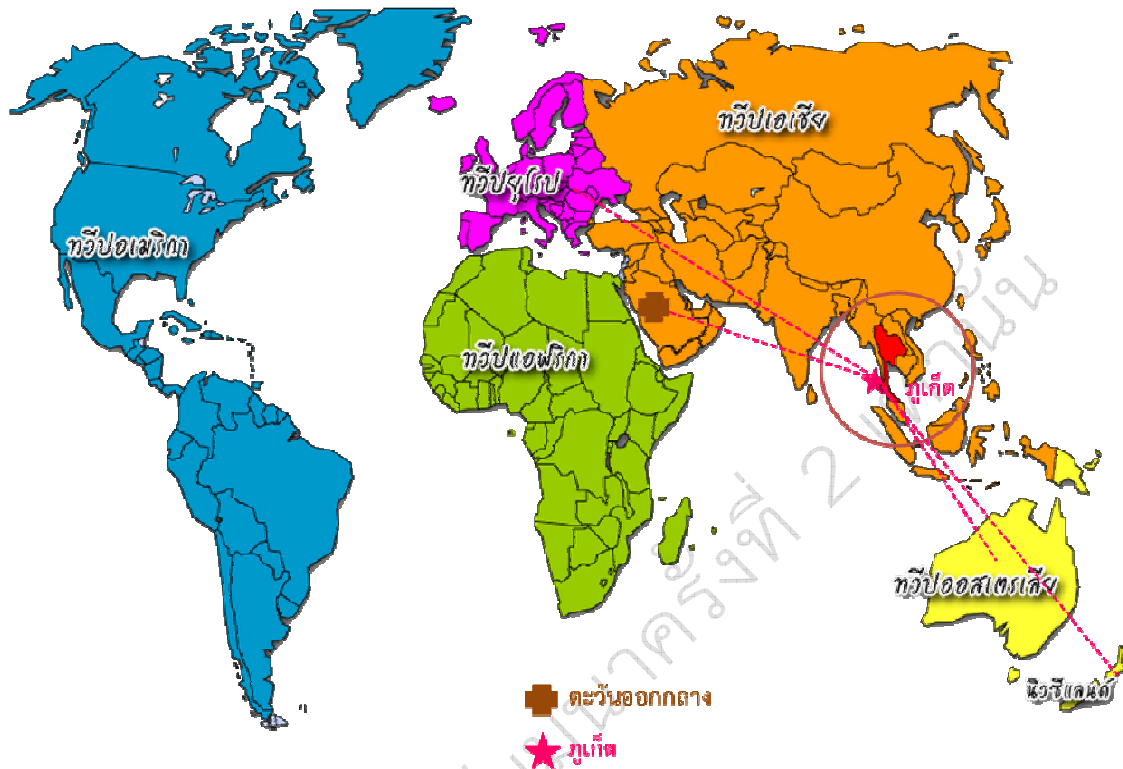


รูปที่ 6 แสดงการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ

(3) ศูนย์กลางขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub Strategy)

ยุทธศาสตร์ศูนย์กลางขนส่งทางอากาศ ดังแสดงในรูปที่ 7 ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนรวม 10,133 ล้านบาท โดยจะให้มูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ ประมาณ 35,877 ล้านบาท ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ดังนี้

- 1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตเพื่อรองรับผู้โดยสาร
- 2) โครงการขยายพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารสำหรับท่าอากาศยานภูเก็ต

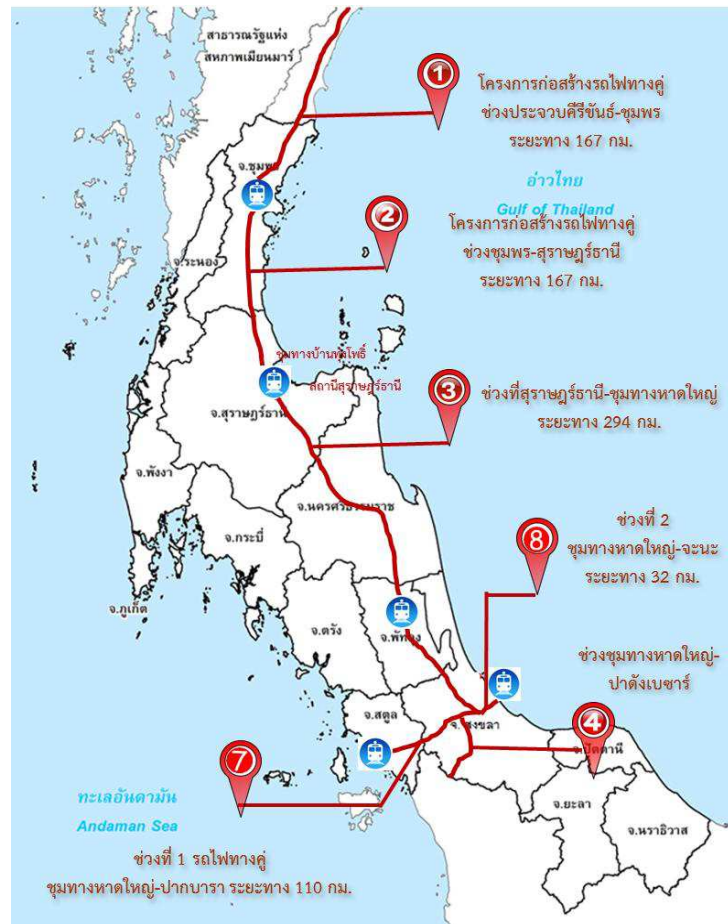


รูปที่ 7 แสดงเส้นทางการบินจากท่าอากาศยานภูเก็ต

(4) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Increase of National Competitiveness)

ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันมีมูลค่าการลงทุนรวม 514,873 ล้านบาท โดยจะให้มูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ ดังแสดงในรูปที่ 8 ประมาณ 1.828 ล้านล้านบาท ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการที่สำคัญ ดังนี้

- 1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
- 2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี
- 3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่
- 4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์
- 5) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์
- 6) โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต
- 7) โครงการรถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ – ปากบารา
- 8) โครงการรถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ – จะนะ



รูปที่ 8 แสดงโครงการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

หมายเหตุ : 5) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ และ 6) โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ตไม่ปรากฏในรูปที่ 8 เนื่องจากยังไม่มีกำหนดแนวเส้นทาง

(5) ยุทธศาสตร์การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport)

ยุทธศาสตร์การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ใน แผนปฏิบัติการ ระยะที่ 3 และ 4 (พ.ศ. 2570-2579) ประกอบด้วย กิจกรรมลดการปล่อยมลพิษและภาวะโลกร้อนจากภาคการขนส่ง (ตัวอย่างเช่น เพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนในการขนส่งและการปลดปล่อยมลพิษน้อยกว่าการขนส่งทางถนนให้มากขึ้น) การบริหารจัดการความต้องการในการขนส่ง (Transportation Demand Management: TDM) ตัวอย่างเช่น การทำงานที่บ้าน (Telecommuting) โดยประยุกต์ใช้การติดต่อสื่อสารและอินเทอร์เน็ตเข้ามาช่วย และการจัดเก็บภาษีการใช้ถนน (Road Congestion Pricing) เป็นต้น

3.3 เครื่องมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

เครื่องมือสำคัญที่จะทำให้แผนปฏิบัติการสาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์บรรลุเป้าหมายได้ คือ แหล่งเงินทุนและการสนับสนุนการลงทุนจากรัฐ โดยใช้การจัดสรรจากงบประมาณประจำปีของรัฐ นอกจากนี้ ควรให้มีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership) นอกจากนี้ รัฐควรพิจารณาใช้ ช่องทางในการหาแหล่งเงินทุนสนับสนุน เช่น เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ หรือกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนา ประเทศไทยในอนาคต (Thailand Future Fund) เป็นต้น

3. ผลสรุป

จากการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) เพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ พบว่า ทิศทางการพัฒนาที่เหมาะสมต่อพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้แก่ ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) และเพิ่มเติมศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การขนส่ง และอุตสาหกรรมฮาลาล ให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งกำหนดอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 5 ต่อปี โดยทิศทางการพัฒนาฯ ดังกล่าว เป็นทิศทางที่ได้ผ่านกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ใน 4 มิติ และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาที่ก่อให้เกิดความสมดุลทั้งในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี ภายใต้กรอบการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน