

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๕๔๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเลในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒”

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๓๘๑
ลงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๐.๔/๑๓๐
ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๒

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเลในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒” ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และขอขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

18 ส.ย. 2552

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๓๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th. [กฎหมาย/K65-06-52]

ร.ลคร. 17 ส.ย. 2552
ผอ. สก. 917 ส.ย. 2552
ผอ. กลุ่ม 17 ส.ย. ๕๒
จวก. 17 ส.ย. ๕๒
ผู้พิมพ์ ๒๕๕๒

เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเลในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเลในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒ ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้แจ้งผลการพิจารณา ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงแรงงาน (รง.) กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แล้ว มีผลการพิจารณา ดังนี้

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๑ รัฐจำเป็นต้องมีท่าเรือเชื่อมสองฝั่งทะเลเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ของประเทศ	๓.๑ คค. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ คค. ในการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ เสนอ สศช. และมีการปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ซึ่ง คค. ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และความพร้อมของหน่วยงานที่จะดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ได้ทันที
๓.๒ รัฐต้องจัดทำแผนแม่บทในการสร้างและพัฒนาท่าเรืออ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรืออย่างชัดเจนและอย่างบูรณาการ โดยคำนึงถึงอนาคตในการเติบโตและโอกาสในการแข่งขันของประเทศในอนาคตข้างหน้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง (logistics)	๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการสร้างและพัฒนาท่าเรืออ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามันและแผนแม่บทโครงสร้างพื้นฐาน ๓.๒.๑ แผนยุทธศาสตร์ของ คค. ถือเป็นแผนแม่บทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งอย่างบูรณาการ ซึ่งหน่วยงานในสังกัด คค. จะใช้เป็นกรอบการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเชื่อมโยงกันทั้งหมด

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง การเชื่อมต่อสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเล (landbridge) และการก่อสร้างท่าเรือให้ใช้ประโยชน์ได้จริง และเห็นควรจัดให้มีแผนแม่บทโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลาจะทำให้มีปริมาณสินค้าบางส่วนจากภาคเหนือ ภาคกลาง จากท่าเรือกรุงเทพและภาคตะวันออกซึ่งขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือมาบตาพุด ไปยังท่าเรือน้ำลึกปากบาราทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันตกอย่างไรก็ดี การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังมายังท่าเรือสงขลาเพื่อขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือน้ำลึกปากบาราและส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันตก แม้อาจลดระยะเวลาการขนส่งแต่จะต้องทำการศึกษาต่อไปว่ารูปแบบการขนส่งดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้นกว่าเดิม	๓.๒.๒ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) จัดทำโครงการศึกษาเพื่อการออกแบบรายละเอียด ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ ชน. จะนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๒ ๓.๒.๓ โครงการท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒ ชน. อยู่ระหว่างการศึกษาของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา จะนำเสนอรายงาน EIA ต่อ สผ. ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๒ ๓.๒.๔ โครงการศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทยของดูไบเวิลด์เป็นโครงการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากดูไบเวิลด์แก่รัฐบาลไทย คณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการดังกล่าวเห็นชอบรายงานการศึกษาเบื้องต้นเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒ ขณะนี้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาซึ่งดูไบเวิลด์ว่าจ้างให้ดำเนินการศึกษา อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดความเป็นไปได้ของโครงการและคาดว่าจะการศึกษาจะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๒
๓.๓ รัฐต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าเรือให้สามารถเชื่อมโยงกับแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก (North-South/East-West Economic Corridor) โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ภาคตะวันตกเฉียงใต้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนซึ่งจะนำเข้าและส่งออกสินค้าส่งผ่านมายังท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือน้ำลึกปากบาราที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	๓.๓ การพัฒนาท่าเรือเชื่อมโยงและการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง หน่วยงานในสังกัด คค. ใช้แผนยุทธศาสตร์ของ คค. ในการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๕ เป็นกรอบในการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทั้งหมด

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																									
๓.๔ รัฐต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุนของรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับประโยชน์ของผู้ที่จะใช้บริการท่าเรือน้ำลึกปากบาราในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ทั้งระบบ ตลอดจนการลดระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าซึ่งจะลดระยะเวลาในการขนส่งโดยอ้อมแหลมมะละกาถึง ๒ วัน ในการสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราซึ่งต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างรวมสามระยะเป็นจำนวนถึง ๒๕,๐๕๘ ล้านบาท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการพัฒนารถไฟเข้าสู่ท่าเรือซึ่งจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มอีกประมาณ ๙,๖๓๔ ล้านบาท ซึ่งนับเป็นการลงทุนของภาครัฐที่สูง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องคำนึงถึงอุปสงค์หรือความต้องการในการใช้ท่าเรือ (Demand Drive) ซึ่งหมายถึงประเภทของสินค้า จำนวนตู้สินค้าที่จะใช้บริการและได้ประโยชน์จากการสร้างท่าเรือจะต้องมีความชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการใช้งบประมาณของรัฐมากเกินไปความเหมาะสมซึ่งการศึกษาในเรื่องปริมาณสินค้าจะต้องพิจารณาใน ๓ ระดับที่สำคัญ คือ ๑) สินค้าในประเทศที่มีฐานการผลิตภาคใต้ที่สำคัญ ๒) สินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ๓) สินค้าที่มาจากฝั่งตะวันออก ทั้งนี้ ปริมาณสินค้าในปัจจุบันของภาคใต้ที่ส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง โดยผ่านด่านศุลกากรปาตังเบซาร์กับด่านศุลกากรสะเดา มีประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ TEU หากมีการสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราก็จะสามารถลดการพึ่งพาการส่งออกสินค้าผ่านประเทศเพื่อนบ้านได้ซึ่งผลสรุปจากการวิเคราะห์ในการศึกษา จะสรุปได้ค่อนข้างชัดเจนว่ามีความเป็นไปได้สูงในการก่อสร้างท่าเรือที่ปากคลองบารา	๓.๔ ความคุ้มค่าของโครงการ ๓.๔.๑ ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา ผลตอบแทนโครงการ <table><tr><th></th><th colspan="2">ทางเศรษฐกิจ</th><th colspan="2">ทางการเงิน</th></tr><tr><th>อัตราคิดลดร้อยละ</th><td>๑๒</td><td>๘</td><td>๑๒</td><td>๘</td></tr><tr><td>IRR (%)</td><td>๑๗.๑๔</td><td>๑๗.๑๔</td><td>๒.๒๔</td><td>๒.๒๔</td></tr><tr><td>NPV (ล้านบาท)</td><td>๘,๘๙๖</td><td>๒๗,๙๓๐</td><td>-๙.๓๕๕</td><td>-๙.๕๘๕</td></tr><tr><td>B/C Ratio</td><td>๑.๕๘</td><td>๒.๓๙</td><td>๐.๗๐</td><td>๐.๘๐</td></tr></table> ๓.๔.๒ โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะก่อให้เกิดการจ้างงานทั้งสิ้นประมาณ ๘๙,๙๐๐ คน ระยะก่อสร้างต้องอาศัยแรงงานในการก่อสร้างผู้ขายวัสดุก่อสร้าง รวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ รวม ๓,๕๐๐ คน ๓.๔.๓ ระยะการดำเนินงานท่าเรือ ๓๐ ปี ต้องอาศัยแรงงานในการให้บริการท่าเรือและอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวม ๘๖,๔๐๐ คน		ทางเศรษฐกิจ		ทางการเงิน		อัตราคิดลดร้อยละ	๑๒	๘	๑๒	๘	IRR (%)	๑๗.๑๔	๑๗.๑๔	๒.๒๔	๒.๒๔	NPV (ล้านบาท)	๘,๘๙๖	๒๗,๙๓๐	-๙.๓๕๕	-๙.๕๘๕	B/C Ratio	๑.๕๘	๒.๓๙	๐.๗๐	๐.๘๐
	ทางเศรษฐกิจ		ทางการเงิน																							
อัตราคิดลดร้อยละ	๑๒	๘	๑๒	๘																						
IRR (%)	๑๗.๑๔	๑๗.๑๔	๒.๒๔	๒.๒๔																						
NPV (ล้านบาท)	๘,๘๙๖	๒๗,๙๓๐	-๙.๓๕๕	-๙.๕๘๕																						
B/C Ratio	๑.๕๘	๒.๓๙	๐.๗๐	๐.๘๐																						

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๕ รัฐต้องจัดทำแผนส่งเสริมการพัฒนาการลงทุนโดยจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมภาคใต้ (Southern Seaboard) เพื่อรองรับการพัฒนาซึ่งจะเกิดขึ้นหลังจากการสร้างท่าเรือ โดยอาศัยรูปแบบการพัฒนาของเขตอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง หรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ทั้งนี้ การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการสร้างท่าเรือจะทำให้มีอุปสงค์ในการใช้ท่าเรือมากขึ้น สามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือได้อย่างสูงสุดและทำให้การลงทุนของภาครัฐในการสร้างท่าเรือมีความคุ้มค่าและจะส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม	๓.๕ การจัดทำแผนส่งเสริมการพัฒนาการลงทุน โดยจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมภาคใต้ควบคู่ไปกับการสร้างท่าเรือ สศช. และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้ร่วมกันทำการศึกษาเบื้องต้นของแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๑ และขณะนี้ สศช. อยู่ระหว่างการจัดเตรียมการศึกษารายละเอียดเชิงลึกของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่เพื่อกำหนดเขตการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมในพื้นที่ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
๓.๖ รัฐต้องจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือซึ่งมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนาสำหรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (logistics) อุตสาหกรรมและธุรกิจต่อเนื่อง	๓.๖ การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือ คณะกรรมการ กนอ. ได้มีมติเห็นชอบต่อหลักเกณฑ์การร่วมดำเนินงานจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมประเภทท่าเรือดำเนินงานในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒
๓.๗ รัฐต้องพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งจากภาคอื่นๆ มายังท่าเรือน้ำลึกปากบารา โดยจัดให้มีสถานีขนส่งเพื่อใช้สำหรับการเปลี่ยนโหมดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ	๓.๗ การพัฒนาการขนส่งระบบราง ๓.๗.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เตรียม TOR จัดจ้างที่ปรึกษา ศึกษาความเหมาะสมทางรถไฟ ศึกษา EIA และออกแบบรายละเอียด

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๓.๗.๒ กรณีเส้นทางรถไฟเชื่อมกับท่าเรือปากบารา ปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อมาถึงจังหวัดสตูล ทางรถไฟที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ปากบารามีอยู่ ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางไปจังหวัดตรัง ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของอำเภอละงู โดยมีสถานีกันตังเป็นสถานีที่อยู่ใกล้ที่สุดห่างจากปากบารา (ตามระยะทางถนน) ประมาณ ๑๐๐ กม. อีกเส้นทางหนึ่ง คือ เส้นทางที่ไปทางอำเภอหาดใหญ่ ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกของจังหวัดสตูล โดยมีสถานีที่อำเภอควนเนียง จังหวัดสงขลา อยู่ใกล้ที่สุดห่างจากปากบารา (ตามระยะทางถนน) ประมาณ ๑๑๐ กม. เส้นทางรถไฟในภาคใต้ทั้งหมดเป็นระบบรางเดียว ๓.๗.๓ ที่ปรึกษาเห็นว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๒ และการสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เชื่อมท่าเรือทั้งสอง โอกาสที่เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่จะได้ขนถ่ายสินค้าระหว่างฝั่งทะเลทั้งด้านตะวันออกและตะวันตกสูงมากเพราะระยะเวลานั้น แต่ประเทศไทยต้องสร้างโครงข่ายการขนส่งคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และการขนส่งทางท่อ ซึ่งที่ปรึกษา ได้เสนอแนวเส้นทางการต่อเชื่อมท่าเรือปากบาราด้วยทางรถไฟจากสถานีรถไฟอำเภอควนเนียง จังหวัดสงขลา

/๓.๗.๔ ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๓.๗.๔ มีความจำเป็นต้องเร่งรัดการก่อสร้างระบบรางคู่บางช่วง เช่น ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นต้น เพื่อให้วิ่งสวนทางกันได้และเป็นการเพิ่มปริมาณความสามารถในการรองรับสินค้าในระบบรางให้สูงขึ้นถึง ๖๐๐,๐๐๐ TEU/ปี ๓.๗.๕ อย่างไรก็ตาม รฟท. ยังไม่ได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการ
๓.๘ รัฐต้องมีความชัดเจนในการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวและการประมงชายฝั่ง โดยต้องคำนึงถึงการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมหลังพื้นที่ท่าเรือให้มีความเหมาะสม	๓.๘ มาตรการที่ชัดเจนในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๓.๘.๑ ประสบกับปัญหาการนำแผนไปสู่การปฏิบัติในแต่ละขั้นตอนของการพัฒนาโครงการ ซึ่งมีแนวทางแก้ไข คือ การดำเนินงานในแต่ละขั้นตอน ผู้รับผิดชอบจะต้องดำเนินการตามมาตรการที่เสนอแนะอย่างเคร่งครัดโดยเฉพาะในช่วงระยะก่อสร้างโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา จะต้องกำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาตามมาตรการที่เสนอแนะอย่างเคร่งครัด ๓.๘.๒ นอกจากนั้นหลังจาก EIA ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม (กก.วล.) แล้ว ยังมีคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยภาคเอกชน ผู้แทนท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สผ. ชน. ฯลฯ เพื่อควบคุมให้การดำเนินโครงการเป็นไปตามมติของ กก.วล. อีกด้วย ๓.๘.๓ การพิจารณาประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรคำนึงถึงข้อเท็จจริงด้านสภาพแวดล้อมในอดีตประกอบการพิจารณาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ลงทุนโครงการ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๙ รัฐต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านการรักษาสีงแวดล้อมในบริเวณการสร้างท่าเรือ ตลอดจนให้ความสำคัญต่อชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบด้านวัฒนธรรมและวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปโดยรัฐควรมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาฝีมือแรงงานที่อยู่ในพื้นที่เพื่อรองรับต่อโอกาสการจ้างงานในอนาคต	๓.๙ ปัจจัยด้านการรักษาสีงแวดล้อม ๓.๙.๑ การส่งเสริมให้เครือข่ายภาคประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็ง โดยการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนชุมชนและมีแผนงานรองรับการฝึกยกระดับฝีมือแรงงานให้แรงงานมีทักษะฝีมือเพิ่มขึ้นในสาขาวิชาชีพตามความต้องการของตลาดแรงงานและผู้เข้ารับการฝึกทักษะฝีมือโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ๓.๙.๒ ขน. ได้จัดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกขั้นตอนทั้งในขั้นตอนการศึกษาโครงการและในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ โดยได้กำหนดเป็นแผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมในแต่ละระยะการพัฒนา ๓.๙.๓ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาเรื่องผลกระทบสีงแวดล้อมโดยละเอียด เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ใกล้เคียงกับแหล่งท่องเที่ยวและอุทยานแห่งชาติทางทะเลของประเทศ รวมทั้งต้องดำเนินการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ ๓.๙.๔ การดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนผู้รับผิดชอบจะต้องพิจารณาจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์ พร้อมทั้งจะต้องกำกับดูแลการทำงานของหน่วยงานดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓.๑๐ ปัจจุบันยังมีความต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมบางส่วนในการจัดทำแผนธุรกิจที่จะให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ ในการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน ไม่ว่าจะเป็นโดยรัฐหรือภาคเอกชน ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นกำหนดแนวคิด, (Conceptual) ของโครงการในการใช้ศักยภาพของภูมิประเทศ เพื่อลดเวลาและระยะทางการขนส่งสินค้า จึงต้องศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ในการจัดทำแผนธุรกิจ (Business Plan) บนฐานการให้ภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศลงทุนในรูปแบบสหพันธ์ เพื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนเองโดยรัฐให้เห็นผลดีผลเสียที่ชัดเจน โดยการแข่งขันที่เป็นธรรมและไม่ผูกขาด โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ ๓.๑๑ รัฐควรใช้โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นการลงทุนโครงการสาธารณะขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับมหภาค ซึ่งจะทำให้เกิดเงินหมุนเวียนในระบบภายใต้ภาวะวิกฤตด้านการเงินและการลงทุนของโลก	๓.๑๐ การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำแผนธุรกิจ คณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs (Public Private Partnerships) โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกรณ์ศักดิ์ สกราวสุ) เป็นประธาน ได้เห็นชอบให้ดำเนินการปรับปรุงระเบียบหลักเกณฑ์ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อสร้างความชัดเจนในการปฏิบัติงานและสามารถดำเนินโครงการ PPPs ตามนโยบายรัฐบาล โดยมอบหมายให้ กค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สศช. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานอัยการสูงสุด จัดทำแนวทางการปรับปรุงระเบียบหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป และได้มอบหมายให้ กค. ไปศึกษาแนวทางในการปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือยกร่างกฎหมาย PPPs ใหม่ เพื่อให้มีกฎหมายกำกับกับการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐในรูปแบบ PPPs เป็นการเฉพาะในระยะต่อไป ๓.๑๑ โครงการลงทุนสาธารณะขนาดใหญ่ ๓.๑๑.๑ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้เสนอเรื่องแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ ๒ ให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒ ซึ่งคณะกรรมการ รศก. มีมติให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ ๒ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๑.๕๖ ล้านล้านบาท ประกอบด้วยการลงทุนใน ๗ สาขา ได้แก่

/(๑) ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็นของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	(๑) สาขาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (๒) สาขาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย ๙ สาขาย่อย ได้แก่ การขนส่งและโลจิสติกส์ พลังงาน สื่อสารท่องเที่ยว การศึกษา สาธารณสุข สวัสดิภาพประชาชน วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (๓) สาขาส่งเสริมการท่องเที่ยว (๔) สาขาเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (๕) สาขาการปฏิรูปการศึกษา (๖) สาขาพัฒนาระบบสาธารณสุข (๗) สาขาการยกระดับรายได้ของชุมชน โดยโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา ได้รับการบรรจุไว้ในสาขาย่อยด้านขนส่งและโลจิสติกส์แล้ว ๓.๑๑.๒ ความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กค. - โครงการฯ ได้ถูกบรรจุในแผนการฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ ๒ แล้ว โดยมีวงเงินโครงการในช่วงปี ๒๕๕๓-๒๕๕๕ เท่ากับ ๕,๓๒๗.๑๔ ล้านบาท - สบน. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ ๒ อยู่ระหว่างการพิจารณาแหล่งเงินทุนและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ ๒ ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง
กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๒



(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

18 มิ.ย. 2552

ร.อ.ดร.
ผอ.
ผอ.
จ.
.....