

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๓๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “การพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกลับากบารา”

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๙๑๗ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๓/๒๕๕ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “การพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกลับากบารา” ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และขอขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ www.cabinet.thaigov.go.th (M56-10-35 : นิส) 17 ต.ค. 2556

รอง ลคร. 16 ต.ค. 56
ผอ.สวค. 16 ต.ค. 56
ผชช. 16 ต.ค. 56
ผอ.กลุ่ม. 16 ต.ค. 56
นาค. 16 ต.ค. 56
ผู้พิมพ์

**เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง “การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา”**

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง “การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา” ซึ่งกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งประกอบด้วย กระทรวงการคลัง กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการต่อความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนี้

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. แต่งตั้งหน่วยงานให้ทำหน้าที่หลัก ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการก่อสร้าง ท่าเรือน้ำลึกปากบาราให้ชัดเจนว่าจะดำเนิน โครงการต่อไปอย่างไร และจะมีโครงการเกี่ยวเนื่อง อะไรที่เป็นข้อกังวลของภาคประชาชน เพื่อให้ หน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ดำเนินการได้อย่าง สอดคล้องกัน และลดปัญหาข้อกังวลในการชี้แจง และทำความเข้าใจกับภาคประชาชนที่มีส่วนได้ ส่วนเสีย	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีความเห็นว่า โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นโครงการ ที่กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัด คค. เป็นผู้ดำเนินการ ดังนั้น การกำหนดทิศทางการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นการนำแผน ไปปฏิบัติในระดับโครงการ จึงเห็นควรเป็นหน้าที่หลักของ คค. ที่ต้องดำเนินการ กระทรวงคมนาคม (คค.) มีความเห็นว่า เมื่อเกิดการ พัฒนา ท่าเรือน้ำลึกปากบารา คาดว่าจะมีโครงการที่เกี่ยวข้องเกิดขึ้น ตามมา จึงเห็นควรมีหน่วยงานกลางในรูปแบบคณะกรรมการ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า การดำเนินการพัฒนาโครงการต่างๆ ในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือหลัก ในการขนส่งระหว่างประเทศรวมถึงโครงการเกี่ยวเนื่องที่จะเกิดขึ้น ตามมามีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรให้จัดตั้งคณะกรรมการ พัฒนาพื้นที่ภาคใต้ เพื่อศึกษาและพิจารณาความเหมาะสม และกำหนดทิศทางการพัฒนาทั้งในระดับพื้นที่และระดับโครงการ และควรจัดตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการดังกล่าว เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา
๒. มอบหมายหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการ กำหนดทิศทาง นโยบาย ยุทธศาสตร์ในการ พัฒนาประเทศ เช่น สศช. เป็นหน่วยงาน ในการกำหนดทิศทาง ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา โครงการขนาดใหญ่ของรัฐในภาคใต้ให้ชัดเจน โดยเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน ผู้ที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ มีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทาง	สศช. ได้ชี้แจงรายละเอียดข้อมูล ดังนี้ สศช. มีหน้าที่หลักในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ในภาพรวม โดยกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ ซึ่งต่อมาเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์ประเทศ ของรัฐบาล ยุทธศาสตร์จังหวัด และกลุ่มจังหวัด โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้จัดให้มีการระดมความเห็นจากทุกภาคส่วนของรัฐ เอกชน สถาบันการศึกษาและประชาชนทั่วไป ทั้งนี้ ตามแผนพัฒนาฯ

/นโยบาย ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
นโยบาย และยุทธศาสตร์ ตั้งแต่เริ่มจนแล้วเสร็จ เพื่อให้เกิดการยอมรับร่วมกัน การแก้ไข ข้อจำกัดกีดขวางของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะข้อกีดขวางต่อการเกิดนิคมอุตสาหกรรมหนัก เช่น ปิโตรเคมี เป็นต้น ที่อาจเกิดขึ้นภายหลัง การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราแล้ว และทุกหน่วยงานสามารถใช้เป็นกรอบ ในการจัดทำแผนงานและโครงการที่สอดคล้องกัน	และแผนยุทธศาสตร์ประเทศ รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ของประเทศได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมถึงการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้สนับสนุนการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการบริหารจัดการโซ่อุปทานของประเทศ สำหรับการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นการนำ แผนไปปฏิบัติในระดับโครงการ จึงเห็นควรเป็นหน้าที่หลักของ คค. ที่ต้องดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการต่างๆ ในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือหลัก ในการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องพิจารณาปริมาณ และโซ่อุปทานของสินค้าส่งออกที่มีอยู่ในปัจจุบันและความต้องการ ของตลาด อาจต้องพิจารณาศึกษาการจัดให้มีระบบอุตสาหกรรม เพื่อผลิตสินค้าส่งออกให้มีปริมาณมากพอที่เรือสินค้าเข้ามารับ และส่งออกไปยังประเทศปลายทาง ตลอดจนสาธารณูปโภค และระบบสาธารณูปการ โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและวิถีชุมชนด้วย กรมเจ้าท่า (จท.) รายงานว่า จท. ได้ดำเนินงานตามแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ที่กำหนดให้มีการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน โดยในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ จท. ได้ดำเนินการศึกษาออกแบบ รายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้าง ท่าเรือน้ำลึกปากบารา พร้อมทั้งได้ดำเนินการงานการมีส่วนร่วม ของประชาชนด้วยการนำผู้นำหมู่บ้าน ผู้นำทางศาสนา ศึกษาดูงาน ที่ท่าเรือในต่างประเทศควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าว ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๔๘- ๒๕๔๙ ระหว่างดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดฯ ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสตูลไม่มีการต่อต้านการก่อสร้างท่าเรือ อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด ประชาชนในพื้นที่บางกลุ่มเริ่มมีความกังวลว่าบริเวณ ที่ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะเกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับมาบตาพุด และมีความกังวลว่าเมื่อก่อสร้าง ทำน้ำเรือลึกปากบาราจะเกิดโครงการต่างๆ และนิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่จังหวัดสตูลตามมา ได้แก่ (๑) อุตสาหกรรมหนัก (๒) โรงกลั่นน้ำมัน (๓) โรงไฟฟ้า (๔) อ่างเก็บน้ำ และ (๕) โครงการก่อสร้างถนนสตูล-เปอร์ลิส รวมทั้งในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ จท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในระยะ

/ก่อนการ ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ก่อนการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ซึ่งที่ปรึกษาและผู้แทน จท. ไม่สามารถชี้แจงต่อประชาชนในพื้นที่ ถึงการพัฒนาจังหวัดสตูลในภาพรวมและโครงการของหน่วยงานอื่นที่จะเกิดขึ้นได้ ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า การดำเนินการพัฒนาโครงการต่างๆ ในภาคใต้มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงควรมีการจัดตั้ง คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ในรูปแบบเช่นเดียวกับ คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) เพื่อกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาในภาพรวม แก้ปัญหา ประสานงานในการจัดการทรัพยากร บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงศึกษาผลกระทบในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่อง
๓. จัดตั้งกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูล การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ขึ้น โดยมีหน้าที่ในการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ข้อมูลแนวนโยบายของรัฐแนวทางการพัฒนาและแผนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ทั้งหมด ของหน่วยราชการทุกหน่วยเพื่อสร้างความเข้าใจ ที่ถูกต้องให้กับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยจะต้องสื่อสาร และประชาสัมพันธ์ข้อมูลตามความเป็นจริง ทั้งในด้านบวกและด้านลบ และอยู่บนหลักการ ที่ถูกต้องอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ ที่ตรงกันและเป็นการขัดข้อขัดแย้งทั้งหลาย เนื่องจากมีโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ที่มีแผนพัฒนาจากหลากหลายกระทรวง ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน ทั้งนี้ คณะกรรมการควรประกอบด้วยหน่วยงาน ที่สามารถประสานกระทรวงต่างๆ ที่มีโครงการ พัฒนาพื้นที่ภาคใต้ คือ สศช. เป็นหน่วยงานหลัก ในการทำหน้าที่นี้และมีหน่วยงานราชการอื่น ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนภาคเอกชน และภาคประชาชน เข้าร่วมด้วย ซึ่งคณะกรรมการนี้ควรมีรองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานเหมือนกับคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว	ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า การดำเนินการประชาสัมพันธ์ การวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ด้านต่างๆ ควรจัดตั้งในรูปแบบคณะอนุกรรมการย่อยด้านต่างๆ ภายใต้ คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ โดยกำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ และนำเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้พิจารณาภาพรวม ในการพัฒนาต่อไป

/๔. เปิดโอกาส ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. เปิดโอกาสให้กับภาคประชาชนผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่โดยรอบซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกปากบาราให้เข้ามีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการช่วงการเตรียมการก่อสร้าง ช่วงระหว่างก่อสร้าง และเมื่อเปิดดำเนินการให้บริการแล้วอย่างเต็มที่ โดยกำหนดให้มีกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ชัดเจน โดยใช้แนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) เพื่อให้แต่ละภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียเจรจากันในเหตุผลต่างๆ จนได้ข้อสรุปในการตัดสินใจร่วมกัน มีจุดหมายร่วมกัน และทุกฝ่ายได้ผลประโยชน์ร่วมกัน (win-win solution)	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ชี้แจงรายละเอียดข้อมูล ดังนี้ ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการจัดทำรายงานการศึกษาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) อย่างไรก็ตาม มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๒ ในส่วนของโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกและถมทะเลระยะที่ ๑ บริเวณปากคลองปากบารา อ.ละงู จ.สตูล มอบหมายให้ สศช. จัดทำข้อเสนอเพื่อกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่และระบบโครงข่ายการขนส่งและคมนาคมในพื้นที่ภาคใต้ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า สศช. ควรเป็นผู้ดำเนินการจัดทำ SEA เชิงนโยบาย รวมถึงการจัดทำการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ดำเนินการตามแนวทาง SEA ไปพร้อมด้วย
๕. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ไปแล้วนั้น สมควรที่จะต้องมีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ตามกฎหมายใหม่ ซึ่งจะมีเนื้อหาครอบคลุมกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบวิธีการที่กำหนดไว้ใน EHIA โดยคำนึงถึงข้อกังวลต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ เช่น ผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ ผลกระทบต่อวิถีชีวิต ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ผลกระทบต่อสุขภาพ เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินการโครงการจะต้องทำตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่ได้เสนอในรายงานฯ อย่างจริงจังทั้งช่วงก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และหลังจากการเปิดใช้ท่าเรือแล้ว	สผ. ได้ชี้แจงรายละเอียดข้อมูล ดังนี้ โครงการท่าเทียบเรือน้ำลึกและถมทะเล ระยะที่ ๑ บริเวณปากคลองปากบารา อ.ละงู จ.สตูล ของกรมเจ้าท่า เข้าข่ายเป็นโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนด ประเภท ขนาด และวิธีปฏิบัติสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ลำดับที่ ๙ ท่าเทียบเรือที่มีความยาวหน้าท่าที่ท่าเทียบได้ (berth length) ตั้งแต่ ๓๐๐ เมตรขึ้นไป มีพื้นที่หน้าท่าตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตรขึ้นไป และมีการขุดลอกร่องน้ำตั้งแต่ ๑๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป เนื่องจากพื้นที่โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา อยู่ในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา ซึ่งจากการประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายหาดท่องเที่ยว พบว่าหาดเกาะลิคิ และหาดบุโหล่นเลมิชายหาดคุณภาพระดับดีมาก และระดับดีตามลำดับ โดยเกาะทั้งสองมีพื้นที่อยู่ใกล้เคียงกับอุทยานแห่งชาติ

/หมู่เกาะ ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	หมู่เกาะตะรุเตา ซึ่งองค์การยูเนสโกได้ประกาศให้เป็นอุทยานแห่งชาติ ตะรุเตาเป็น “มรดกอาเซียน (ASEAN Heritage Parks and Reserves)” นอกจากนี้ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช มีนโยบายที่จะเสนอแหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (Andaman Sea Nature Reserves) ซึ่งประกอบด้วย เขตห้ามล่าสัตว์ป่า ๑ แห่ง และอุทยานแห่งชาติ ๑๗ แห่ง ซึ่งรวมพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเกดราด้วย เป็นมรดกโลกธรรมชาติ ดังนั้น การพิจารณาเพิกถอนพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเกดราจึงต้องพิจารณาผลดี ผลเสีย ผลกระทบต่างๆ และความเหมาะสมในการใช้พื้นที่ให้ได้ข้อยุติเสียก่อน สศช. มีความเห็นว่า ความกังวลจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ส่วนใหญ่เป็นเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิถีชุมชน เนื่องจากมีการใช้พื้นที่อุทยานแห่งชาติเกดราจำนวน ๔,๐๐๐ ไร่ จึงทำให้บางกลุ่มไม่มั่นใจในเรื่องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่อระบบนิเวศวิทยา และทรัพยากรทางทะเล จึงควรมีการว่าจ้างสถาบันการศึกษาเข้ามาศึกษา พร้อมทั้งให้ประชาชน สถาบันหรือองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เข้าร่วมกำหนด TOR และเป็นกรรมการกำกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวด้วย จท. ได้รายงานผลการดำเนินการว่า โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราได้รับการบรรจุไว้ในร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ซึ่งจะเริ่มดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ประกอบด้วย การศึกษาทบทวนการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment : EHIA) การจัดตั้งคณะกรรมการทั้งส่วนภูมิภาคและส่วนกลาง รวมถึงผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเต็มที่ และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า จท. มีการดำเนินการที่สอดคล้องกับความเห็นและข้อเสนอแนะของ สศช. โดย จท. ได้บรรจุการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราไว้ในร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ซึ่งจะเริ่มดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘

/๖. ให้กำหนด ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. ให้กำหนดระยะการพัฒนาภาพรวมให้ชัดเจน พร้อมทั้งระบุระยะการพัฒนาในแต่ละเฟสให้ชัดเจนด้วย โดยให้พัฒนาในเฟสแรกก่อน และเมื่อมีความจำเป็นต้องพัฒนาในระยะต่อไป ให้ประเมินความพร้อมและความคุ้มค่า รวมทั้งจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายก่อนในการดำเนินการดังกล่าวนี้ คณะกรรมการสื่อสารข้อมูลฯ จะต้องทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย	จท. ได้รายงานผลการดำเนินการว่า พิจารณาพัฒนาในเฟสแรกรองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU โดยถมทะเลขนาดพื้นที่ ๒๙๒ ไร่ มีหน้าท่ายาว ๗๕๐ เมตรก่อน โดยได้บรรจุโครงการไว้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. และเมื่อมีความจำเป็นต้องพัฒนาในระยะต่อไป จท. จะประเมินความพร้อมและความคุ้มค่า รวมทั้งจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายต่อไป ที่ประชุม รับทราบว่า จท. ได้กำหนดกรอบระยะเวลาการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราในภาพรวมไว้แล้ว โดยจะเริ่มดำเนินการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๒ ให้รองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU โดยจะถมทะเลขนาดพื้นที่ ๒๙๒ ไร่ มีหน้าท่ายาว ๗๕๐ เมตร ทั้งนี้ การพัฒนา ระยะที่ ๑ ได้รับการบรรจุโครงการไว้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. และเมื่อมีความจำเป็นต้องพัฒนาในระยะต่อไป จะต้องมีการศึกษาและประเมินความพร้อม ความคุ้มค่า รวมทั้งจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายต่อไป
๗. ต้องมีการบูรณาการระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ของภาคต่างๆ กับท่าเรือน้ำลึกปากบาราอย่างชัดเจน มีมาตรการรองรับและสนับสนุนทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคต่างๆ ที่จำเป็น รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบที่เอื้อต่อการลงทุน และการดำเนินโครงการมีมาตรการชดเชย เยียวยา การอุดหนุนต่างๆ เพื่อผลักดันการเปลี่ยนโหมดการขนส่งมาใช้ท่าเรือน้ำลึกปากบารา และจัดเตรียมระบบการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐาน สะดวก มีประสิทธิภาพ ลดภาระต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน	คค. ชี้แจงรายละเอียดว่า คค. เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ดังนั้น จึงได้เตรียมการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกปากบาราและพื้นที่โดยรอบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ โดยหน่วยงานใน คค. ได้เตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้ - กรมทางหลวง (ทล.) ได้รายงานผลการดำเนินการว่า ทล. ได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหลักเชื่อมโยงทะเลฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒) และฝั่งอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) จำนวน ๕ เส้นทาง เป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร ประกอบด้วย (๑) ทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วง อ.รัตภูมิ-อ.หาดใหญ่ (๒) ทางหลวงหมายเลข ๔๓ ช่วง อ.หาดใหญ่-อ.จะนะ (๓) ทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ ช่วง สตูล-อ.รัตภูมิ (๔) ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ ช่วง บ.ฉลุง-อ.ละงู และ (๕) ทางหลวงหมายเลข ๔๐๕๒ ช่วง บ.ฉลุง-บ.ปากบารา

/กรมทาง ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้รายงานผลการดำเนินการว่า ทช. ได้ดำเนินการพัฒนาถนนสายรองเชื่อมโยงระหว่างทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๕๒ คือ ทางหลวงชนบท สต. ๓๐๐๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๖-บ้านลาหงา อ.สตูล จังหวัดสตูล ระยะทาง ๙.๐๔๙ กม. โดยได้ดำเนินการขยายถนนตอนที่ ๑ เป็น ๔ ช่องจราจรแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑ สำหรับการก่อสร้างถนนตอนที่ ๒ ระยะทาง ๒.๒๖๗ กม. เป็นการก่อสร้างถนนใหม่ จำเป็นต้องเวนคืนเนื่องจากถนนดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ทช. จึงชะลอการดำเนินการไว้ก่อน หากการพัฒนาท่าเรือสามารถขับเคลื่อนได้แล้วจะได้ดำเนินการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างต่อไป - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รายงานผลการดำเนินการว่า สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และได้ส่งมอบรายงานการศึกษาให้กับ รฟท. เพื่อเตรียมการออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า คค. เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ดังนั้น จึงได้เตรียมการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกปากบารา และพื้นที่โดยรอบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า
๘. ต้องมีหลักประกันให้แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นลำดับแรกด้วยการจัดหาพื้นที่รองรับการย้ายถิ่นฐานของชุมชน มีการพัฒนาที่ดินพัฒนาอาชีพ มีระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การสาธารณสุข การศึกษา อย่างต่อเนื่องเป็นธรรมและมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความสุข มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นกว่าเดิม อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งจัดตั้งกองทุนและสวัสดิการต่างๆ เพื่อเป็นการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา	สศช. มีความเห็นว่า การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารานั้น ชุมชนในพื้นที่ต้องการให้เกิดการจ้างงานและพัฒนาอาชีพประชาชนในพื้นที่ รวมถึงสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้กับชุมชน จท. ชี้แจงรายละเอียดว่า การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ในระยะที่ ๑ ไม่มีการโยกย้ายชุมชน ทั้งนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของท่าเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้กำหนดกลไกการมีส่วนร่วม การให้หลักประกันการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ อย่างไรก็ตามการศึกษาทบทวน EHIA ของท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว รวมถึงจะมีการเสนอแนะมาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบ รวมถึงมีกลไกติดตามผลการดำเนินงานด้วย

/กค. ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	กค. มีความเห็นว่า หากมีจัดตั้งกองทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการชดเชยความเสียหายต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา รูปแบบกองทุนจะมี ๒ ลักษณะ ดังนี้ (๑) กองทุนภาคเอกชน : ประชาชนในพื้นที่จัดตั้งขึ้น และ (๒) กองทุนภาครัฐ : ภาครัฐจัดตั้งขึ้นโดยจ่ายค่าชดเชยจากเงินงบประมาณ ทั้งนี้ กองทุนภาครัฐควรมีเหตุผลและความจำเป็นในการจัดตั้ง และต้องมีกฎหมายรองรับ ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า ควรมีการจัดตั้งกองทุนและสวัสดิการเพื่อเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา โดยการจัดตั้งกองทุนอาจอยู่ภายใต้คณะกรรมการที่ได้จัดตั้งขึ้น ซึ่งจะได้รับการพิจารณาค่าชดเชยและแนวทางการพัฒนาอาชีพได้ด้วย
๙. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ให้คำนึงถึงการใช้เทคโนโลยีที่มีความทันสมัยและประสิทธิภาพสูง รวมทั้งระบบการบริหารท่าเรือสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพในระดับสากลเพื่อให้เกิดศักยภาพในการบริการสูงที่สุดและจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด โดยปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (EMP) และอื่นๆ ที่เสนอในรายงาน EIA หรือรายงาน EHIA อย่างเคร่งครัด	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีความเห็นว่า หาก กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือน้ำลึกปากบาราก็จะมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้เกิดศักยภาพและประสิทธิภาพเป็นสำคัญ ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า หากมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราให้คำนึงถึงการใช้เทคโนโลยีที่มีความทันสมัยและประสิทธิภาพสูง รวมทั้งระบบการบริหารท่าเรือสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพในระดับสากลเพื่อให้เกิดศักยภาพในการบริการสูงที่สุดและจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด
๑๐. ต้องมีมาตรการจูงใจส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือปากบาราอย่างเต็มศักยภาพ ส่งเสริมให้มีปริมาณสินค้าที่มากพอที่เรือทางยุโรปจะเข้าเทียบท่า ซึ่งจะทำให้อัตราธรรมเนียมและค่าขนส่งสินค้าทางเรือต่ำลงจนจูงใจให้มีสินค้าต่างๆ มาใช้บริการที่ท่าเรือมากขึ้น รวมทั้งมีมาตรการส่งเสริมการใช้ท่าเรือ เช่น การคิดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือที่ต่ำกว่าท่าเรือใกล้เคียง ตลอดจนการออกกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกขนส่งสินค้า	กทท. มีความเห็นว่า เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นโครงการตามยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ ภาครัฐจำเป็นต้องมีบทบาทในการสนับสนุนทั้งในส่วนของการลดต้นทุนของผู้ใช้บริการในรูปของค่าภาระหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ รวมทั้งสนับสนุนในส่วนของผู้ประกอบการทำในรูปของมาตรการลด ยกเว้นภาษี ค่าเช่า หรืออัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ กค. มีความเห็นว่า การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี ควรจะมีหลักเท่าเทียมและเป็นธรรม ซึ่งรัฐให้สิทธิประโยชน์แก่ท่าเรืออื่นเช่นไรก็ต้องให้แก่ท่าเรือน้ำลึกปากบาราเช่นเดียวกัน

/ผ่านท่าเรือ ...

ความเห็นและข้อเสนอแนะ ของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ผลการพิจารณา ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผ่านท่าเรือที่สะดวกรวดเร็ว การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่สินค้าที่ใช้ท่าเรือน้ำลึกปากบารา การเปิดโอกาสให้มีสายการบินเรือในภูมิภาคนี้เข้าบริหารท่าเรือ ฯลฯ	ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า ภาครัฐจำเป็นต้องมีบทบาทในการสนับสนุนทั้งในส่วนของการลดต้นทุนของผู้ให้บริการในรูปของค่าภาระหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ รวมทั้งสนับสนุนในส่วนของผู้ประกอบการท่าในรูปของมาตรการลด ยกเว้นภาษีค่าเช่า หรืออัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ
๑๑ ให้ความสำคัญกับท่าเรือน้ำลึกปากบาราในด้านความมั่นคงของชาติด้วย	จท. รายงานว่ากองทัพเรือได้ให้ความสำคัญของการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศส่งออก การเชื่อมโยงด้านความมั่นคงและเสถียรภาพด้านการขนส่งทางทะเล เพื่อการคุ้มครองและปกป้องเส้นทางลำเลียงสินค้า รวมถึงคุ้มครองกองเรือที่จะเข้ามาขนส่งสินค้าเข้าและออกผ่านน่านน้ำทะเลไทย และช่องแคบมะละกา และในเขตทะเลหลวง ดังนั้น การเชื่อมโยงสมุทรภาพทางทะเลกับการพัฒนาโลจิสติกส์ จึงมีความจำเป็นโดยครอบคลุมพื้นที่ทะเลฝั่งอ่าวไทย ๒๐๓,๖๑๔ ตารางกิโลเมตร และพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามัน ๑๑๒,๔๔๘ ตารางกิโลเมตร ที่ประชุม มีความเห็นร่วมกันว่า ควรให้ความสำคัญกับท่าเรือน้ำลึกปากบาราในด้านความมั่นคงของชาติด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

วอ.สท. ๑๖ ต.ค. ๕๖
 ผอ.สท. ๑๖ ต.ค. ๕๖
 ผช. ๑๖ ต.ค. ๕๖
 ผอ.ก. ๑๖ ต.ค. ๕๖
 นว.
 ผู้พิมพ์