



ยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟู และสร้างอนาคตประเทศ

คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

6 มกราคม 2555

ยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ

๑. แนวคิดพื้นฐาน

วิกฤตอุทกภัยที่เกิดในประเทศไทยครั้งนี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการของประเทศอย่างมาก ภาคเกษตรและบริการของไทย มีความสามารถในการแข่งขันอยู่บนพื้นฐานทางทรัพยากรธรรมชาติและทุนทางสังคมที่ดี จึงเอื้อต่อการฟื้นตัวให้สามารถกลับมาเข้มแข็งได้ในระยะสั้น ในทางตรงข้ามความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทย ยังอยู่บนพื้นฐานของการพึ่งพาการลงทุนและเทคโนโลยีจากต่างประเทศสูง จึงมีความเปราะบางจากผลกระทบจากวิกฤตครั้งนี้มากกว่า และต้องมีการฟื้นฟูเยียวยาและวางรากฐานการปรับโครงสร้างในระยะยาว ดังนั้นภารกิจเชิงยุทธศาสตร์ที่ กยอ. จะต้องดำเนินการ คือ

- ๑.๑ **สร้างความมั่นใจแก่ภาคการผลิตและบริการ** สร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการต่อการลงทุนของรัฐเพื่อป้องกันอุทกภัยในพื้นที่เสี่ยงและมีผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมสูง
- ๑.๒ **สร้างความสามารถในการแข่งขัน** รักษาความเป็นผู้นำและระดับความสามารถในการแข่งขันของสาขาภาคการผลิตและบริการที่สำคัญของประเทศ
- ๑.๓ **สร้างอนาคตที่ยั่งยืน** มีแนวทางการพัฒนาประเทศที่อยู่บนพื้นฐานของการป้องกันและจัดการความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติและสถานการณ์วิกฤตต่างๆ รวมทั้งเปลี่ยนวิกฤตเป็นโอกาสเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศไทยขึ้นสู่ระดับนานาชาติ และสร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการพัฒนาประเทศ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อวางแนวทางการพัฒนาประเทศในระยะยาวที่คำนึงถึงการบริหารความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นจากภัยพิบัติทางธรรมชาติด้านต่างๆ และการยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและลดต้นทุนการบริหารความเสี่ยงของภัยพิบัติและวิกฤติการณ์ต่างๆ ของภาคการผลิตและบริการของประเทศ

๓. เป้าหมายในการดำเนินงานของ กยอ.

- ๓.๑ **เป้าหมายระยะสั้น** คือ การสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนและนักลงทุนว่าก่อนฤดูฝนปี ๒๕๕๕ จะมีการบริหารจัดการน้ำเพื่อมิให้เกิดวิกฤตอุทกภัย และมีการลงทุนที่จำเป็นในการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นโดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงและมีผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมสูง

- ๓.๒ เป้าหมายระยะยาว ได้แก่ การพัฒนาประเทศเพื่อลดความเสี่ยงของอุทกภัยหรือห้ก่เ่ียงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุทกภัยอย่างถาวร โดยพิจารณาการลงทุนในระบบการบริหารจัดการน้ำ โครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเมืองและพื้นที่อุตสาหกรรม การปรับระบบการผลิตภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตร การปรับปรุงกฎระเบียบภาครัฐที่เกี่ยวข้อง การจัดหาแหล่งเงินทุนโดยค้ำึงถึงวินัยการคลัง และการบริหารการลงทุนและการจัดการที่มีประสิทธิภาพ

๔. ยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ

การกำหนดยุทธศาสตร์ฯ อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการบริหารจัดการความเสี่ยงและภาวะวิกฤต (Risk and Crisis Management) และการบริหารจัดการเพื่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ซึ่งครอบคลุมประเด็นการพัฒนาทั้งการจัดการปัญหาน้ำและอุทกภัย การจัดการภัยพิบัติจากธรรมชาติ และสถานการณ์วิกฤตอื่นๆ ที่ไม่ได้เกิดจากธรรมชาติ ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

๔.๑ การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ เพื่อป้องกัน บรรเทา และลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุทกภัย ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ รวมทั้งการสร้างความมั่นใจ ความมั่นคง เพิ่มรายได้ ในการดำรงชีวิตของเกษตรกร สังคมเมือง และเศรษฐกิจของประเทศ บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ดิน และป่าไม้ ให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน จำเป็นต้องมีการลงทุนตามแผนปฏิบัติการทั้งสิ้น ๓๑๗,๑๒๖ ล้านบาท จำแนกเป็นการลงทุนตามแผนปฏิบัติการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะเร่งด่วน ในส่วน ของแผนงานฟื้นฟูและปรับปรุงประสิทธิภาพสิ่งก่อสร้างเดิม วงเงิน ๑๗,๑๒๖ ล้านบาท จำแนก เป็นงบประมาณดำเนินการในปี ๒๕๕๕ จำนวน ๑๒,๖๑๐ ล้านบาท และปี ๒๕๕๖ จำนวน ๔,๕๑๖ ล้านบาท และแผนปฏิบัติการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะยั่งยืน วงเงิน ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท รายละเอียดปรากฏในแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

๔.๒ การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ

การพัฒนาประเทศในระยะต่อไปต้องให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างที่มีคุณภาพและยั่งยืน ซึ่งพิจารณา ๒ มิติ คือ (๑) การปรับโครงสร้างเพื่อการป้องกันภาคการผลิตและบริการจากความเสียหายจากภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติ และ (๒) การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขัน โดยพัฒนาไปสู่กิจกรรมขั้นก้าวหน้า สร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น รวมทั้งต้องมีการใช้กลไกและเครื่องมือการพัฒนาของภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชน ภาคประชาชน และสื่อมวลชนอย่างบูรณาการ โดยกระบวนการสร้างเครือข่ายหรือคลัสเตอร์ที่ตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่

- ๑) **การปรับโครงสร้างเพื่อการป้องกันภาคการผลิตและบริการจากความเสี่ยงจากภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติ** โดยการสนับสนุนภาคธุรกิจโดยเฉพาะ อุตสาหกรรมต่างๆ ที่สำคัญ มีการเตรียมระบบการป้องกัน ปรับตัว และรับมือต่อสถานการณ์ภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวทาง Business Continuity Management เพื่อลดความเสี่ยงและปกป้องห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมให้ดำเนินการต่อเนื่องได้ในสถานการณ์วิกฤติ ซึ่งแนวทางหนึ่งที่น่านำมาประยุกต์ใช้ได้ คือ แนวทาง Otagai Business Continuity (หมายถึง การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เมื่อเกิดภัย) ที่ผู้เชี่ยวชาญจาก JICA เสนอ กล่าวคือ ส่งเสริมให้ธุรกิจสร้างเครือข่ายการผลิตสำรองในช่วงเกิดภัยพิบัติ หรือที่เรียกว่า Sister Clusters โดยที่บริษัทขนาดใหญ่และกลุ่มบริษัทที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตเดียวกัน ตั้งฐานการผลิตตลอดห่วงโซ่การผลิตในหลายพื้นที่เพื่อกระจายความเสี่ยง และมีข้อตกลงความร่วมมือช่วยเหลือกันระหว่างบริษัทที่ผลิตสินค้าประเภทเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน เพื่อให้การสนับสนุนชิ้นส่วนสำหรับการผลิตให้กันและกัน ในกรณีที่เกิดสถานการณ์วิกฤติ เพื่อให้ธุรกิจที่ประสบภัยสามารถดำเนินการผลิตต่อไปได้ โดยไม่หยุดชะงัก
- ๒) **การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ เพื่อยกระดับศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมหลักอย่างยั่งยืน** โดยพัฒนาไปสู่กิจกรรมขั้นก้าวหน้า และสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น ดังนี้
 - ๒.๑) **ภาคเกษตร** ให้ความสำคัญกับการดูแลและใช้ประโยชน์ทรัพยากร ธรรมชาติที่เป็นฐานการผลิตภาคเกษตรอย่างรู้คุณค่าเพื่อความยั่งยืน เพิ่มศักยภาพการผลิตภาคเกษตร สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืช และสัตว์ รวมถึงเทคโนโลยีการเกษตรที่เหมาะสมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรอาหารและพลังงาน บนฐานของภูมิปัญญาท้องถิ่นและความคิดสร้างสรรค์ สร้างความมั่นคงในอาชีพและรายได้แก่เกษตรกรเพื่อลดผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรี รวมถึงสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงานชีวภาพในครัวเรือน ชุมชนและประเทศ โดยน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นกรอบในการพัฒนาภาคเกษตรให้เกิดความยั่งยืน โดย (๑) การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นฐานการผลิตภาคเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน (๒) การเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพการผลิตภาคเกษตร (๓) การสร้างมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรตลอดห่วงโซ่การผลิต
 - ๒.๒) **ภาคอุตสาหกรรม** เน้นการเสริมสร้างจุดแข็งของอุตสาหกรรมที่ไทยให้สามารถยกระดับความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพทางการแข่งขันสูง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดย (๑) มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และพื้นที่ฟูสิ่งแวดลอมในพื้นที่อุตสาหกรรมหลักอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมการสร้างเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ของอุตสาหกรรม (๒) ส่งเสริมให้อุตสาหกรรม

สมัยใหม่พัฒนาบนฐานการใช้ความคิดสร้างสรรค์ ภูมิปัญญาท้องถิ่น และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าและยกระดับคุณภาพมาตรฐาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (๓) เพิ่มผลิตภาพและประสิทธิภาพ โดยพัฒนาปัจจัยพื้นฐานที่ส่งเสริมประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานการผลิต สนับสนุนการประยุกต์ใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการสร้างคุณค่าสินค้าอุตสาหกรรม (๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการเชื่อมโยงการผลิตภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กับอุตสาหกรรมท้องถิ่น และกระจายการพัฒนาอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะระหว่างผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมและผู้ประกอบการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) กับภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

๒.๓) **ภาคบริการ** โดยส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มของสาขาบริการที่มีศักยภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมบนฐานความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม โดย (๑) เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสู่ธุรกิจเชิงสร้างสรรค์ โดยอาศัยความได้เปรียบของทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศ ความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรม และเอกลักษณ์ความเป็นไทย ตลอดจนสามารถรองรับการเปิดเสรีทางการค้าและกระแสความต้องการของตลาดโลก (๒) ขยายฐานการผลิตและการตลาดของภาคธุรกิจบริการที่มีศักยภาพออกสู่ตลาดต่างประเทศ โดยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการตลอดห่วงโซ่การผลิตและบริการ สนับสนุนมาตรการด้านการเงินและภาษีให้ทัดเทียมกับประเทศคู่แข่ง ส่งเสริมการค้นคว้าและบุกเบิกตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ เสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือของธุรกิจ (๓) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการลงทุนในภาคบริการทั้งในประเทศและดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศในภาคบริการ (๔) พัฒนาและพัฒนาคูณภาพแหล่งท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด (๕) บริหารจัดการการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ จะได้มีการศึกษาเพื่อกำหนดอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์สำหรับอนาคตของประเทศ และแนวทางการพัฒนาต่อไป

๔.๓ การพัฒนาเชิงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่

๑) **การพัฒนาพื้นที่ระดับประเทศ** เพื่อส่งเสริมให้เกิดการกระจายกิจกรรมความเจริญทางเศรษฐกิจในภาพรวมระดับประเทศและภาค โดยกำหนดเป็นนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ให้กระจายอย่างเหมาะสมตามศักยภาพของพื้นที่ โดยกำหนดผังนโยบายพัฒนาพื้นที่ ๘ สาขา ได้แก่ (๑) ผังนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมด้านต่างๆ อย่างเหมาะสมและก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีความยั่งยืนและสงวนรักษาพื้นที่อนุรักษ์ที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ประวัติศาสตร์และ

ศิลปวัฒนธรรม (๒) ผังนโยบายพื้นที่เกษตรกรรม (๓) ผังนโยบายการพัฒนาเมืองและชนบท (๔) ผังนโยบายอุตสาหกรรม (๕) ผังนโยบายการท่องเที่ยว (๖) ผังนโยบายการบริการสังคม (๗) ผังนโยบายการคมนาคมขนส่ง พลังงาน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และ (๘) ผังนโยบายการป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติ จำแนกตามประเภทของภัยพิบัติเป็น อุทกภัย ดินถล่ม แผ่นดินไหว ภัยแล้ง ธรณีพิบัติ (คลื่นสึนามิ) แผ่นดินยุบ วัตภัย และการกัดเซาะชายฝั่ง

- ๒) **การกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาของประเทศที่กระตุ้นการเติบโตและเชื่อมโยงของสาขาต่างๆ ทางเศรษฐกิจ** โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ภายใต้แผนงานและโครงการที่ได้กำหนดไว้ในปัจจุบัน รวมทั้งในอนาคต พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการลงทุนพัฒนาจากต่างประเทศและภายใต้กรอบความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อให้สามารถยกระดับให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ของอนุภูมิภาคได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยบูรณาการเชื่อมโยงทั้งในอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาค ตลอดจนในกรอบอาเซียนภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนและพื้นที่ต่อเนื่องอื่นๆ
- ๓) **การพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้** เพื่อเป็นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและการแปรรูป การเกษตร และการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยมีแผนงานการพัฒนาตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ตามแนวเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ของแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)
- ๔) **การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน** ทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ทั้งนี้ ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนจะต้องคำนึงถึงศักยภาพด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่ มีแผนบูรณาการด้านการบริหารจัดการและพัฒนาด้านแรงงานเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ และความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศตามแผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนและยุทธศาสตร์ในภาพรวมอื่นๆ
- ๕) **การบูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน** โดยเชื่อมโยงแผนพัฒนาเพื่อให้บรรลุประโยชน์ร่วม ทั้งในด้านความมั่นคงและเสถียรภาพของพื้นที่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาจากระบบการผลิตร่วมที่สร้างสรรค์ประโยชน์ที่ทัดเทียมระหว่างกันจากการบริการ

การจัดสรรและการใช้ทรัพยากร ธรรมชาติและแรงงานที่เป็นประโยชน์ร่วมกัน โดยอาจพัฒนาไปสู่การเป็นคลัสเตอร์การผลิตร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน

๔.๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคมนาคมขนส่ง

๑.๑) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เมืองหลักในภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกทั้งในด้านโครงข่ายถนน และโครงข่ายรถไฟในระยะต่อไป จะต้องมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งได้อย่างเพียงพอ และปรับปรุงแบบการขนส่งไปสู่ระบบรางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงข่ายถนน และโครงข่ายรถไฟเพื่อลดผลกระทบและสามารถแก้ไขปัญหาอุทกภัยได้ในระยะยาว

นอกจากนี้ จะต้องเตรียมการพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางบกทางถนน และรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจฝั่งตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) แนวเหนือ – ใต้ (NSEC) และการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้านในฝั่งตะวันตก (ทวาย) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘

- **โครงข่ายถนน** พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และทางหลวงสายหลักเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน และการขนส่งสินค้า เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพิจารณาความเหมาะสมในการปรับปรุงแบบโครงการทางหลวงสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ ๓ (แนวเส้นทางด้านตะวันออก) ให้สามารถรองรับการระบายน้ำเพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งรองรับการขยายตัวของเมือง และบรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่เมืองชั้นใน
- **โครงข่ายรถไฟ** เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบรางตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.๒๕๕๓–๒๕๕๘ (วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘ ล้านบาท) เพื่อให้ระบบรถไฟเป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้าจากพื้นที่การผลิตหลัก (Production Base) ภายในประเทศเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งพัฒนาศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Facility) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างระบบถนน การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ และพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า และการพัฒนาระบบ National Single Window e-Logistics

(NSW) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเตรียมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค โดยในเบื้องต้นคาดว่าจะใช้เงินลงทุนรวม ประมาณ ๗๔๒,๐๐๐ ล้านบาท ใน ๔ เส้นทาง ได้แก่ (๑) สายเหนือ (กรุงเทพ- เชียงใหม่) วงเงินประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท (๒) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ-หนองคาย และกรุงเทพ – อุบลราชธานี) วงเงินประมาณ ๒๔๗,๐๐๐ ล้านบาท (๓) สายใต้ (กรุงเทพ-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) วงเงินประมาณ ๒๔๖,๐๐๐ ล้านบาท และ (๔) สายตะวันออก (กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง) วงเงินประมาณ ๔๙,๐๐๐ ล้านบาท

- เร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้นและสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง สายสีม่วง และส่วนต่อขยายของสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว และโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map) ในช่วงปี ๒๕๕๓-๒๕๗๒ และเพิ่มประสิทธิภาพพรก โดยสาธารณชน รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม

๑.๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

ขยายขีดความสามารถและคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความทันสมัย และสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้เป็นปีละ ๖๕ ล้านคน ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ รวมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความทันสมัยทัดเทียมกับท่าอากาศยานสากลหลักในต่างประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นที่ท่าอากาศยานสากลหลักในอนุภูมิภาค

๑.๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลาให้มีความทันสมัย เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายการขนส่งทางทะเลกับท่าเรือหลักทวีปต่าง ๆ ของโลก และเป็นส่วนหนึ่งของท่าเรือหลักในภูมิภาคอาเซียน ภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของท่าเรือแหลมฉบังให้ก้าวไปสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) และการเตรียมการพัฒนาขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าในระยะยาว เพื่อให้เป็นประตูการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค

๒) การสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน

แสวงหาและพัฒนาแหล่งพลังงานใหม่ทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาแหล่งพลังงานกับประเทศเพื่อนบ้านในฝั่งตะวันตก (ทวาย) เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงานทดแทนภายในประเทศ เพื่อลดภาระการนำเข้าพลังงานและสามารถสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศในระยะยาว

๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม

พัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมเพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลความเร็วสูงหรือบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ เพื่อสร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการและพัฒนาาระบบการให้บริการภาครัฐผ่านโครงข่ายสื่อสารความเร็วสูง (Government Information Network: Glnet) เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลางและขนาดย่อมให้สามารถใช้ประโยชน์จากบริการสื่อสารความเร็วสูงและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและสร้างรายได้ โดยมีโครงการสำคัญที่ต้องเร่งรัดผลักดันให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว เช่น โครงการพัฒนาโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ ๓ (3G) และโครงการพัฒนาโครงข่าย Next Generation Network (NGN) และโครงการระบบสื่อสารความเร็วสูงผ่านโครงข่ายเคเบิลใยแก้ว (Broadband Network) เป็นต้น

๔) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุข

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบประปาในพื้นที่ชุมชน และพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสนับสนุนภาคการผลิตและภาคการบริการในพื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ท่องเที่ยว และพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาค รวมทั้งการพัฒนาระบบการจัดการน้ำเสีย เพื่อให้การใช้ทรัพยากรน้ำที่มีอยู่อย่างจำกัดสำหรับการอุปโภค บริโภค และการสนับสนุนภาคการผลิตและบริการมีความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

กรอบแผนการลงทุนเบื้องต้นด้านโครงสร้างพื้นฐานในช่วงปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙

สาขาการลงทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
สาขาขนส่งทางบก	๑,๔๖๙,๘๗๙.๐๙
- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๑๘๗,๓๐๕.๐๐
- การพัฒนาระบบรถไฟ/รถไฟสายใหม่	๒๙๘,๒๓๗.๘๙
- การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง	๔๘๑,๐๖๖.๐๐
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง	๓๒๑,๓๑๖.๐๐
- การพัฒนาโครงข่ายถนน และขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	๑๘๑,๙๕๕.๒๐
สาขาขนส่งทางอากาศ และทางน้ำ	๑๔๘,๕๐๔.๒๐
สาขาพลังงาน	๔๙๙,๔๔๙.๒๐

สาขาสื่อสาร	๓๕,๑๘๑.๐๐
สาขาสาธารณูปการ	๑๑๗,๐๗๒.๒๕
รวม	๒,๒๗๐,๐๘๕.๗๔

๔.๕ การพัฒนาระบบการประกันภัย

มุ่งพัฒนาระบบประกันภัยให้เป็นกลไกสำคัญในการสร้างหลักประกันความมั่นคงเศรษฐกิจและสังคมทุกระดับ และรองรับความเสี่ยงจากภัยพิบัติ โดยให้ความสำคัญดังนี้

- ๑) การเสริมสร้างความเชื่อมั่นและสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการประกันภัยให้สังคมและประชาชน โดยสร้างความรู้ความเข้าใจด้านประกันภัยให้กับสังคมและประชาชน และพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยให้สอดคล้องกับความเสี่ยงของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม กฎหมายและเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เกิดความเป็นธรรมกับทุกภาคส่วน
- ๒) การสร้างมาตรฐานและการให้บริการคุ้มครองสิทธิแก่ผู้เอาประกันทุกภาคส่วน โดยกำหนดกรอบแนวทางปฏิบัติในการให้บริการด้านการประกันภัยที่เป็นมาตรฐาน และเสริมสร้างบทบาทของระบบประกันภัยในการรับผิดชอบต่อสังคมไทย
- ๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาระบบประกันภัยให้เข้มแข็ง โดยการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย สอดคล้องกับสภาพการณ์ เป็นไปตามมาตรฐานสากล และครอบคลุมผลิตภัณฑ์และธุรกิจใหม่ที่เกิดขึ้น การปรับปรุงระบบภาษีเพื่อการพัฒนาประกันภัย โดยเน้นการดำเนินการตามมาตรฐานบัญชีและการประเมินราคาทรัพย์สิน การส่งเสริมศักยภาพด้านระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสร้างและพัฒนาบุคลากรด้านการประกันภัย ส่งเสริมศักยภาพของธุรกิจประกันภัยไทยให้สามารถรับประกันความเสี่ยงภัยภายในประเทศมากขึ้น
- ๔) การตั้งกองทุนด้านการประกันภัย เพื่อเป็นกลไกหลักในการสร้างความมั่นคงและช่วยเหลือทุกภาคส่วนที่ได้รับับความเดือดร้อนจากภัยพิบัติ โดยขณะนี้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้มีจัดตั้งกองทุนประกันภัยน้ำท่วม วงเงิน ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการและสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจประกันภัยของไทย

๕. การบริหารจัดการเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

- ๕.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติ โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๕ โดยการจัดตั้งองค์กรและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติที่มีเอกภาพ บูรณาการ และยืดหยุ่น ซึ่งต้องมีการศึกษาเพื่อกำหนดภารกิจที่จะต้องดำเนินการในการจัดการภัยพิบัติและสถานการณ์วิกฤติให้ชัดเจน และออกแบบรูปแบบขององค์กรและแนวทางการปรับกฎระเบียบและวิธีการปฏิบัติทางราชการที่เกี่ยวข้องให้

สอดคล้องกับภารกิจดังกล่าว เพื่อให้เอื้อต่อการทำงานประสานกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และต่างประเทศ โดยจะดำเนินการภายใน ๙ เดือน

๕.๒ การจัดหาแหล่งเงินและรูปแบบการระดมทุนเพื่อการลงทุนโครงการพัฒนาระยะยาว โดยพิจารณารูปแบบการระดมทุนที่ไม่ได้พึ่งพาเงินงบประมาณเพียงแหล่งเดียว โดยเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ ประธานคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแนวทางการเตรียมการด้านการเงินเพื่อการลงทุนวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ ๖ ข้อ ประกอบด้วย (๑) โอนหนี้คงค้างจากการแก้ไขปัญหาของสถาบันการเงินเมื่อปี ๒๕๔๐ ให้กับกองทุนฟื้นฟู (FIDF) และให้ ธปท. เป็นผู้บริหารจัดการและชำระหนี้ โดยไม่นับรวมเป็นหนี้สาธารณะ (๒) จัดตั้งกองทุนเพื่อสร้างอนาคตประเทศ และเตรียมการกู้เงินเพื่อลงทุนวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศให้กับกองทุนฯ บริหารในวงเงินเบื้องต้น ๓๕๐,๐๐๐ ล้านบาท (๓) แก้ไข พ.ร.บ.ธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อให้ ธปท.สามารถให้สินเชื่อก่อนปรนแก่สถาบันการเงินเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบผลกระทบจากน้ำท่วมในปี ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท (๔) ขยายการดำเนินการของกองทุนวายุภักษ์ เพื่อเพิ่มความสามารถของรัฐวิสาหกิจในการระดมทุนเพื่อการลงทุน และลดภาระหนี้สาธารณะของรัฐวิสาหกิจ (๕) จัดตั้งกองทุนประกันภัยน้ำท่วม วงเงิน ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการและสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจประกันภัยของไทย และ (๖) จัดให้มีระบบการบริหารจัดการน้ำที่มีความเป็นเอกภาพในการสั่งการ (Single Command Authority) รวมทั้งพิจารณาจัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีอำนาจบริหารจัดการและสั่งการที่มีเอกภาพ ทั้งในการเตรียมพร้อมป้องกันภัยพิบัติในช่วงเหตุการณ์ปกติ และในการเผชิญและแก้ปัญหาเหตุวิกฤตฉุกเฉินทุกกรณี รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นต่อการป้องกันภัยพิบัติในอนาคตให้กับธุรกิจประกันภัย ต่อ เพื่อลดความเสี่ยงของภาคเอกชนจากการขึ้นค่าเบี้ยประกันและการไม่ต่อประกันของบริษัทประกันภัย

ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการเตรียมการด้านการเงินทั้ง ๖ ประการดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๕ เห็นชอบในหลักการของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ ฉบับ คือ (๑) ร่างพระราชกำหนดปรับปรุงการบริหารหนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. (๒) ร่างพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. (๓) ร่างพระราชกำหนดกองทุนประกันภัย พ.ศ. และ (๔) ร่างพระราชกำหนดการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย พ.ศ. และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง นำหลักการของร่างกฎหมายดังกล่าวเสนอต่อ กยอ. พิจารณา และกำหนดกรอบแผนงานและโครงการการลงทุน รวมทั้งกลไกในการบริหารจัดการกรอบเงินลงทุนดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพและโปร่งใส แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง ทั้งนี้ ให้ส่งร่างกฎหมาย รวม ๔ ฉบับดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาด้วย เนื่องจากร่างกฎหมายทั้ง ๔ ฉบับ มีความเชื่อมโยงและต้องดำเนินการให้สอดคล้องกัน จึงให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแนวทางการกำหนดรูปแบบของร่างกฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้วย

๕.๓ การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ
ขั้นพื้นฐานของภาครัฐเพิ่มขึ้น โดยการปรับปรุงระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนา
กลไกและรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะอื่น เช่น
ด้านการศึกษา และสาธารณสุข เป็นต้น โดยพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับ
ลักษณะของกิจการประเภทต่างๆ รวมทั้งยึดหลักความโปร่งใสในการดำเนินการ และมีการ
กระจายความเสี่ยงที่ชัดเจนและเป็นธรรมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

