

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๙.๒/๑๓๑



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สค. (eMail)
ส่ง : กนร.
รับที่ : ร12277/67
13 พ.ย. 2567 เวลา 16.20 น.



๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาปฏิบัติ เรื่อง การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ สภาผู้แทนราษฎร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๑๔๕๓ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๗
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๔๖๔๔ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๕๔๖ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๗
๔. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๙.๒/๒๔๗ ลงวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วน ที่ อก ๐๘๐๒/๒๘๕๕ ลงวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ที่ มท ๐๒๑๒.๑/๑๖๗๒๒ ลงวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๗
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๓๐๗/๑๔๘ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๔๙๑๖ ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๗
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต ๐๗๐๔/๙๒๗ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๗
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงกลาโหม ที่ กท ๐๒๐๗/๓๗๗๐ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๗
๗. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ
ลับ ที่ นร ๐๘๐๖/๑๓๕๘ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๗
๘. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๑๑๖ ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๗
๙. สำเนาหนังสือศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
ด่วนมาก ที่ นร ๕๔๐๖/๑๓๒๓ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๗
๑๐. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ด่วนที่สุด ที่ ทส ๐๒๒๐.๒/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๗
๑๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง
ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๑๓๐๒๑ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม แจ้งว่า คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ รับทราบรายงานผลการพิจารณาศึกษาปฏิบัติ เรื่อง การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ สภาผู้แทนราษฎร และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับรายงาน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการการดังกล่าวไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวง

การต่างประเทศ...

การต่างประเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะและข้อสังเกตดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวมแล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป และตามหนังสือที่อ้างถึง ๔ กระทรวงคมนาคมได้ขอขยายระยะเวลาในการจัดส่งสรุปผลการพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมขอรายงานสรุปผลการพิจารณาและผลการดำเนินงานต่อรายงานผลการพิจารณาศึกษาญาติ เรื่อง การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) ของคณะกรรมการธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ สมาชิกแทนราษฎร ในภาพรวม สรุปได้ ดังนี้

๑. ประเด็นภาพรวมการดำเนินโครงการ

โครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการขนาดใหญ่ มีวงเงินลงทุนสูงต้องร่วมทุนกับนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งจะมีสิทธิพิเศษที่แตกต่างจากการลงทุนทั่วไป จำเป็นต้องมีกฎหมายเฉพาะ และตั้งหน่วยงานขึ้นมาดูแลเฉพาะ

๒. ประเด็นด้านความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ของพื้นที่

๒.๑ โครงการแลนด์บริดจ์เป็นการนำจุดแข็งด้านภูมิศาสตร์ของประเทศไทยมาพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนทั้งในภูมิภาคและระหว่างทวีป รวมถึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยลดต้นทุนการคมนาคมขนส่งและลดปัญหาการจราจรทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะช่วยยกระดับประเทศไทยสู่จุดยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชีย การสร้างงานและการกระจายรายได้สู่ชุมชนในพื้นที่ การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

๒.๒ การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์เป็นการส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งยังสามารถส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

๒.๓ หากดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์ได้ตามแผน จะทำให้ประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพการมีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคได้อย่างเต็มที่ โดยสามารถเชื่อมโยงกับโครงการ/เส้นทางอื่น ๆ เช่น International Land and Sea Trade Corridor (ILSTC) ซึ่งเป็นโครงการสำคัญของจีนที่จะเชื่อมต่อกลุ่มท่าเรือในอ่าวเป๋อหู่กับเอเชียกลางและยุโรปผ่านการขนส่งทางรางของ China - Europe Railway Express ด้วย

๓. ประเด็นด้านการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

๓.๑ โครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ซึ่งต้องใช้งบประมาณในการลงทุนสูง มีผลกระทบทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก จำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ในรายละเอียด การประเมินความเหมาะสมทางด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ที่มีความชัดเจน การศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment : SEA) ในภาพรวมที่เกิดจากการก่อสร้างท่าเรือ รถไฟ และมอเตอร์เวย์ เพื่อให้ทราบผลกระทบที่แท้จริง รวมทั้งพิจารณาให้ครอบคลุมตามอนุสัญญาแรมซาร์ และการประเมินความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่ต้องกำหนดมาตรการที่ชัดเจนในการเตรียมพร้อมรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนตัดสินใจดำเนินการ โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อสร้างการยอมรับและความร่วมมือในการดำเนินการพัฒนา และสามารถลดข้อขัดแย้งและความเห็นต่างที่อาจเกิดขึ้น ตลอดจนการประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ต่อสาธารณชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้แสดงความคิดเห็นที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่

๓.๒ การดำเนินโครงการควรกำหนดรูปแบบ วัตถุประสงค์ และรายละเอียดแนวทางในการดำเนินการให้ชัดเจนก่อนดำเนินการในขั้นตอนต่อไป เช่น ต้นทุนการดำเนินการ รูปแบบการบริหารจัดการ ในเชิงลึก แนวทางการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ เช่น ต้นทุนการดำเนินการ รูปแบบการบริหารจัดการในเชิงลึก แนวทางการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ กลไกด้านกฎหมายและการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการ ปริมาณตู้สินค้า ประเภท ถิ่นกำเนิด และจุดหมายปลายทางของสินค้าที่คาดว่าจะผ่านโครงการ เป็นต้น ประกอบกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทำเรือมีบทบาทหลัก (Leading role) ในการเป็นประตูการค้า (Gateway) และเส้นทางทางบก มีบทบาทสนับสนุน (Supporting role) ดังนั้น โครงการนี้จะมีความเหมาะสมมากขึ้น หากให้ความสำคัญในการใช้จ่ายงบประมาณมุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือที่ตั้งอยู่สองฝั่งทะเลให้มีขนาดและประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับปริมาณสินค้า โดยเฉพาะสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ที่คาดว่าจะมาใช้บริการ และพิจารณาปรับการลงทุนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางบก อาทิ ทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟที่เชื่อมท่าเรือที่ตั้งอยู่ ๒ ฝั่งทะเล ให้มีสัดส่วนของการลงทุนที่เหมาะสม ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับนักลงทุนและผู้ประกอบการ ให้ความสนใจร่วมพัฒนาและเกิดประโยชน์ต่อโครงการสูงสุด

๓.๓ การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จะช่วยส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการพัฒนาในเชิงพื้นที่ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยพัฒนา/ก่อสร้างส่วนต่อขยายและการพัฒนารูปแบบการขนส่งอื่นร่วมด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้บริการ (Demand) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เป็นศูนย์กระจายสินค้าของภูมิภาค (Distribution Park หรือ Freight Village) เนื่องจากมีท่าเรือที่ตั้งที่เหมาะสม การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมแปรรูปและไบโอเทค ด้านการเกษตร (Biology) โดยส่งเสริมต่อยอดอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันสู่อุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล (Oleo Chemical) แบบครบวงจร

๓.๔ เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา สิ่งแวดล้อม ความมั่นคง และการทหาร ทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และโลก ดังนั้น จึงต้องศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และภาพอนาคตของโครงการอย่างละเอียดรอบคอบในทุกมิติ และมีการวางแผนเตรียมการรองรับล่วงหน้า รวมทั้งควรต้องสร้างการรับรู้และความเข้าใจอย่างกว้างขวางให้ประชาชนได้รับทราบทุกขั้นตอน

๓.๕ โครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการขนาดใหญ่ย่อมมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนวิถีชีวิตของประชาชน จึงต้องมีความชัดเจนเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งการชดเชยต่าง ๆ แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ การเตรียมความพร้อมของแรงงาน การจ้างงาน และการจัดการระบบสาธารณูปโภค

๓.๖ การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่ง และพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า ซึ่งมีรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม คือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) อย่างไรก็ตาม โครงการฯ มีประมาณการวงเงินลงทุนที่สูงถึงกว่า ๑,๐๐๑,๒๐๖.๔๗ ล้านบาท ประกอบกับตามข้อเสนอแนะและข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ปรากฏในรายงานผลการพิจารณาศึกษาผู้ดัดฯ ยังมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษารายละเอียดของโครงการฯ เพิ่มเติมในหลายประเด็น ดังนั้น จึงเห็นด้วยกับการที่จะมีการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพิ่มเติม โดยครอบคลุมถึงการกำหนดสมมติฐานต่าง ๆ และความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการฯ ตลอดจนความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ที่ชัดเจนและรอบคอบ เพื่อให้โครงการฯ มีความคุ้มค่าในการลงทุนและสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป

๔. ประเด็นด้านกฎหมาย

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเร่งรัดการเสนอร่างพระราชบัญญัติระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ พ.ศ. โดยเร็ว ดังนั้น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควรพิจารณาดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการทำ Regulatory Impact Analysis (RIA) และการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวาง (Public Consultation) เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่และมีผลกระทบในหลากหลายมิติ การนำพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๒ มาเป็นต้นแบบในการยกร่างกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่น่าเพียงพอเนื่องจากบริบท (Context) ที่แตกต่างกันอย่างมาก อีกทั้งควรนำปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการดำเนินงานและบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาประกอบการพิจารณาแนวทางในการยกร่างกฎหมายดังกล่าวด้วย

๕. ประเด็นด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

๕.๑ กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อดำเนินโครงการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาแลนด์บริดจ์ ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ SEC ที่ยึดโยงกับศักยภาพของพื้นที่ และการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคอุตสาหกรรมไทย ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ โอกาส และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างทั่วถึง ซึ่งตอบสนองต่อนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่และการพัฒนาประเทศ

๕.๒ กระทรวงอุตสาหกรรมโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร เพื่อกำหนดบริเวณทำเลที่ตั้งและขนาดของพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในพื้นที่ เป้าหมายสำหรับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม รวมถึงการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย การศึกษาความเป็นไปได้ทางการตลาด และการจัดทำข้อเสนอแนะด้านสิทธิประโยชน์ ทั้งนี้ ตามแผนการดำเนินโครงการดังกล่าวจะแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗

๕.๓ เศรษฐกิจหลักในพื้นที่จังหวัดชุมพรมาจากการปลูกปาล์มน้ำมันและทุเรียน ส่วนเศรษฐกิจหลักของจังหวัดระนองมาจากการทำประมง หากดำเนินโครงการจากการสร้างนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งแม้ว่าจะมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินโครงการ และมีบทเรียนจากหลายนิคมอุตสาหกรรมที่ทำให้พื้นที่นั้นไม่สามารถทำการเกษตรได้ จึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเชิงลึกโดยการถวบทเรียนการมีนิคมอุตสาหกรรมกับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดำเนินการว่ามีความต้องการในการพัฒนาอย่างแท้จริง หรือเป็นการพัฒนาเพื่อเอื้อให้กลุ่มทุน โดยขาดการพิจารณาประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง

๖. ประเด็นด้านสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

การให้สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) โดยการออกร่างพระราชบัญญัติระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ พ.ศ. ที่คล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๒ ควรพิจารณาอย่างรอบคอบในประเด็นเชิงนโยบายการให้สิทธิประโยชน์ประเภทเดียวกันแก่ผู้ประกอบการโดยหลายหน่วยงาน การจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบภายใต้

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพราะอาจส่งผลกระทบต่อทั้งผู้ประกอบการและทิศทางของประเทศในภาพรวม ทั้งนี้ ปัจจุบันคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้มากยิ่งขึ้นและกระตุ้นให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมถึงการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งอุตสาหกรรมเป้าหมายสำหรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ เกษตรและอาหารชีวภาพ ท่องเที่ยวและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมเป็นระยะเวลา ๒ ปี หรือลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ ๕๐ เป็นระยะเวลา ๓ ปี รายละเอียดตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๑๘/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๕

๗. ประเด็นด้านการเชิญชวนในการร่วมลงทุน

การประชาสัมพันธ์โครงการแลนด์บริดจ์เพื่อชักชวนหรือดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ ประเทศควรต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับข้อพิจารณาของนักลงทุน ตลอดจนอาจเตรียมการด้านข้อมูลเพื่อตอบข้อสงสัยต่าง ๆ ตามความเหมาะสมด้วย

๘. ประเด็นด้านการต่างประเทศ

๘.๑ การดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และการค้าเสรีที่มีอยู่ นโยบาย Free and Open Indo - Pacific (FOIPS) ของสหรัฐอเมริกา และ Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และหลักการพื้นฐานของการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของอาเซียนกับสหรัฐอเมริกา (ASEAN Outlook on Indo - Pacific : AOIP)

๘.๒ ก่อให้เกิดความท้าทายต่อการดำเนินงานด้านการต่างประเทศ เนื่องจากประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจ อาจเข้ามามีอิทธิพล หรือพยายามเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน รวมถึงอาจเข้ามาจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ นอกจากนี้ อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเสียผลประโยชน์หรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ

๘.๓ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการแลนด์บริดจ์ มิตรประเทศประเมินศักยภาพทางเศรษฐกิจและแสดงความสนใจลงทุนกับโครงการฯ ในระดับที่แตกต่างกัน อาทิ ๑) กลุ่มที่ประเมินว่าโครงการช่วยเร่งระยะเวลาการขนส่งเพียงเล็กน้อย และยังคงติดตามเรื่องขีดความสามารถให้บริการด้านการขนส่ง ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย และญี่ปุ่น ซึ่งห่วงกังวลต่อความเป็นไปได้ของโครงการ เนื่องจากได้ลงทุนในโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แต่ยังไม่ได้ผลตอบแทนชัดเจน และ ๒) กลุ่มที่แสดงความสนใจต่อโครงการในขั้นต้น อาทิ สหรัฐฯ จีน และซาอุดีอาระเบีย

๙. ประเด็นด้านความปลอดภัยและความมั่นคง

๙.๑ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของโครงการแลนด์บริดจ์จะช่วยเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของกองทัพในการป้องกันราชอาณาจักร การรักษาสิทธิอธิปไตยเหนืออาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย และการรักษาและแก้ไขปัญหาความมั่นคงทางทะเล เนื่องจากจะทำให้การเคลื่อนย้ายกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ และสิ่งอุปกรณ์ของกองทัพ ระหว่างอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ประหยัดเวลา และมีความอ่อนตัวมากยิ่งขึ้น ไม่ต้องเดินทางผ่านน่านน้ำต่างประเทศ

๙.๒ ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการตกเป็นเป้าหมายทางทหารและถูกโจมตีในภาวะความขัดแย้ง เนื่องจากจะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์และเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของโลก และอาจเป็นมูลเหตุให้ประเทศมหาอำนาจต้องการขยายอิทธิพลเข้ามาในพื้นที่ หรือเข้ายึดครองพื้นที่ในยามสงคราม

๙.๓ ก่อให้เกิดความเสี่ยงของภัยความมั่นคงทางทะเลในพื้นที่ เนื่องมาจากกิจกรรมทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้น เช่น ภัยจากโจรสลัด การปล้นเรือ การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบขนย้ายสิ่งผิดกฎหมาย
สินค้า...

สินค้าหนีภาษีและสินค้าต้องห้าม รวมทั้งภัยจากการก่อการร้าย ซึ่งจะส่งผลให้การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในพื้นที่ทางทะเลและพื้นที่ชั้นในมีความยุ่งยากและซับซ้อนมากขึ้น

๙.๔ การเตรียมการรองรับด้านการป้องกันประเทศ และบริหารจัดการวิกฤติ

๙.๔.๑ การเตรียมความพร้อมและการพัฒนาขีดความสามารถและศักยภาพของกำลังพล ยุทธโธปกรณ์ ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการของกองทัพและหน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงทั้งทางบกและทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้สามารถรองรับภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบทั้งในสภาวะปกติ สภาวะความขัดแย้ง และสภาวะสงคราม

๙.๔.๒ การปรับปรุงยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ เพื่อให้สามารถปกป้องอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลทั้งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนส่งเสริมการสร้างร่วมมือด้านความมั่นคงเพื่อรักษาผลประโยชน์และความร่วมมือในภูมิภาค ระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนและรักษาดุลอำนาจระหว่างประเทศมหาอำนาจและกลุ่มพันธมิตรประเทศต่าง ๆ

๙.๔.๓ ความมั่นคงในจังหวัดชายแดนใต้ พื้นที่โครงการตั้งอยู่นอกพื้นที่ปฏิบัติการของกลุ่มผู้ก่อเหตุรุนแรง แต่อาจมีการก่อเหตุเชิงสัญลักษณ์ในพื้นที่ข้างเคียง เพื่อแสดงขีดความสามารถการปฏิบัติการนอกพื้นที่

๙.๔.๔ การบังคับใช้กฎหมายเพื่อเฝ้าระวัง ป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงระบบความมั่นคงชายแดน (Border control) เพื่อป้องกันการแสวงประโยชน์จากการเชื่อมต่อด้านคมนาคมระหว่างสองฝั่งทะเล โดยการประเมินถึงปัญหาความมั่นคงความเสี่ยงสูง ได้แก่ (๑) การค้ายาเสพติดและสินค้าผิดกฎหมาย การลักลอบค้าสินค้าผิดกฎหมายมีแนวโน้มขยายเส้นทางทางทะเลช่วงการแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ เพื่อหลบเลี่ยงช่องทางทางบกซึ่งถูกจำกัดด้วยมาตรการควบคุมโรค โดยเฉพาะยาเสพติด ซึ่งได้รับอิทธิพลจากสถานการณ์ในเมียนมา โดยมีรายงานว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษของทวาย อย่างกุ้ง และยะไข่ กลายเป็นแหล่งผลิตยาเสพติดเพื่อนำรายได้มาสนับสนุนกิจกรรมเกี่ยวกับการสู้รบ และเส้นทางขนส่งยาเสพติดผ่านบริเวณทะเลอันดามันเชื่อมโยงถึงเป้าหมายผู้ซื้อในประเทศสำคัญ และ (๒) การลักลอบเข้าเมือง ได้แก่ กลุ่มชาวโรฮิงจา ซึ่งระยะที่ผ่านมาอาศัยประเทศไทยเป็นทางผ่านไปยังประเทศที่สาม โดยเฉพาะมาเลเซียและอินโดนีเซีย โดยอาศัยเส้นทางผ่านทะเลอันดามัน และกลุ่มชาวเมียนมา ซึ่งอาศัยเส้นทางธรรมชาติเพื่อหลบหนีเข้ามาทำงานฝั่งไทย รวมถึงบริเวณแม่น้ำกระบุรี เขตจังหวัดระนอง

๙.๔.๕ การป้องกันและบริหารจัดการกรณีการก่อเหตุรุนแรง ซึ่งมีเป้าหมายโจมตีผลประโยชน์ของต่างชาติที่เข้ามาดำเนินการลงทุนหรือทำการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางคมนาคมระหว่างอ่าวไทย - ทะเลอันดามัน ตลอดจนการโจมตีโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ (Critical infrastructure) อาทิ ท่าเรือในเขตอุตสาหกรรม ระบบการลำเลียงพลังงาน หรือเส้นทางสัญจรที่เชื่อมโยงกับโครงการ

๙.๔.๖ การสร้างเสริมระบบความมั่นคงปลอดภัยเพื่อลดความเปราะบางต่อการโจมตีหรือการก่ออาชญากรรมทางไซเบอร์ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาทดแทนแรงงานคนเพื่อลดการสัมผัส และยกระดับศักยภาพของอุตสาหกรรมต่าง ๆ สู่ระบบอัตโนมัติขั้นสูง โดยกิจกรรมทางทะเลที่อาจได้รับผลกระทบ ได้แก่ ระบบการจัดการขนส่งและท่าเรือ

๙.๕ ภูมิรัฐศาสตร์และการเมืองระหว่างประเทศในภูมิภาคอินโด - แปซิฟิก การเชื่อมสองฝั่งทะเลจะทำให้เกิดเส้นทางคมนาคมสำคัญ (SLOCs) เส้นทางใหม่ จึงควรเร่งส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงปลอดภัยทางทะเลร่วมกับประเทศที่มีบทบาทในเส้นทางดังกล่าว รวมถึงภายใต้กรอบ ASEAN BIMSTEC ReCAAP และการเชื่อมต่อการดำเนินการยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจในอินโด - แปซิฟิก ทั้งนี้ รายงานการศึกษาของคณะ

ที่ปรึกษา...

ที่ปรึกษาสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อปี ๒๕๖๖ ระบุว่า การพัฒนาความเชื่อมต่อของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Infrastructure Connectivity) มีความสำคัญในมิติของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความมั่นคงของประเทศมหาอำนาจในอินโด - แปซิฟิก (ได้แก่ สหรัฐฯ รวมถึงพันธมิตรและหุ้นส่วน และจีน) โดยสามารถแสดงออกในรูปแบบ ดังนี้ ๑) การกระชับความสัมพันธ์กับกลุ่มมิตรประเทศที่มีเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ร่วมกัน ๒) การแก้ไขปัญหาเชิงภูมิรัฐศาสตร์ (อาทิ การถูกปิดกั้นจากช่องทางคมนาคมสำคัญ หรือการคุ้มกันผลประโยชน์ทางทะเล) และ ๓) การแข่งขันหรือจำกัดประเทศคู่แข่งจากการเข้าถึงห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) หรือการสร้างเสริมกฎกติกาและแนวปฏิบัติที่มาพร้อมกับโครงการพัฒนาต่าง ๆ ในกรณี การพัฒนาความเชื่อมต่อด้านคมนาคมของไทย โดยเฉพาะเส้นทางอ่าวไทย - ทะเลอันดามัน ซึ่งมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์อันเกิดจากการเชื่อมต่อสองฝั่งมหาสมุทร ควรส่งเสริมระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business ecosystem) สำหรับการค้าและการลงทุนร่วมกับหุ้นส่วนทุกประเทศ/กลุ่มประเทศอย่างเปิดกว้าง และไม่พึงพาเฉพาะประเทศใดประเทศหนึ่ง โดยคำนึงถึงมาตรฐานสากล รวมถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน และความโปร่งใสด้านการลงทุนด้วย

๙.๖ การส่งเสริมจากภาครัฐด้วยการปรับปรุงระบบสมุทรภิบาล การพัฒนาระบบความตระหนักรู้สถานการณ์ร่วม (Shared awareness) และเครื่องมือกลางสำหรับการบริหารจัดการทางทะเลแบบเป็นองค์รวม โดยเฉพาะการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning) และการประเมินสถานะของทรัพยากรทางทะเล โดยคำนึงถึงมิติที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้านทั้งเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อการใช้ประโยชน์อื่นอย่างสมดุล และมีกลไกแก้ไขความขัดแย้งบนฐานข้อมูลที่ถูกต้องตรงกัน

๙.๗ ภายหลังจากโครงการแลนด์บริดจ์ก่อสร้างแล้วเสร็จ พื้นที่บริเวณท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามันจะมีกิจกรรมทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และมีพื้นที่ที่มีความล่อแหลมต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเลที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งอาจเป็นเป้าหมายของกลุ่มที่จะกระทำความผิดทางทะเลและส่งผลกระทบต่อประเทศ เช่น การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือทางทะเล การช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล การค้ามนุษย์ และลักลอบเข้าเมืองทางทะเล การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเลและชายฝั่ง การก่อการร้ายทางทะเล การลักลอบขนยาเสพติด สินค้าผิดกฎหมายและอาวุธสงครามทางทะเล การลักลอบขนส่งสินค้าสองวัตถุประสงค์และอาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างสูง การทำประมงผิดกฎหมาย และการทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เป็นต้น ซึ่งหน่วยเกี่ยวข้องต้องเตรียมแผนฯ และกำลังพล พาหนะ ในการดูแล ป้องปรามและปราบปรามเพิ่มมากขึ้น

๑๐. ประเด็นด้านการสร้างความเข้าใจกับประชาชน และด้านสิ่งแวดล้อม

๑๐.๑ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใด ๆ ในพื้นที่นำเสนอเป็นมรดกโลก และพื้นที่กันชน จะต้องจัดทำมาตรการบรรเทาผลกระทบที่ชัดเจนประกอบการดำเนินการในพื้นที่ร่วมด้วย เช่น การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) การประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment : HIA) ตลอดจนแผนการบริหารจัดการเพื่อปกป้องคุ้มครองคุณค่าโดดเด่น อันเป็นสากล (OUV) ของพื้นที่

๑๐.๒ โครงการแลนด์บริดจ์ มีพื้นที่โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง คาบเกี่ยวเขตป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๐ วันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๔๓ และวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๔๓ ซึ่งเป็นเขตป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีที่เป็น “ป่า” ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๕๔๔ และเป็นป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี ที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลวง มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑๐.๒.๑ กรณีขอบเขตพื้นที่โครงการ ผ่านพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีที่อยู่ในพื้นที่ “ป่า” ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ ให้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง การขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. ๒๕๕๘

๑๐.๒.๒ กรณีขอบเขตพื้นที่โครงการ ผ่านพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ให้ดำเนินการตามระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงาน หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑๐.๒.๓ การขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี โดยมีแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) เสนอเรื่องขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีที่ห้ามใช้ประโยชน์ป่าชายเลน โดยเด็ดขาด ได้แก่ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๓๔ วันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๔๓ และวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๔๓ ซึ่งห้ามมิให้อนุญาตการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนในทุกกรณีทั้งภาครัฐและเอกชน แต่หากส่วนราชการใดมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ป่าชายเลนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ก็สามารถยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยให้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นราย ๆ ไป และหน่วยงานของรัฐที่ขอใช้ประโยชน์ต้องเป็นส่วนราชการระดับกระทรวงเป็นผู้มีหนังสือแจ้งขอความเห็นชอบต่อกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยตรงก่อน และนำความเห็นชอบดังกล่าวเสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมกับเรื่องที่จะเสนอรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๒) เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเว้นแล้ว จึงเสนอเรื่องต่อกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเพื่อขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าชายเลน โดยกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งจะดำเนินการตามขั้นตอนและระเบียบที่เกี่ยวข้องแห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๗ หรือพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ ต่อไป ซึ่งหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อประกอบการยื่นคำขออนุญาตด้วย

๓) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ให้จัดสรรงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกและบำรุงป่าชายเลนไม่น้อยกว่า ๒๐ เท่าของพื้นที่ป่าชายเลนที่ใช้ประโยชน์ เพื่อให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งดำเนินการในพื้นที่จังหวัดที่ดำเนินโครงการหรือในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงตามลำดับ ในกรณีที่ไม่สามารถคัดเลือกพื้นที่ปลูกป่าชายเลนได้ ให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งนำงบประมาณดังกล่าวไปใช้ในกิจการอื่นเพื่อการอนุรักษ์หรือรักษาสภาพแวดล้อม ตามระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ว่าด้วยการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนเพื่อการอนุรักษ์หรือรักษาสภาพแวดล้อม กรณีการดำเนินการโครงการใด ๆ ของหน่วยงานของรัฐที่มีความจำเป็นต้องเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน พ.ศ. ๒๕๕๖

๑๐.๓ การดำเนินการในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และเขตป่าตามมาตรา ๔(๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ โดยกรมป่าไม้อนุญาตให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรโดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด กระทำการเพื่อการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (รายงาน EHIA) ภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์ จำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วย ๑) โครงการพัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมรัว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองรีว และป่าสงวนแห่งชาติป่าพรุคลองใหญ่ ท้องที่ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ๒) โครงการพัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมอ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเกาะพยาม ท้องที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และ ๓) โครงการ

พัฒนา...

พัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมอ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองหินกอง และป่าคลองม่วงกลาง ท้องที่ตำบลราษฏรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

ทั้งนี้ กรณีพื้นที่โครงการอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงานหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕ หรือระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การขออนุญาตและการอนุญาตให้เข้าทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕ และกรณีพื้นที่โครงการอยู่ในเขตป่าตามมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎกระทรวง การขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. ๒๕๕๘

อย่างไรก็ดี หากการดำเนินโครงการมีการวางแผนการลงทุนที่ศึกษาแล้วว่า โครงการมีความคุ้มค่าและเหมาะสมต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และมีแผนการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กลับคืนมาเหมือนเดิม ขอให้ดำเนินการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าไม้ให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมาย ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๑๐.๔ โครงการแลนด์บริดจ์ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งการศึกษาตามวัตถุประสงค์ ดำเนินการเก็บข้อมูลเฉพาะในจังหวัดชุมพรและระนอง ดังนั้น หากดำเนินการต่อไปควรศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราชด้วย

๑๐.๕ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ควบคู่กับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาและใช้ประโยชน์จากพื้นที่สีเขียว ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและผลกระทบ ทั้งทางบวกและลบที่อาจเกิดขึ้นบริเวณโดยรอบพื้นที่ชุ่มน้ำแรมซาร์ไซต์ (Ramsar Site) รวมทั้งการกำหนด ข้อตกลงระดับพื้นที่ควรครอบคลุมไปถึงประชาชนและชุมชน โดยเฉพาะการเข้าถึงและแบ่งปันการใช้ประโยชน์ ทรัพยากรอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

๑๐.๖ ควรให้ความสำคัญกับการสร้างความรู้ความเข้าใจ และประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ รวมทั้งผลกระทบและการป้องกันปัญหาจากการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาคส่วนในพื้นที่เพื่อลดความขัดแย้ง ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และเวนคืนที่ดิน

๑๐.๗ กระทรวงมหาดไทยสามารถประสานหน่วยงานระดับจังหวัดให้ช่วยประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเข้าใจต่อโครงการฯ และสนับสนุนการสร้างทักษะอาชีพ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ยกระดับความเป็นอยู่ จากการประกอบการในโครงการฯ ได้ ขณะที่การเคลื่อนไหวของกลุ่ม NGO มีการชักชวนกลุ่มเคลื่อนไหวจากต่างพื้นที่ให้เข้ามาเคลื่อนไหวเชิงสัญลักษณ์ในลักษณะต่างตอบแทน อาทิ กลุ่มเคลื่อนไหวกรณีอำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ขณะที่กลุ่มเครือข่ายพะโต๊ะจังหวัดชุมพร มีท่าทีอ่อนลงเนื่องจากเห็นว่ารัฐบาลรับฟังปัญหาในพื้นที่มากขึ้น และการแสวงประโยชน์จากกลุ่มทุนต่างชาติ ยังไม่มีหลักฐานแน่ชัดเกี่ยวกับการกว้านซื้อที่ดินปริมาณมากเพื่อเก็งกำไร แต่ NGO บางส่วนนำประเด็นดังกล่าวมาเคลื่อนไหว

๑๑. ประเด็นอื่น ๆ

๑๑.๑ การพัฒนาพื้นที่จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคใต้ตอนล่างในเรื่อง การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือน้ำลึกสงขลาให้เป็นทางเลือกการขนส่งระหว่างประเทศและขจัดสิ่งกีดขวางทางเดินเรือในทะเลสาบสงขลา เนื่องจากการดำเนินโครงการฯ มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ และเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน จึงควรตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างกระทรวง กรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันคิด วิเคราะห์แนวทางในการดำเนินโครงการฯ รวมถึงการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

๑๑.๒ จากการ...

๑๑.๒ จากการตรวจสอบในเบื้องต้นโครงการฯ ผ่านพื้นที่ราชพัสดุ จำนวนประมาณ ๓๓ แปลง เนื้อที่รวมประมาณ ๑,๐๖๒ - ๐ - ๑๑.๒๗ ไร่ ทั้งนี้ หากมีการดำเนินโครงการฯ บนที่ราชพัสดุข้างต้น หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการชดเชยหรือเวนคืนที่ดินตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแก้ไขปัญหาให้ส่วนราชการหรือราษฎรที่ได้รับผลกระทบต่อไปด้วย

๑๑.๓ ควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูลตามข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะมิติ ด้านความมั่นคงของประเทศ มิติความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มิติด้านเศรษฐกิจ และมิติด้านสิ่งแวดล้อม อีกทั้ง ต้องเร่งรัดและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน ให้ครอบคลุม ทั้งในพื้นที่ดำเนินการและจังหวัดใกล้เคียง

๑๑.๔ การประเมินความเสี่ยง ผลกระทบ และประเด็นที่ต้องเตรียมความพร้อมด้านความมั่นคง เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ หรือการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านคมนาคมรูปแบบอื่น ๆ เพื่อเป็นข้อเสนอแนะ ควบคู่กับการพิจารณาขับเคลื่อนโครงการในมิติทางเศรษฐกิจระยะต่อไป

๑๑.๕ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ ตามข้อ ๑.๓ ด้านการขับเคลื่อนโครงการแลนด์บริดจ์ ข้อย่อย ๖) “ควรมีการศึกษาความคุ้มค่าในการก่อสร้าง รถไฟฟ้าทางคู่เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานีถึงจังหวัดสงขลา มีข้อเสนอแนะว่าควรขยายเส้นทางไปถึงด่านปาดังเบซาร์ เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับทางขนส่งระบบรางมากที่สุดและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน” โดยปัจจุบันได้มีการศึกษา ความเหมาะสมของโครงการและออกแบบรายละเอียด ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๘ กิโลเมตร ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง ๓๒๑ กิโลเมตร และเส้นทางชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๔๕ กิโลเมตร เสร็จเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติคณะรัฐมนตรีต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๑๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ส.ร. อังสุรีย์

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๔๔ (บ้านทอง)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๓๕๒๖