สคค. 2/๕๖
31 มี.ค.54
15.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส992 สคค
รับที่ : ธ3046/54 วก.
วันที่ : 31 มี.ค. 54 เวลา: 14:26

ด่วนที่สุด
ที่ กค ๐๓๑๓/ส๙๙๒

กระทรวงการคลัง
ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔

เรื่อง โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ จำนวน ๑๒๐ ชุด

๒. สรุปคำเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี จำนวน ๑๒๐ ชุด

๓. ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา จำนวน ๕ ชุด

๔. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา จำนวน ๕ ชุด

ด้วยกระทรวงการคลังได้รับแจ้งจากกรมธนารักษ์ว่า ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ สข.๑๐๒๙ และ สข.๑๐๓๐ ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา และมีความเห็นว่าการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาด้วยการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและการขุดลอกเพื่อรักษาความลึกของร่องน้ำสงขลาที่ระดับ ๙ เมตร จะเป็นการเพิ่มศักยภาพของท่าเรือสงขลาให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย เพื่อลดความสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและสามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกในภาคใต้ได้อีก ๓๐ ปี โครงการนี้ จึงเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นการเสริมระบบโลจิสติกส์ อันเป็นปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจให้มีความเข้มแข็ง สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆได้ ในขณะเดียวกันก็ได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการดังกล่าวแล้วอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงมีความสมควรอย่างยิ่งที่จะดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาตามแนวทางดังกล่าว

กระทรวงการคลังขอเรียน ดังนี้

๑. <u>ความเป็นมาของโครงการ</u>

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๓๐ ให้กระทรวงการคลังคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารและดำเนินการท่าเรือสงขลาและภูเก็ต เมื่อกระทรวงการคลังได้ดำเนินการประกวดราคาแล้วปรากฏว่ามีแต่เอกชนยื่นข้อเสนอเข้าบริหารท่าเรือสงขลาเท่านั้น ส่วนท่าเรือภูเก็ตไม่มีเอกชนรายใดสนใจ กระทรวงการคลังจึงยกเลิกการประกวดราคาและใช้วิธีคัดเลือกพิเศษโดยการเจรจาตกลงและกำหนดเป็นเงื่อนไขให้ผู้เข้าบริหารท่าเรือสงขลาต้องรับบริหารท่าเรือภูเก็ตด้วย ผลปรากฏว่าบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้รับสิทธิการบริหารจัดการท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต ตามสัญญาการจัดการบริหารงานและดำเนินกิจการท่าเรือ ณ ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต สัญญาหมายเลขที่ พิเศษ ๑/๑๙๘๘ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๓๑ มีกำหนดระยะเวลา ๑๐ ปี นับตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๓๑ ถึงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๔๑ และได้มีการต่ออายุสัญญาให้แก่บริษัทฯ อีก ๓ ครั้งๆละ ๕ ปี ดังนี้

ครั้งแรก นับตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๑ ถึงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๔๖
ครั้งที่สอง นับตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๖ ถึงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๑
ครั้งที่สาม นับตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖

โดยบริษัทฯได้ชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้กรมธนารักษ์ ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมคงที่ (กำหนดเป็นจำนวนแน่นอน) และส่วนแบ่งรายได้ (รายได้ส่วนที่เกินจุดคุ้มทุน) จากการบริหารจัดการท่าเรือสงขลา มีรายละเอียด ดังนี้

๒๑ ต.ค. ๒๕๓๑ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๓๖ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๑๖.๒๑ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๓๐ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๗๕ ล้านบาท หรือร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๑๐๐ ล้านบาท

๒๑ ต.ค. ๒๕๓๖ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๔๑ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๑๘.๔๐ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๑๐๐ ล้านบาท

๒๑ ต.ค. ๒๕๔๑ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๔๖ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๒๐.๘๘ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๑๖๐ ล้านบาท

๒๑ ต.ค. ๒๕๔๖ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๔๗ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๒๐.๘๘ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๑๖๐ ล้านบาท

๒๑ ต.ค. ๒๕๔๗ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๕๑ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๒๔.๐๐ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๒๐๐ ล้านบาท

๒๑ ต.ค. ๒๕๕๑ - ๒๐ ต.ค. ๒๕๕๖ ค่าธรรมเนียมคงที่ปีละ ๒๘.๐๐ ล้านบาท และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ ๔๕ ของรายได้ส่วนที่เกิน ๒๒๐ ล้านบาท

๑.๒ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด แจ้งว่า การบริหารจัดการท่าเรือสงขลามีปัญหาสำคัญที่ต้องแก้ไขเป็นการเร่งด่วน คือปัญหาปริมาณการส่งออกยางพาราซึ่งเป็นสินค้าหลักในการส่งออกของภาคใต้ ผ่านท่าเรือสงขลาลดลงอย่างต่อเนื่องโดยเมื่อปี ๒๕๓๓ มีสัดส่วนการส่งออกยางพาราผ่านท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียใกล้เคียงกันอยู่ที่ร้อยละ๒๔ ต่อร้อยละ ๒๕ แต่เมื่อปี ๒๕๕๑ กลับมีสัดส่วนที่แตกต่างกันอย่างมาก คืออยู่ที่ร้อยละ ๑๑ ต่อร้อยละ ๕๖ โดยมีสาเหตุที่สำคัญ ๓ ประการ ประกอบด้วย

(๑) ท่าเรือสงขลาไม่มีเครนหน้าท่ามานับตั้งแต่สร้างท่าเรือ ทำให้เรือขนาดใหญ่สายเดินเรือไปยังจีนและญี่ปุ่นซึ่งไม่มีเครนประจำเรือ ไม่สามารถเข้าจอดเพื่อรับส่งสินค้าโดยตรงได้ การส่งออกยางพาราภาคใต้ผ่านท่าเรือสงขลาไปยังจีนและญี่ปุ่นต้องขนใส่เรือคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กที่มีเครนประจำเรือแล้ว จึงนำไปถ่ายใส่เรือขนาดใหญ่ที่ท่าเรือสิงคโปร์เพื่อส่งต่อไปยังจีนและญี่ปุ่น ในขณะที่ท่าเรือปีนังมีการขนส่งโดยเรือขนาดใหญ่สู่จีนและญี่ปุ่นโดยตรง เป็นเหตุให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือสงขลาสูงกว่าท่าเรือปีนัง บริษัทฯเสนอว่าสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างหน้าท่าเรือเพื่อติดตั้งเครนหน้าท่า เพื่อให้เรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่สามารถเข้าจอดเพื่อรับส่งสินค้าระหว่างสงขลากับจีนและญี่ปุ่นได้โดยตรง ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือสงขลากับจีนและญี่ปุ่นลดลง

(๒) ปัญหาความลึกของร่องน้ำ ซึ่งตามสัญญาฯข้อ ๗.๒(ง) กำหนดให้รัฐต้องรักษาความลึกของร่องน้ำที่ระดับ ๙ เมตร แต่ที่ผ่านมารัฐไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฯเพราะปัจจุบันร่องน้ำมีความลึกเฉลี่ยเพียง ๗ เมตร ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเพื่อใช้บริการได้ บริษัทฯเสนอว่าการแก้ปัญหานี้รัฐควรกำหนดเงื่อนไขในสัญญาให้ชัดเจนเพื่อกำหนดวิธีการที่จะทำให้ร่องน้ำมีความลึก ๙ เมตร ตลอดเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะกำหนดความสำเร็จของโครงการลงทุนครั้งนี้

(๓) ปัญหาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคใต้ ยังขาดการพัฒนาและส่งเสริมจากภาครัฐทำให้โรงงานอุตสาหกรรมมีน้อย ส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็น สินค้าเกษตร ส่วนสินค้านำเข้ามีปริมาณน้อย ทำให้ต้นทุนค่าระวางเรือสูงขึ้น บริษัทฯเสนอว่า รัฐบาลควรมีนโยบายที่เป็นรูปธรรมในการส่งเสริมและพัฒนาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคใต้

โดยบริษัทฯเห็นว่าแม้รัฐบาลมีแผนที่จะก่อสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒ ด้วยงบลงทุนกว่า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อเพิ่มศักยภาพระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้ตอนล่าง แต่โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการศึกษาทำให้ไม่อาจกำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการได้ชัดเจน และมีความเป็นไปได้น้อยเพราะใช้เงินลงทุนสูง ในขณะที่ท่าเรือสงขลามีปัญหาเร่งด่วนที่ต้องแก้ไขไม่อาจรอผลสรุปจากโครงการท่าเรือสงขลาแห่งที่ ๒ บริษัทฯจึงตัดสินใจที่จะลงทุนปรับปรุงโครงสร้างหน้าท่าและติดตั้งเครนหน้าท่าทันที ๒ ตัวและอีก ๑ ตัวใน ๘ ปีข้างหน้า พร้อมทั้งปรับปรุงลานตู้สินค้าและเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าด้วยเครนขนาดใหญ่ด้วยเงินลงทุนประมาณ ๑,๘๕๔ ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ความสามารถท่าเรือในการรองรับสินค้าเพิ่มมากขึ้นจาก ๑๕๐,๐๐๐ TEU/ ปี เป็น ๔๒๐,๐๐๐ TEU/ปี รองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกในภาคใต้ในอนาคตได้ ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นที่ท่าเรือที่มีอยู่ โดยไม่ต้องมีการถมทะเลเพื่อเพิ่มพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งเงื่อนไข ข้อ๑.๖.๒ ของสัญญาฯกำหนดว่า ...ระหว่างอายุสัญญา หากมีการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ เช่น ปริมาณความแออัด ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ความจำเป็นที่เกี่ยวกับการลงทุนหรือการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของทางราชการ คู่สัญญาอาจจะมีการพิจารณาทบทวนหรือเจรจาตกลงกันใหม่ตามความเห็นชอบของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายก็ได้ เงื่อนไขข้อตกลงที่จะมีการพิจารณาทบทวนหรือเจรจากันใหม่อาจรวมถึงการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขทางการเงินและเกี่ยวกับอายุของสัญญาก็ได้... บริษัทฯจึงขอให้กรมธนารักษ์พิจารณาให้ความเห็นชอบให้บริษัทฯดำเนินการแผนพัฒนาท่าเรือสงขลา พร้อมทั้งขยายอายุสัญญาบริหารจัดการท่าเรือสงขลาออกไปอีก ๒๕ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗-๒๕๘๑ โดยรัฐบาลต้องกำหนดเงื่อนไขที่จะรับประกันวิธีการรักษาร่องน้ำท่าเรือให้มีความลึก ๙ เมตรตลอดเวลาเพื่อความสำเร็จของโครงการที่จะสนองต่อนโยบายของรัฐบาลที่จะพัฒนาท่าเรือสงขลาให้เป็นท่าเรือหลักสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยตรงจากภาคใต้ตอนล่าง และเพิ่มศักยภาพให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังเพื่อลดความสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ อีกทั้งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ในอนาคต

๒. แนวทางการแก้ไขปัญหาความลึกของร่องน้ำ

กรณีปัญหาความลึกของร่องน้ำ ที่มีความลึกเฉลี่ยเพียง ๗ เมตร ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเพื่อใช้บริการได้ ซึ่งบริษัทฯเสนอว่ารัฐควรกำหนดมาตรการที่จะรักษาระดับความลึกของร่องน้ำเดินเรือแห่งนี้ให้ได้ ๙ เมตร ตลอดเวลา เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่จะกำหนดความสำเร็จของโครงการนี้ กรมธนารักษ์จึงได้มีหนังสือหารือกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับแนวทางที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่สามารถรักษาระดับความลึกของร่องน้ำที่ ๙ เมตร ซึ่งกรมเจ้าท่าได้มีหนังสือตอบข้อหารือของกรมธนารักษ์ว่า

๑) ร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา อยู่บริเวณปากทางระบายน้ำจากทะเลสาบสงขลาออกสู่ทะเล การตกตะกอนในร่องน้ำสงขลาจึงมีอัตราที่สูงมาก แม้กรมเจ้าท่าจะดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาอยู่เป็นประจำ โดยขอตั้งงบประมาณจ้างเหมาเอกชนขุดลอกเป็นระยะสลับกับการขุดลอกเอง ประมาณ ๔ - ๕ ปีต่อครั้ง แต่ด้วยจำกัดด้านงบประมาณ ปริมาณตะกอนสะสมจึงเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้บางช่วงเวลาความลึกร่องน้ำสงขลาไม่ได้ตามที่กำหนด ๙ เมตร

๒) การขุดลอกที่สามารถรักษาระดับความลึกของร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดเวลา ต้องใช้งบประมาณราว ๗๐ ล้านบาทต่อปี (จ้างเหมาขุดลอก ปริมาณเนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร/ปี วงเงินประมาณ ๖๐ ล้านบาท (๖๐ บาท/ลบ.ม) และการขุดลอกเอง (ต่อจากการจ้างเหมา) ปริมาณเนื้อดินประมาณ ๖๗๑.๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร/ปี ค่าใช้จ่ายรวม ๑๐ ล้านบาท)

๓) สำหรับรูปแบบการดำเนินการขุดลอก ๓ รูปแบบ ที่กรมธนารักษ์จะกำหนดเป็นเงื่อนไขเพื่อความสำเร็จในการดำเนินโครงการนี้ กรมเจ้าท่าเห็นว่า

<u>รูปแบบที่หนึ่ง</u> ให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ตั้งงบประมาณรายจ่ายในวงเงินที่สามารถดำเนินการขุดลอกเพื่อรักษาระดับความลึกของร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดเวลา เห็นว่าการดำเนินการดังกล่าวต้องใช้งบประมาณสูงมาก (ราว ๗๐ ล้านบาทต่อปี) และจะต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณเป็นประจำทุกปี แต่เนื่องจากการขอตั้งงบประมาณเพื่อการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำในแต่ละปีมีจำนวนมาก ประกอบกับงบประมาณของประเทศมีจำนวนจำกัด จึงมีโอกาสน้อยและไม่สามารถประกันว่าจะได้รับการสนับสนุนงบประมาณดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

<u>รูปแบบที่สอง</u> ให้เอกชนสนับสนุนค่าใช้จ่ายบางส่วนที่เกินจากงบประมาณที่กรมเจ้าท่าได้รับ เห็นว่า หากให้เอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการจ้างเหมาขุดลอก และให้กรมเจ้าท่าดำเนินการขุดลอกต่อจากการจ้างเหมาน่าจะมีโอกาสเป็นไปได้มากกว่ารูปแบบที่หนึ่ง แต่หากการขุดลอกโดยการจ้างเหมาแล้วเสร็จใกล้ปลายปีงบประมาณ กรมเจ้าท่าอาจมีปัญหาจากงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด อาจไม่สามารถดำเนินการขุดลอกต่อจากการขุดลอกโดยการจ้างเหมาได้จนกว่าจะมีการจ้างเหมาครั้งต่อไป ในทางตรงกันข้ามหากให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ตั้งงบประมาณจ้างเหมาขุดลอก โดยให้เอกชนสนับสนุนงบประมาณเข้าดำเนินการต่อจากการจ้างเหมา งบประมาณที่ขอตั้งอาจถูกปรับลดตามความจำเป็นดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถรับประกันว่าจะทำการขุดลอกรักษาความลึกของร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ ๙ เมตร

<u>รูปแบบที่สาม</u> กรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการขุดลอกโดยให้เอกชนเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการขุดลอกทั้งหมดแทนกรมเจ้าท่า ซึ่งดำเนินการตามมาตรา ๑๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ เห็นว่ารูปแบบนี้มีความเป็นไปได้ เนื่องจากสามารถแก้ไขปัญหาข้อจำกัดด้านงบประมาณในการดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาได้ เพราะทำให้มีงบประมาณเพียงพอที่จะดำเนินการขุดลอกอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาความลึกของร่องน้ำสงขลา ที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดเวลา โดยการให้เอกชนโอนเงินงบประมาณจำนวนดังกล่าวให้กรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าสามารถกันเงินงบประมาณส่วนนี้เป็นการเฉพาะเพื่อการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กรมเจ้าท่าจะดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำสงขลา ปริมาณวัสดุขุดลอก ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร งบประมาณจำนวน ๗๒ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการประมาณ ๘ เดือน

<u>๓. การดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕</u>

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๖ กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้วนำเสนอให้กระทรวงการคลังพิจารณาตามมาตรา ๘ (๒) และมาตรา ๙ (๒) เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการตามมาตรา ๑๒ ก่อนแต่งตั้งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานและพิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ กรมธนารักษ์จึงได้มีคำสั่งที่ ๒๐๘/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา และคำสั่งที่ ๒๓๑/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะทำงานประเมินราคาทรัพย์สินของท่าเรือสงขลา เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯให้กระทรวงการคลังพิจารณาตามนัยมาตรา ๘ และมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ดังนี้

๓.๑ ผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเรือสงขลา

คณะทำงานศึกษาฯได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการฯ ตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ เสร็จเรียบร้อยแล้วสรุปได้ ดังนี้

(๑) ความสอดคล้องของโครงการ

จากการประมวลความเชื่อมโยงของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ นโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวงการคลังและกรมธนารักษ์ ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดชายแดนภาคใต้/กลุ่มจังหวัดสงขลา-สตูล/จังหวัดสงขลา สามารถสรุปได้ว่า โครงการพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงท่าเรือสงขลามีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามกรอบวิสัยทัศน์ ภารกิจ เป้าหมายและยุทธศาสตร์ในทุกระดับ ดังนี้

๑) การเสริมสร้างเศรษฐกิจของประเทศให้มีความสมดุลและยั่งยืน โดยเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

๒) ช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)

๓) สร้างศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ

๔) ส่งเสริมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า อันถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับความสอดคล้องของโครงการต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมนั้นพบว่า โครงการพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงท่าเรือสงขลามีความสอดคล้องสภาพเศรษฐกิจและแนวโน้มสังคมโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเรื่องของการรองรับปริมาณและกิจกรรมทางการค้าที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันปริมาณการค้าและบริการระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วมาก โดยแนวโน้มการส่งออกของไทยในปี ๒๕๕๓ ยังคงขยายตัวได้ดี ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการส่งออกสินค้า (ในรูปดอลลาร์สหรัฐ) เดือนสิงหาคม ๒๕๕๓ มีการขยายตัวติดต่อกันเป็นเดือนที่ ๑๐ ที่ร้อยละ ๒๓.๙ ต่อปี ส่งผลให้ ๘ เดือนแรกของปีการส่งออกขยายตัวร้อยละ ๓๒.๖ ต่อปี ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจการคลังคาดว่าในปี ๒๕๕๓ การส่งออกสินค้า (ในรูปดอลลาร์สหรัฐ) จะขยายตัวที่ร้อยละ ๒๕.๐ ต่อปี

(๒) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านกายภาพ

จากการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านกายภาพพบว่า ที่ดินราชพัสดุแปลงที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งชุมชน มีความพร้อมทั้งในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อีกทั้งมีระบบการคมนาคมที่สะดวกสบาย แต่เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อใช้เป็นท่าเรือและใช้เป็นพื้นที่หลังท่ารองรับกิจการที่เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือเต็มพื้นที่แล้ว ประกอบกับการถมทะเลหลวงเพื่อขยายพื้นที่

โครงการอาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ประกอบอาชีพเลี้ยงปลาในกระชังบริเวณทะเลสาบสงขลาจนเกิดการต่อต้านจากประชาชนได้ ดังนั้น การเพิ่มศักยภาพของท่าเรือสงขลาในขณะนี้จึงสามารถทำได้เพียงการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือ เช่น การปรับผังพื้นที่การใช้ประโยชน์ การเพิ่มเครื่องจักร เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่จะนำมาสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการทำงานเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

(๓) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการตลาด

จากการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดสามารถสรุปได้ว่า เมื่อมีการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือตามแนวทางที่บริษัทฯเสนอแล้ว คาดว่าโครงการพัฒนาท่าเรือสงขลาจะมีความเป็นไปได้ทางการตลาด เพราะอุปสงค์ในการใช้บริการที่ท่าเรือสงขลาจะเพิ่มขึ้น โดยดึงปริมาณสินค้ามาจากคู่แข่งให้มาใช้บริการท่าเรือสงขลามากขึ้น โดยเฉพาะยางพาราและผลิตภัณฑ์ไม้ยางพารา ทั้งนี้ แรงจูงใจที่ทำให้ลูกค้าหันมาใช้บริการท่าเรือสงขลาเพิ่มขึ้นก็เนื่องมาจากค่าระวางเรือลดลงและต้นทุนการส่งออกสินค้าของผู้ส่งออกลดลงในระดับที่สามารถแข่งขันกับการนำสินค้าไปส่งออกผ่านท่าเรือคู่แข่งได้ ประกอบกับท่าเรือสงขลามีข้อได้เปรียบคู่แข่งหลายประการ เช่น ต้นทุนการขนส่งทางบกถูกกว่าคู่แข่ง มีความสะดวกในการใช้บริการมากกว่า เนื่องจากใช้ภาษาเดียวกันในการสื่อสาร ติดต่อประสานงานง่ายตลอดจนลูกค้ามีความรู้จักและคุ้นเคยกันมานาน เป็นต้น

(๔) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านกฎหมายและเทคนิค

โครงการพัฒนาท่าเรือสงขลาจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ

๑.กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมชุมชนท่าเรือน้ำลึกสงขลา จังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๔๘ ขยายระยะเวลาครั้งที่ ๑ ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๓ (หมดอายุวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๔)

๒.ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.)๒๕๕๓เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

๓.กฎหมายเกี่ยวกับที่ราชพัสดุ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.๒๕๑๘ กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้ และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.๒๕๔๕ ข้อ ๒๓ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในที่ราชพัสดุ พ.ศ.๒๕๕๒ และคำสั่งกรมธนารักษ์ ที่ ๒๙๖/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าเช่า ค่าทดแทนและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการจัดหาผลประโยชน์ในที่ราชพัสดุ

๔.พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๕.พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และกฎกระทรวงฉบับที่ ๖๓ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

สำหรับการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านเทคนิคนั้น มีรายละเอียดกิจกรรมการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ๒ ส่วนคือ

(๑) การติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า - เป็นการดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าและเพิ่มโอกาสในการรองรับเรือสินค้าที่ไม่มีปั้นจั่นประจำเรือ โดยการติดตั้งปั้นจั่นจำนวน ๒ ตัว และจะเพิ่มปั้นจั่นหน้าท่าเป็น ๓ ตัว เมื่อปริมาณสินค้าได้ขยายตัวมากกว่า ๓๐๐,๐๐๐ TEUต่อปี ปั้นจั่นหน้าท่าที่เลือกใช้ เป็นปั้นจั่นสำหรับการยกตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ (Container Gantry Crane) มีความสามารถในการยกตู้คอนเทรนเนอร์ ประมาณ ๓๐ ตู้ต่อชั่วโมง

(๒) การปรับปรุงผังท่าเรือ - ประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารสำนักงานขนาด ๓,๘๔๐ ตารางเมตร, การโยกย้ายและปรับพื้นที่กลุ่มบริเวณโรงบรรจุสินค้าและโรงอาหาร และกลุ่มอาคารฝ่ายปฏิบัติการ โรงจอดรถ และหอถังสูง, งานขยายลานตู้สินค้าและดาดพื้นบริเวณพื้นที่กลุ่มบริเวณโรงบรรจุสินค้าและโรงอาหาร และกลุ่มอาคารฝ่ายปฏิบัติการ โรงจอดรถ และหอถังสูง พื้นที่หลังท่าหมายเลข ๑ (ด้านทิศตะวันออกของท่าเรือใกล้โรงซ่อมบำรุง) ลานตู้สินค้าเปล่า, การปรับปรุงถนนทางเข้าออก และเครื่องหมายจราจร และการโยกย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการจะต้องใช้เงินลงทุนของโครงการทั้งสิ้น ๑,๘๕๔,๓๖๑,๕๐๐ บาท ประกอบด้วย เงินลงทุนในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ ๕๙๓,๒๘๑,๕๐๐ บาท และเงินลงทุนเครื่องจักรอุปกรณ์ท่าเรือ ๑,๒๖๑,๐๘๐,๐๐๐ บาท

อย่างไรก็ตาม ก่อนหน้าการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการในครั้งนี้ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ดำเนินการถมทะเลหลวง เนื้อที่ประมาณ ๔ ไร่ เพื่อย้ายที่ตั้งด่านท่าเรือและปรับปรุงระบบจราจรของท่าเรือสงขลา ซึ่งการถมทะเลดังกล่าวขัดต่อพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๔๕๖ มาตรา ๑๑๗ วรรคหนึ่ง โดยศาลได้ตัดสินและมีคำพิพากษาให้บริษัทชำระค่าปรับ และบริษัทได้ชำระค่าปรับตามความผิดแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุญาตการกระทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำจากกรมเจ้าท่าให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ให้ความเห็นชอบ ดังนั้น ในการพัฒนาโครงการจึงมีข้อจำกัดทางด้านกายภาพในบริเวณที่มีการถมทะเลเพิ่มเติมคือ การปรับผังพื้นที่การใช้ประโยชน์ในบริเวณดังกล่าวเพื่อปรับปรุงถนนทางเข้าออกและเครื่องหมายจราจรจะสามารถดำเนินการได้เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว

(๕) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน

ประกอบด้วย ๒ กรณี คือ การให้ผู้เช่ารายเดิมเป็นผู้ได้รับสิทธิการเช่าและบริหารโครงการและการเปิดประมูลให้เอกชนเช่าและบริหารโครงการ โดยมีผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินในแต่ละกรณีดังนี้

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการกรณีผู้เช่าเดิมได้รับสิทธิการเช่า

รายการ	กรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมด	เอกชนรับภาระค่าขุดลอกบางส่วน	เอกชนรับภาระค่าขุดลอกทั้งหมด
ระยะเวลาเช่า ๑๕ ปี		เอกชนไม่สามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนได้ เนื่องจากได้รับผลตอบแทนน้อยกว่า ๑๐.๐๘% ซึ่งเป็นอัตราที่ภาคเอกชนคาดหวัง ดังนั้นผลตอบแทนในกรณีนี้จึงเท่ากับกรณีกรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมด	
NPV @ ๗% (บาท)	๑๒๕,๓๕๕,๐๐๐		(๓๖๓,๙๓๕,๐๐๐)
IRR (%)	๙.๑๒%		๑.๔๖%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๒		๐.๙๕
Payback period (ปี)	๑๐		๑๔
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	ไม่มีความเป็นไปได้		ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๒๐ ปี			
NPV @ ๗% (บาท)	๒๙๖,๖๐๖,๐๐๐	๒๓๖,๖๑๐,๐๐๐	(๒๐๖,๐๐๖,๐๐๐)
IRR (%)	๑๑.๐๒%	๑๐.๑๔%	๔.๕๗%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๓	๑.๐๓	๐.๙๘
Payback period (ปี)	๑๐	๑๐	๑๔
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้	เป็นไปได้	ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๒๕ ปี			
NPV @ ๗% (บาท)	๓๙๐,๐๕๘,๐๐๐	๒๗๑,๔๗๑,๐๐๐	(๑๖๑,๒๘๑,๐๐๐)
IRR (%)	๑๑.๖๗%	๑๐.๑๒%	๕.๒๔%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๔	๑.๐๓	๐.๙๘
Payback period (ปี)	๑๐	๑๑	๑๔
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้	เป็นไปได้	ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๓๐ ปี			
NPV @ ๗% (บาท)	๔๔๗,๙๐๕,๐๐๐	๒๘๕,๖๖๕,๐๐๐	(๑๙๖,๔๑๕,๐๐๐)
IRR (%)	๑๑.๙๖%	๑๐.๑๐%	๔.๖๔%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๔	๑.๐๓	๐.๙๘
Payback period (ปี)	๑๐	๑๑	๑๔
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้	เป็นไปได้	ไม่มีความเป็นไปได้

หมายเหตุ - กรณีระยะเวลาเช่า ๒๐ ปี เอกชนสามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนเริ่มต้นที่ ๙.๘ ล้านบาทต่อปี (ปรับ ๓% ทุกปี)

- กรณีระยะเวลาเช่า ๒๕ ปี เอกชนสามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนเริ่มต้นที่ ๑๘.๒ ล้านบาทต่อปี (ปรับ ๓% ทุกปี)
- กรณีระยะเวลาเช่า ๓๐ ปี เอกชนสามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนเริ่มต้นที่ ๒๑ ล้านบาทต่อปี (ปรับ ๓% ทุกปี)

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการกรณีเปิดประมูลใหม่

รายการ	กรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมด	เอกชนรับภาระค่าขุดลอกบางส่วน	เอกชนรับภาระค่าขุดลอกทั้งหมด (๗๐ ล้านบาทต่อปี ปรับ ๓% ทุกปี)
ระยะเวลาเช่า ๑๕ ปี		เอกชนไม่สามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนได้ เนื่องจากได้รับผลตอบแทนน้อยกว่า ๑๐.๐๘% ซึ่งเป็นอัตราที่ภาคเอกชนคาดหวัง ดังนั้นผลตอบแทนในกรณีนี้จึงเท่ากับกรณีกรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมด	
NPV @ ๗% (บาท)	๖๘,๘๗๓,๐๐๐		(๔๒๕,๑๙๐,๐๐๐)
IRR (%)	๘.๑๑%		๐.๗๙%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๑		๐.๙๔
Payback period (ปี)	๑๐		๑๕
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	ไม่มีความเป็นไปได้		ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๒๐ ปี		เอกชนไม่สามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนได้ เนื่องจากได้รับผลตอบแทนใกล้เคียงกับ ๑๐.๐๘% ซึ่งเป็นอัตราที่ภาคเอกชนคาดหวัง ดังนั้นผลตอบแทนในกรณีนี้จึงเท่ากับกรณีกรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมด	
NPV @ ๗% (บาท)	๒๔๐,๑๒๔,๐๐๐		(๒๖๗,๒๖๒,๐๐๐)
IRR (%)	๑๐.๑๐%		๓.๙๗%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๓		๐.๙๗
Payback period (ปี)	๑๐		๑๕
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้		ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๒๕ ปี			
NPV @ ๗% (บาท)	๓๓๓,๕๗๗,๐๐๐	๒๗๙,๑๘๓,๐๐๐	(๒๒๒,๕๓๖,๐๐๐)
IRR (%)	๑๐.๘๐%	๑๐.๑๓%	๔.๖๗%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๓	๑.๐๓	๐.๙๘
Payback period (ปี)	๑๐	๑๑	๑๕
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้	เป็นไปได้	ไม่มีความเป็นไปได้
ระยะเวลาเช่า ๓๐ ปี			
NPV @ ๗% (บาท)	๓๙๑,๔๒๔,๐๐๐	๒๙๙,๒๖๗,๐๐๐	(๒๕๗,๖๗๑,๐๐๐)
IRR (%)	๑๑.๑๒%	๑๐.๑๒%	๔.๐๑%
B/C ratio; ๗%	๑.๐๔	๑.๐๓	๐.๙๘
Payback period (ปี)	๑๐	๑๑	๑๕
สรุปความเป็นไปได้ในการลงทุน	เป็นไปได้	เป็นไปได้	ไม่มีความเป็นไปได้

หมายเหตุ - กรณีระยะเวลาเช่า ๒๕ ปี เอกชนสามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนเริ่มต้นที่ ๘.๔ ล้านบาทต่อปี (ปรับ ๓% ทุกปี)

- กรณีระยะเวลาเช่า ๓๐ ปี เอกชนสามารถรับภาระค่าขุดลอกบางส่วนเริ่มต้นที่ ๑๑.๙ ล้านบาทต่อปี (ปรับ ๓% ทุกปี)

ทั้งนี้ ในการศึกษาวิเคราะห์ทางการเงินกรณีให้กรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกร่องน้ำทั้งหมด ได้ใช้ดัชนีตัวชี้วัดทางการเงิน ๔ ตัว คือ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ต้องมากกว่าศูนย์ อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) ต้องมากกว่าหนึ่ง อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)ใช้วิธีเทียบ IRR กับค่าเสียโอกาสของเงินทุน ถ้าโครงการมี IRR สูงกว่าค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน แสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมที่จะลงทุน ซึ่งโครงการนี้มีค่าเสียโอกาสของเงินทุนประมาณ ๑๐.๐๘ % และระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ประมาณ ๑๐ ปี ปรากฏว่ากรณีระยะเวลาการเช่า ๑๕ ปี ไม่มีความเป็นไปได้ในการลงทุน เนื่องจากโครงการได้รับ IRR น้อยกว่า ๑๐.๐๘% ส่วนการลงทุนของภาคเอกชนในกรณีระยะเวลาการเช่า ๒๐ ปี ๒๕ ปีและ ๓๐ ปี มีความเป็นไปได้ในการลงทุน และจากการศึกษาพบว่ากรณีระยะเวลาการเช่า ๒๕ ปี ภาครัฐจะได้รับอัตราผลตอบแทนสูงสุด กล่าวคือ กรณีให้ผู้เช่าเดิมได้รับสิทธิต่อไป ภาครัฐได้รับอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปี (PMT) เท่ากับ ๑๐๐.๘๔ ล้านบาท และกรณีเปิดประมูลใหม่ ภาครัฐได้รับอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปี (PMT) เท่ากับ ๑๐๐.๖๓ ล้านบาท รายละเอียดตามตาราง ดังนี้

กรณี	รายการ	๑๕ ปี	๒๐ ปี	๒๕ ปี	๓๐ ปี
ผู้เช่าเดิมได้รับสิทธิ	**ภาคเอกชน**				
	NPV (ล้านบาท)	๑๒๕.๓๕๕	๒๙๖.๖๐๖	๓๙๐.๐๕๘	๔๔๗.๙๐๕
	IRR (%)	๙.๑๒%	๑๑.๐๒%	๑๑.๖๗%	๑๑.๙๖%
	ภาครัฐ(กรมธนารักษ์)				
	NPV ของผลตอบแทนรวม (ล้านบาท)	๘๑๘.๔๕๙	๑,๑๙๖.๑๗๔	๑,๔๒๑.๓๐๙	๑,๕๒๔.๑๗๐
	ผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปี (PMT) (ล้านบาท)	๗๘.๘๕	๙๕.๙๘	๑๐๐.๘๔	๙๙.๑๔๙
เปิดประมูลใหม่	**ภาคเอกชน**				
	NPV (ล้านบาท)	๖๘.๘๗๓	๒๔๐.๑๒๔	๓๓๓.๕๗๗	๓๙๑.๔๒๔
	IRR (%)	๘.๑๑%	๑๐.๑๐%	๑๐.๘๐%	๑๑.๑๒%
	ภาครัฐ(กรมธนารักษ์)				
	NPV ของผลตอบแทนรวม (ล้านบาท)	๘๑๕.๔๗๓	๑,๑๙๓.๑๘๙	๑,๔๑๘.๓๒๔	๑,๕๒๑.๑๘๕
	ผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปี (PMT) (ล้านบาท)	๗๘.๕๖	๙๕.๗๔	๑๐๐.๖๓	๙๘.๙๖

ดังนั้น จึงเห็นว่าแนวทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนาโครงการคือการกำหนดระยะเวลาการเช่า ๒๕ ปี เนื่องจากภาครัฐได้รับอัตราผลตอบแทนสูงสุด และภาคเอกชนมีความเป็นไปได้ในการลงทุน สรุปผลการวิเคราะห์ทางการเงินให้กรมเจ้าท่าตั้งงบประมาณค่าขุดลอกทั้งหมดโดยให้ระยะเวลาการเช่า ๒๕ ปี ดังนี้

กรณี	NPV; ๗% (ล้านบาท)	B/C ratio; ๗%	FIRR (%)	Payback Period (ปี)
ผู้เช่าเดิมได้รับสิทธิการเช่าและบริหารโครงการ	๓๙๐.๐๕๘	๑.๐๔	๑๑.๖๗%	๑๐
เปิดประมูลใหม่	๓๓๓.๕๗๗	๑.๐๓	๑๐.๘๐%	๑๐

(๖) การศึกษาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนที่รัฐควรได้รับ

จากการพิจารณาแนวทางการกำหนดอัตราผลตอบแทนที่รัฐควรได้รับการกำหนดอัตราค่าตอบแทนตามหลักเกณฑ์ปัจจุบัน (ค่าธรรมเนียมคงที่และส่วนแบ่งรายได้) เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีความสอดคล้องกับธุรกิจท่าเรือระหว่างประเทศซึ่งสามารถสร้างรายได้ค่อนข้างสูงให้กับผู้ประกอบการ สอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการฯร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีหน้าที่พิจารณากำหนดเงื่อนไขและผลประโยชน์ตอบแทนก่อนนำเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณาให้ความเห็นชอบ ที่ได้เลือกใช้การกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนโดยใช้หลักรายได้ในการต่ออายุสัญญาเช่าทุกครั้ง อีกทั้งแนวทางดังกล่าวจะทำให้กรมธนารักษ์ได้รับผลตอบแทนจากโครงการไม่น้อยกว่าที่เคยได้รับในปี พ.ศ. ๒๕๕๒

(๗) แนวทางการร่วมดำเนินการกับภาคเอกชน

ในการพิจารณาว่าการดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ควรจะให้สิทธิกับผู้บริหารรายเดิมหรือควรจะเปิดประมูลเป็นการทั่วไปเพื่อหาผู้ดำเนินโครงการ คือคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ซึ่งมาตรา ๑๖ ได้ให้อำนาจไว้ว่า ในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ หากคณะกรรมการมีความเห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลและหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบด้วย ให้รายงานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลัง หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมติ ถ้าหน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของคณะกรรมการ ให้ทำบันทึกความเห็นเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังเพื่อประกอบการพิจารณา หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยหรือถ้าหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใดมีความเห็นไม่ตรงกัน ให้ใช้วิธีคัดเลือกโดยวิธีประมูล

(๘) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ

ผลประโยชน์ทางตรง

๑. ผลประโยชน์ตอบแทน

- ที่กรมธนารักษ์ในฐานะผู้บริหารจัดการที่ราชพัสดุได้รับในรูปของรายได้จากค่าเช่า ค่าธรรมเนียมที่กรมธนารักษ์จะได้เพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนกับปริมาณการขยายตัวของจำนวนสินค้าผ่านท่าเรือหรือผลการดำเนินการที่บริษัทฯผู้ได้รับสิทธิดำเนินโครงการได้รับภายหลังจากการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือสงขลาแล้ว

- รายได้และหรือค่าธรรมเนียมที่หน่วยงานของรัฐอื่นได้รับจากการดำเนินธุรกิจท่าเรือ ได้แก่ภาษีที่กรมศุลกากรได้รับจากการนำเข้าและการส่งออกสินค้า

๒. ทรัพย์สินของรัฐ(ที่ราชพัสดุ)มีมูลค่าเพิ่มขึ้นตามมูลค่าการลงทุนของผู้ได้รับสิทธิการดำเนินโครงการ

๓. เป็นการสร้างงาน

- ในระยะการก่อสร้างตามแผนการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือย่อมมีการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้าง

- ภายหลังการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือแล้วเสร็จการบริหารจัดการท่าเรือต้องมีการจ้างแรงงานในท่าเรือเพิ่มมากขึ้น

๔. เมื่อมีการสร้างงานตามข้อ ๓ ทำให้ประชาชนมีรายได้และมีอำนาจซื้อย่อมส่งผลให้มีอุปทานในสินค้าต่างๆสูงขึ้น และมีการจับจ่ายใช้สอยมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะช่วยกระตุ้นระบบเศรษฐกิจในท้องถิ่นให้มีการพัฒนาเจริญเติบโต

๕. เมื่อระบบเศรษฐกิจในท้องถิ่นเจริญเติบโต ประชาชนมีความเป็นอยู่ดีขึ้นย่อมทำให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกรมสรรพากรสามารถจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ภาครัฐย่อมมีรายได้ที่จะนำมาพัฒนาประเทศและท้องถิ่นดังกล่าวให้มีความเจริญยิ่งขึ้น

ผลประโยชน์โดยทางอ้อม

๑. หลังจากการพัฒนาปรับปรุงตามแผนแล้ว ท่าเรือสงขลาก็จะมีศักยภาพสูงขึ้น ทำให้ประเทศไทยมีท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีศักยภาพในการแข่งขันเพิ่มขึ้นอีกแห่งย่อมส่งผลดีต่อประเทศไทยให้สามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จนสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค อันจะทำให้เกิดการสร้างงานและสร้างรายได้ เป็นการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจทั้งในระดับจุลภาค (ท้องถิ่น)และระดับมหภาค (ประเทศ) ทำให้ประเทศไทยมีความเจริญและความมั่นคงทางเศรษฐกิจสูงขึ้น

๒. เกิดแรงกระตุ้นให้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่มีมาตรฐานสากลแห่งใหม่เพื่อรองรับการขนส่งทางเรือในเส้นทางใหม่โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมลายู ทำให้ลดต้นทุนและระยะเวลาการเดินเรือ

๓. การผลักดันโครงการสร้างโครงข่ายระบบคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อรองรับการกระจายสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกทวาย สหภาพพม่า ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าแห่งใหม่ของโลกตะวันตกและโลกตะวันออกเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมลายู

๓.๒ คณะทำงานประเมินราคาทรัพย์สินของท่าเรือสงขลา

คณะทำงานประเมินฯ ได้ดำเนินการประเมินราคาทรัพย์สินของท่าเรือสงขลาเสร็จเรียบร้อยแล้วปรากฏว่าทรัพย์สินมีมูลค่าในปัจจุบันทั้งสิ้น ๓๘๒,๑๐๘,๘๖๓ บาท โดยแบ่งเป็น

(๑) ทรัพย์สินของรัฐ มูลค่า ๓๑๓,๔๔๙,๐๙๓ บาท

(๒) ทรัพย์สินของเอกชนรายเดิม มูลค่า ๖๘,๖๕๙,๗๗๐ บาท

๔. การดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕

นอกจากโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลานี้จะต้องดำเนินการตามพระราชพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ แล้วเห็นว่า ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๔๖ และมาตรา ๔๗ ได้กำหนดให้โครงการของรัฐจะต้องศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในขั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ ดังนั้น กรมธนารักษ์จึงได้จัดจ้างหน่วยงานของรัฐคือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (ศูนย์วิศวกรรมพลังงานและสิ่งแวดล้อม บางเขน คณะวิศวกรรมศาสตร์) เป็นที่ปรึกษา ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา มีรายละเอียดและผลการดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

(๑) หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ ฉบับ ประกอบด้วย

(๑.๑) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒

(๑.๒) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๓) เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓

(๑.๓) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภท ขนาด และวิธีปฏิบัติสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๕๓ ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓

รวมทั้งต้องดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพที่เกิดจากนโยบายสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๒ ซึ่งออกตามนัยพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๐ ด้วย

(๒) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยเหตุที่พื้นที่ท่าเรือสงขลามีปัญหาเรื่องมวลชนมากที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมก่อน โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนพ.ศ.๒๕๔๘ ประกอบด้วยการดำเนินงาน ๒ ส่วน คือ การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน และการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งมี ๓ รูปแบบ ประกอบด้วย การประชุมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การประชุมกลุ่มย่อยรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากชุมชน และการประชุมเวทีสาธารณะ ซึ่งมีผลการดำเนินการโดยสรุป ดังนี้

(๒.๑) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจัดขึ้น ณ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๓ โดยสรุปผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับแผนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา โดยมีข้อสังเกตให้มีการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยเฉพาะชุมชนบริเวณโดยรอบท่าเรือ การประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดแนวทาง มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนา โดยเฉพาะปัญหาการจราจร ฝุ่นละอองและเสียงรบกวน ตลอดจนการสร้างอาชีพการจ้างงานให้กับประชาชนในชุมชนโดยรอบท่าเรือ เพื่อเพิ่มรายได้แก่ชุมชน ส่งเสริมและสร้างทัศนคติที่ดีของท่าเรือสงขลาต่อชุมชน

(๒.๒) การประชุมกลุ่มย่อยรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากชุมชน โดยสรุปผู้เข้าร่วมประชุมมีประเด็นที่สอดคล้องกัน เกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการพิจารณารับคนในชุมชนรอบท่าเรือเข้าทำงานเป็นลำดับแรก การแก้ไขปัญหาการจอดรถบรรทุก และการจอดทิ้งหางรถบรรทุกพ่วงไว้บนไหล่ทางของทางหลวงหมายเลข ๔๒๒๒ หน้าท่าเรือสงขลา ตลอดจนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากการก่อสร้างติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

ก.ความคิดเห็นต่อท่าเรือสงขลา

ความคิดเห็นทางบวก ในมุมมองของผู้เข้าร่วมประชุม ท่าเรือสงขลาเป็นกิจการในพื้นที่กิจการหนึ่งที่สร้างงาน สร้างอาชีพ และรายได้ให้กับคนในชุมชน ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ชุมชนเจริญขึ้น ซึ่งส่งผลต่อความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สำหรับในมุมมองทางลบ เห็นว่าท่าเรือสงขลาก่อให้เกิดผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ เช่น เสียง การจราจรและความปลอดภัยในการใช้ถนน ฝุ่นละออง การประมงและการเลี้ยงปลาในกระชัง คุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ ระดับความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มเพื่อติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า ผลกระทบต่อชายฝั่งและการกัดเซาะชายฝั่ง

ข.ความคิดเห็นต่อการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา

ร้อยละ ๖๙.๒๓ เห็นว่าควรดำเนินการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ในขณะที่ร้อยละ ๕.๑๓ เห็นว่า ไม่ควรพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ส่วนที่เหลือร้อยละ ๒๑.๗๙ และร้อยละ ๓.๘๕ ระบุว่าไม่แน่ใจและไม่มีความเห็น/ไม่แสดงความคิดเห็น

ค.ข้อแนะนำต่อการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา

เกี่ยวกับการจัดผังพื้นที่การทำงานในท่าเรือให้เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยในการทำงาน ร้อยละ ๘๖.๒๕ ไม่มีความเห็น/ไม่แสดงความคิดเห็น ส่วนที่เหลือร้อยละ ๑๓.๗๕ มีข้อแนะนำให้ดำเนินการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ในท่าเรือให้เหมาะสม ดูแลการเข้า-ออกของรถบริเวณทางแยกเข้าท่าเรือ สำหรับประเด็นการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าเทียบเรือ ร้อยละ ๘๘.๓๑ ไม่มีความเห็น/ไม่แสดงความคิดเห็น ส่วนที่เหลือมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดมาตรการป้องกันผลกระทบจากการก่อสร้างที่เหมาะสม กำหนดเวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเพื่อลดผลกระทบ และจัดภูมิทัศน์บริเวณหน้าท่าเทียบเรือให้เหมาะสม

ง.ข้อแนะนำต่อการบริหารจัดการท่าเรือสงขลา

ร้อยละ ๗๙.๒๒ ไม่มีความเห็น/ไม่แสดงความคิดเห็น เสนอแนะให้หยุดการพัฒนาหรือขยายท่าเรือ ร้อยละ ๓.๘๙ ส่วนที่เหลือร้อยละ ๒๑.๓๑ มีข้อเสนอแนะให้พิจารณาแรงงานในชุมชนรอบท่าเรือเป็นลำดับแรก การจัดที่จอดรถบรรทุกแยกเป็นสัดส่วนจากทางหลวง ปรับปรุงระบบการจราจร เข้า-ออกท่าเรือ เพิ่มการประชาสัมพันธ์และร่วมกิจกรรมกับชุมชน ปรับปรุงระบบความปลอดภัยในการทำงาน ระบบการรักษาความปลอดภัย บำรุงรักษาร่องน้ำ/หลีกเลี่ยงการทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

(๒.๓) การประชุมเวทีสาธารณะ

(๒.๓.๑) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ซึ่งจัดขึ้น ณ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ มีผลการประชุมโดย ดังนี้

- ผลดีของท่าเรือสงขลา ความคิดเห็นส่วนใหญ่ระบุถึงการสร้างงาน สร้างอาชีพและรายได้ให้กับชุมชน ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจดีขึ้น รวมทั้งเป็นช่องทางการส่งออกสินค้าที่สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้

- ผลเสียของท่าเรือสงขลา ความคิดเห็นระบุว่า ท่าเรือสงขลาได้กีดขวางทางน้ำและเชื่อนกันคลื่นส่งผลต่อระบบนิเวศทางน้ำและการทำประมง ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้า ปัญหาฝุ่นละอองและเสียง

- ประเด็นว่าควรดำเนินการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาหรือไม่ ร้อยละ ๗๗.๖๖ เห็นว่าควรพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ร้อยละ ๖.๓๘ เห็นว่าไม่ควรพัฒนา ร้อยละ ๔.๒๖ ไม่แน่ใจ และร้อยละ ๑๑.๗๐ ไม่มีความเห็น/ไม่แสดงความคิดเห็น

- ประเด็นการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาในส่วนของการจัดผังพื้นที่การทำงานในท่าเรือให้เหมาะสม และเกิดความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นให้ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าเรือให้เป็นสัดส่วนตามความเหมาะสมและพิจารณาเรื่องความปลอดภัยในการดำเนินงานในทุกขั้นตอน รวมทั้งไม่ควรขยายพื้นที่ท่าเรือเพิ่มเติม สำหรับในส่วนของการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่ามีข้อแนะนำให้ใช้เวลาดำเนินการให้สั้นที่สุด และมีความระมัดระวังในการก่อสร้างให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด

(๒.๓.๒) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ก.ความคิดเห็นของส่วนราชการและหน่วยงานในพื้นที่

ผลการรับฟังความคิดเห็น พบว่าเจ้าหน้าที่ทุกคนมีความคิดเห็นในทิศทางบวกต่อการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา เนื่องจากเป็นความจำเป็นของประเทศที่ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ตั้งของประเทศไทยเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคเอเชีย เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ในภูมิภาค ช่วยส่งเสริมการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประเทศและคนในชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาได้กำหนดกรอบการพัฒนาปรับปรุงอยู่เพียงในพื้นที่ของท่าเรือโดยไม่ได้ขยายออกสู่พื้นที่ภายนอก โดยมีข้อเสนอแนะได้แก่ การคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เช่น การจราจรทางบก จำนวนรถบรรทุกจะมากขึ้น ให้ทางผู้เกี่ยวข้องทำมาตรการป้องกันและแก้ไขให้ดี การฟื้นฟูสภาพทะเลสาบสงขลา ทางราชการควรมีแผนการฟื้นฟูสภาพทะเลสาบสงขลาที่มีสภาพตื้นเขิน โดยการขุดลอกคู คลอง ทางระบายน้ำ

ข.การสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชนเป็นรายบุคคลหรือรายกลุ่ม

ผลการสำรวจและรับฟังความคิดเห็น พบว่าชุมชนบ้านหน้าหลาที่อยู่ใกล้กับท่าเรือสงขลาได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานของท่าเรือสงขลาในด้านการจ้างงานในท่าเรือ สำหรับชุมชนอื่นส่วนใหญ่อยู่ไกลจากท่าเรือสงขลา มีประชาชนที่มีโอกาสได้เข้าทำงานในท่าเรือ ทำให้มีงานทำ มีรายได้สามารถส่งเสียบุตรหลานให้ได้รับการศึกษา และไม่ขัดข้องต่อการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา เพราะคนในชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทางลบ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับฝุ่นละออง เสียง การจราจร หรือผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ ผู้นำชุมชนส่วนที่คัดค้านไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลามักเป็นบุคคลที่เคยคัดค้านการก่อสร้างท่าเรือสงขลามาตั้งแต่เริ่มก่อสร้าง ปัจจุบันยังคงไม่เห็นด้วย แต่ก็ยอมรับว่ากิจการทุกอย่างต้องมีการพัฒนาปรับปรุงเพื่อความอยู่รอด โดยมีข้อเสนอแนะให้แก้ปัญหาการไหลของน้ำจากทะเลสาบสงขลา และปัญหาการจราจรทางบก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและการจราจรที่คับคั่ง

ค.การจัดเวทีประชาคมสำหรับชุมชน

๑) ชุมชนบ้านทะเลนอก

กลุ่มชาวบ้านทะเลนอก กล่าวถึงปัญหาภายหลังจากการสร้างท่าเรือสงขลาว่า ทำให้ชาวชุมชนมีปัญหาและความยากลำบากในการประกอบอาชีพและการดำรงชีวิตสืบเนื่องมาจากพื้นที่ทำการประมงของชาวบ้านลดลงจากการจราจรทางน้ำของการขนส่งสินค้า กิจกรรมของท่าเรือสงขลาและบริษัทอื่นๆในพื้นที่ทำให้ความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำในทะเลลดลง ปัญหาฝุ่นละอองจากการสัญจร ส่งผลต่อสุขภาพของประชาชน การก่อสร้างและการคงอยู่ของท่าเรือน้ำลึกสงขลา ชาวชุมชนส่วนหนึ่งยอมรับว่าส่งผลดีเช่นกัน คือ การสร้างแนวกันคลื่นช่วยบรรเทาปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง สำหรับความวิตกกังวลของชุมชนคือ การขุดลอกร่องน้ำของกรมเจ้าท่า ซึ่งดำเนินการทุกปี ทำให้ดินชายฝั่งที่เป็นที่ตั้งบ้านเรือนของคนในชุมชน ทรุดตัว และความวิตกกังวลเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าอาจ

ทำให้เกิดเสียงดัง และมีฝุ่นละอองมารบกวนชาวบ้าน การขุดเจาะทำให้เกิดการสั่นสะเทือน ปริมาณเรือสินค้าที่มากขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรทางน้ำ และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางน้ำสูงขึ้น และปัญหารถบรรทุกสินค้า เป็นอันตรายกับการเดินทางของคนในชุมชน นอกจากนี้ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับประเภทสินค้าที่ขนส่งโดยเกรงว่าจะมีสินค้าที่เป็นสารเคมีหรือเป็นอันตรายกับคนในชุมชน ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะ ได้แก่ ให้กรมเจ้าท่าพิจารณาความเป็นไปได้ของการนำดินที่ขุดลอกมาถมที่ชายฝั่งบริเวณบ้านของคนในชุมชน ขอให้ท่าเรือสงขลาเปิดโอกาสให้คนในชุมชนได้รับการจ้างงานหรือทำงานในท่าเรือสงขลา เพื่อสร้างงานให้กับคนในชุมชนและเป็นการสร้างประโยชน์ตอบแทนให้กับคนในชุมชนบ้านทะเลนอกด้วย

๒)ชุมชนบ้านหัวเขาแดง

มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ในช่วงการก่อสร้างจะก่อให้เกิดปัญหา เสียง ฝุ่น การสั่นสะเทือน ทำให้การจับสัตว์น้ำได้ลดลง การเพาะเลี้ยงปลาในกระชังมีปัญหาการเจริญเติบโตช้า สำหรับในช่วงดำเนินการมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรทางน้ำและทางบกที่จะเพิ่มขึ้น เพิ่มความเสี่ยงของการอุบัติเหตุและอาจเกิดอันตรายต่อการเดินทางของคนในชุมชน ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะ ได้แก่ การพิจารณาจ้างงานให้กับคนในชุมชนเข้าทำงานในท่าเรือสงขลา เพราะปัจจุบันคนในชุมชนมีโอกาสทำงาน เป็นเพียงเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเท่านั้น ข้อมูลและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ ควรให้ประชาชนมีส่วนรับรู้ด้วย เพราะจะทำให้ชาวชุมชนเกิดความไว้วางใจการทำงานของท่าเรือสงขลา อย่างไรก็ดีในโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาครั้งนี้ ทางชุมชนยินดีและมองเป็นเรื่องดีที่ได้ให้ความสำคัญมารับฟังความคิดเห็นของประชาชน

(๒.๓.๓) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการทบทวนร่างรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจัดขึ้น ณ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๔ มีการกล่าวถึงอดีตของท่าเรือสงขลาตั้งแต่เริ่มสร้างว่าก่อสร้างผิดที่ โดยตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ขวางทางน้ำเข้าออกของทะเลสาบสงขลา ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศน์ของทะเลสาบสงขลา และมีผลกระทบต่อเนื่องต่อการประกอบอาชีพและวิถีชีวิตของประชาชนที่ประกอบอาชีพประมงในทะเลสาบสงขลา จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาอย่างบูรณาการถึงความเชื่อมโยงของผลกระทบที่เกิดขึ้น และการสร้างท่าเรือสงขลา ทำให้มีกิจการต่อเนื่องของภาคเอกชนอื่นๆ เข้ามาในพื้นที่อีกหลายหน่วยงาน ซึ่งภาคประชาชนมีความต้องการให้หน่วยงานหรือองค์กรนั้นๆ พิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ ที่จะป้องกัน แก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาด้วย สำหรับความกังวลของประชาชนในพื้นที่เห็นว่า หากมีการก่อสร้างปั้นจั่นหน้าท่าก็ต้องมีการขุดลอกร่องน้ำเพื่อรองรับกับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งชาวบ้านไม่สามารถคัดค้านไม่ให้มีการก่อสร้างได้ ดังนั้น ขอให้มีมาตรการป้องกันปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาการทรุดตัวของดินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขุดลอกร่องน้ำ จัดระเบียบการจอดทิ้งหางของรถพ่วงริมถนนหน้าท่าเรือ กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเข้า-ออกของเรือที่จะมีมากขึ้น และมีข้อสังเกตว่าการดำเนินงานโครงการที่ผ่านมาหน่วยงานไม่ได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลกระทบอย่างรอบด้าน และไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม

(๓) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ซึ่งประกอบด้วย การปรับปรุงโครงสร้างหน้าท่าและติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า พร้อมทั้งปรับปรุงลานตู้สินค้า และเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าด้วยปั้นจั่นหน้าท่า จะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยรวมในระดับต่ำอย่างไรก็ตาม จากผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พบว่า มีประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นที่วิตกกังวลของประชาชนในชุมชนรอบ

ท่าเรือสงขลา ที่ต้องแสดงมาตรการการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบอย่างชัดเจน และนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจกับชุมชนใน ๓ ประเด็นหลัก คือ ผลกระทบต่อการจราจร บริเวณทางหลวงหมายเลข ๔๒๒๒ หน้าท่าเรือสงขลา ผลกระทบจากเสียงรบกวนของการดำเนินกิจกรรมท่าเรือ และผลกระทบจากการเจาะวางเสาเข็มเพื่อติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า

(๔) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป โดยไม่มีการขนถ่ายวัตถุอันตรายหรือกากของเสียอันตราย การดำเนินงานของท่าเรือสงขลาโดยเฉพาะกิจกรรมตามแผนการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ซึ่งประกอบด้วย การปรับปรุงโครงสร้างหน้าท่าและติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า การปรับปรุงลานตู้สินค้า และเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าด้วยปั้นจั่นหน้าท่า เป็นกิจกรรมที่ไม่แสดงความเชื่อมโยง หรือบ่งชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงจากการดำเนินกิจกรรมต่อการเกิดความเจ็บป่วย หรือการเป็นอันตรายต่อชีวิตของคนในชุมชนโดยรอบท่าเรือ ทั้งในลักษณะของการเกิดอย่างเฉียบพลัน หรือรื้อรัง อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานดังกล่าวอาจเกิดผลกระทบต่อสุขภาพด้านอื่นๆ หรือเกิดผลกระทบต่อกลุ่มเสียงอื่น เช่น เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในท่าเรือ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนถ่าย/ขนส่งสินค้าในขั้นตอนต่างๆ เป็นต้น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพของโครงการ ได้ดำเนินการตามกรอบแนวทางของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ โดยกำหนดขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การกลั่นกรองโครงการ การกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและการประเมินผลกระทบ รวมทั้งกำหนดปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ ๙ รายการ คือ (๑) การเปลี่ยนแปลงสภาพและการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ (๒) การผลิต ขนส่ง และจัดเก็บวัตถุอันตราย (๓) การกำเนิดและการปล่อยของเสียและสิ่งคุกคามสุขภาพ (๔) การรับสัมผัสต่อมลพิษและสิ่งคุกคามสุขภาพ (๕) การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่ออาชีพ การจ้างงาน และสภาพการทำงานในท้องถิ่น (๖) การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของประชาชนและชุมชน (๗) การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่มีความสำคัญและมรดกทางศิลปวัฒนธรรม (๘) ผลกระทบที่เฉพาะเจาะจงหรือมีความรุนแรงเป็นพิเศษต่อประชาชนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และ (๙) ทรัพยากรและความพร้อมของภาคสาธารณสุข โดยผลจากการประเมินพบว่า กิจกรรมการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาในระยะการก่อสร้างและดำเนินการจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อคนในชุมชนในระดับต่ำ และผลกระทบทางสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้นต่อพนักงานซึ่งทำงานอยู่ในท่าเรือก็อยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกัน

(๕) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ภายหลังการสรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพแล้ว ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังตัวอย่างที่ได้ยกมาแสดงตามตารางต่อไปนี้

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑. คุณภาพอากาศ	- มลพิษทางอากาศจากการขนวัสดุและเครื่องจักรเข้าสู่พื้นที่โครงการ และการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกในปัจจุบัน รวมทั้ง ฝุ่นละอองจากลานวางตู้สินค้าและอาคารต่างๆ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของเจ้าหน้าที่ คนงาน หรือผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเทียบเรือ หรือประชาชนในชุมชนใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวคาดว่าจะเกิดขึ้นในระดับต่ำ เนื่องจากการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข อย่างเคร่งครัด ประกอบกับโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่โล่ง ซึ่งมีอากาศถ่ายเทสะดวก - เขม่าควันจากการเผาขยะของคนงานก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของตัวคนงานเอง ตลอดจนผู้ที่ร่วมพักอาศัยในชุมชนก่อสร้าง หรือชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงชุมชนก่อสร้าง	- ล้อมรั้วรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการกระจายของฝุ่น - ฉีดพ่นน้ำตามเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างอย่างน้อยวันละ ๒ ครั้ง - การขนส่งดิน ควรควบคุมไม่ให้ดินร่วงหล่นจากรถบรรทุก โดยการใช้ผ้าใบคลุม และควรล้างดินออกจากรถ และล้อรถ ก่อนที่จะนำรถออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเศษดินส่วงหล่นลงบนพื้นถนน ซึ่งจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ที่รถขนส่งดินวิ่งผ่าน - จัดเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ภายใน พื้นที่ เพื่อควบคุมกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นให้อยู่ในบริเวณเฉพาะเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างเท่านั้น - ตรวจซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องจักร ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดการระบายมลสารของเครื่องจักรดังกล่าว - ห้ามผู้รับเหมากำจัดขยะที่เกิดจากชุมชน ก่อสร้างด้วยวิธีการเผา เพื่อป้องกันปัญหาเขม่า ควันและเถ้าปลิวเข้าสู่ชุมชน แต่ให้เก็บรวบรวมไว้ในภาชนะ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปกำจัดต่อไป - จัดตั้งคณะกรรมการร่วม ๓ ฝ่าย มีบทบาทหน้าที่ และเป็นกลไกในการรับเรื่องราวร้องทุกข์เกี่ยวกับผลกระทบจากการดำเนินงานท่าเรือสงขลา การเข้าร่วมตรวจสอบและแก้ไขปัญหา และอื่นๆ ประกอบด้วย ผู้แทนภาครัฐทั้งส่วนกลาง ภูมิภาคและท้องถิ่น สถาบันการศึกษาในพื้นที่ ผู้แทนท่าเรือสงขลา องค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนชุมชนในพื้นที่	กรมธนารักษ์ รับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุมดูแล และกำกับผู้ดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทุก ๖ เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซ CO ก๊าซ NO_2 และความเร็วและทิศทางลม ติดต่อกัน ๓ วัน ครอบคลุมวันหยุด งบประมาณครั้งละ ๖๐,๐๐๐ บาท โดยใช้งบประมาณจากงบประมาณการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา

๔.๒ สรุปผลการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ในการศึกษาปรากฏว่า ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาทั้งในระยะการก่อสร้างและระยะดำเนินการเมื่อโครงการพัฒนาปรับปรุงแล้วเสร็จ อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ขณะนี้ที่ปรึกษาได้สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพและได้กำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกัน ลด และแก้ไขผลกระทบ รวมทั้งมาตรการในการติดตามตรวจสอบและส่งให้กรมธนารักษ์พิจารณาแล้ว เมื่อกรมธนารักษ์ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ก็จะส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯไปให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป ทั้งนี้ หาก สผ.มีความเห็นหรือมีข้อปรับปรุงแก้ไข หรือข้อสังเกตเพิ่มเติมประการใด กรมธนารักษ์จะรายงานความเห็นของ สผ. ดังกล่าวให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ ทราบเพื่อพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขในการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาตามพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อไป

๕.<u>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง</u>

๕.๑ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕

มาตรา ๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อส่วนราชการ ดังนี้

(๑)....ฯลฯ.....

(๒) โครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว ให้เสนอต่อกระทรวงการคลังพิจารณา

มาตรา ๙ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือกระทรวงการคลังดำเนินการ ดังนี้

(๑)....ฯลฯ....

(๒) สำหรับโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว

(ก) ในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการของโครงการ

มาตรา ๑๒ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในโครงการใดแล้วให้หน่วยงานเจ้าของโครงการร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงาน.....

มาตรา ๑๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดฯลฯ เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกระทรวงอื่นอีกสองกระทรวง กระทรวงละหนึ่งคน ผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๑๔ ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๓) พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ

๕.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕

มาตรา ๔๖ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบตามมาตรา ๔๗มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙

ในการประกาศตามวรรคหนึ่งให้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการระเบียบปฏิบัติแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตลอดจนเอกสารที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องเสนอพร้อมกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการ แต่ละประเภทและแต่ละขนาดด้วย

มาตรา ๔๗ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการ หรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือโครงการร่วมกับเอกชนซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอขอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอตามวรรคหนึ่งคณะรัฐมนตรีอาจขอให้ บุคคลหรือสถาบันใด ซึ่งเป็นผู้ชำนาญการหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาและเสนอความเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้

มาตรา ๔๘ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการ หรือกิจการซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการตามกฎหมายก่อนเริ่มการก่อสร้างหรือดำเนินการให้บุคคลผู้ขออนุญาตเสนอ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายนั้น และต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ในการเสนอรายงานดังกล่าวอาจจัดทำเป็นรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนดตาม มาตรา ๔๖ วรรคสอง ก็ได้

มาตรา ๕๑ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามมาตรา๔๗และมาตรา๔๘รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อาจกำหนดให้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ ต้องจัดทำหรือได้รับการรับรองจากบุคคลซึ่งได้ รับอนุญาตให้เป็นผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ได้

๖. ประเด็นที่ขอให้พิจารณา

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) ให้ความเห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาตามผลการศึกษาที่กรมธนารักษ์เสนอข้างต้น ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ ตามมาตรา ๙ (๒) เพื่อกรมธนารักษ์จะได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เพื่อดำเนินการพิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานโครงการนี้ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อไป

๒) ให้ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา โดยเฉพาะกรมเจ้าท่าให้ขอตั้งงบประมาณทุกปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขุดลอกและรักษาความลึกของร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดเวลา และให้สำนักงบประมาณให้การสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว

๗. ความเห็น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว ดังนี้

๑) กรมธนารักษ์ได้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๖ แล้ว ปรากฏว่าโครงการนี้ควรให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการ โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๒๕ ปี และกรมธนารักษ์ได้จัดจ้างที่ปรึกษาให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ แล้ว จึงเห็นว่าโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลานี้ควรดำเนินการตามผลการศึกษาของกรมธนารักษ์ต่อไป

๒) กรณีการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาให้มีความลึกที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดเวลานั้น เห็นว่า ตามสัญญาการจัดการบริหารงานและดำเนินกิจการท่าเรือสงขลา ข้อ ๗.๒ (ค) และภาคผนวก ๔ (๒)

กำหนดให้เป็นหน้าที่ของฝ่ายรัฐที่จะต้องบำรุงรักษาร่องน้ำเดินเรือให้มีความลึกถึง ๙ เมตร ซึ่งถือเป็นภารกิจของกรมเจ้าท่าที่จะต้องดำเนินการขุดลอกร่องน้ำให้ลึก ๙ เมตรตลอดเส้นทางเดินเรืออยู่แล้ว จึงเห็นสมควรให้กรมเจ้าท่าขอตั้งงบประมาณทุกปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและให้สำนักงบประมาณให้การสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

กรมธนารักษ์
สำนักบริหารที่ราชพัสดุ ๒
โทร. ๐ ๒๒๗๘ ๕๕๓๑
โทรสาร ๐ ๒๒๗๐ ๑๘๙๐