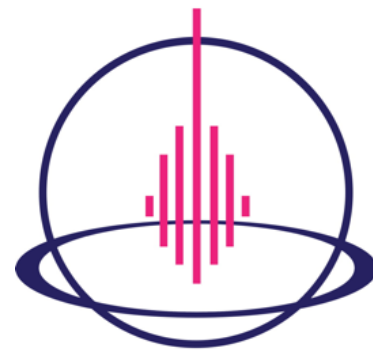


โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทาง ขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์



ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

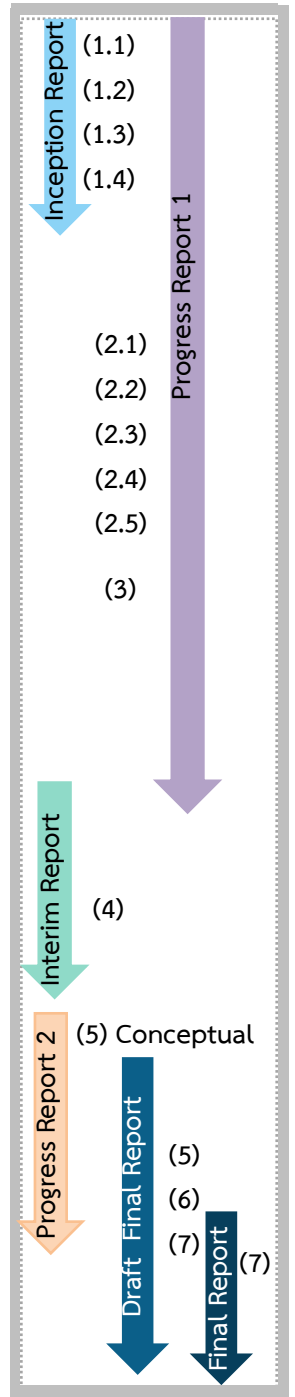
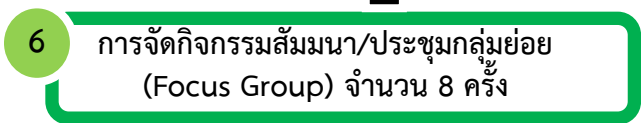
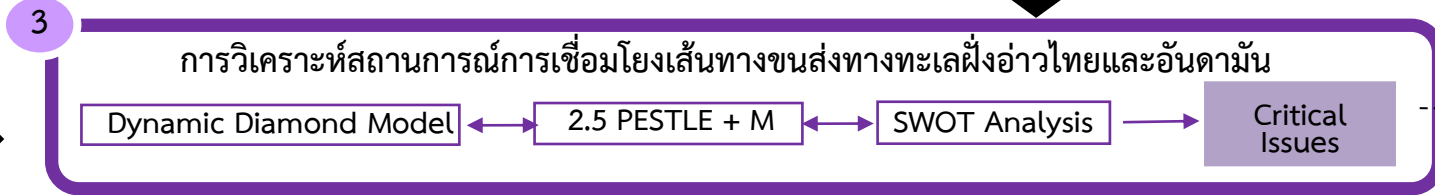
16 มิถุนายน 2565

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลสถานภาพและปริมาณการขนส่งสินค้า

- 2.1 การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 2.2 การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง
- 2.3 การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลและสอบถามความคิดเห็น
- 2.4 ทางเลือกในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของไทย
- 2.5 การศึกษาบริบทในปัจจุบันและอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อโครงการ

การทบทวนยุทธศาสตร์และรายงานการศึกษาทั้งหมดในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

- 1.1 การทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาแต่ละระดับที่เกี่ยวข้อง
- 1.2 การทบทวนยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- 1.3 การทบทวนข้อเสนอแนะของหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชน และรายงานผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- 1.4 การทบทวนกรณีศึกษาต่างประเทศ



รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการ
เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย
และอันดามันของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์
(Final Report)



สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการ
เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย
และอันดามันของประเทศไทย

รายงานภาคผนวก
(Appendix Report)



สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการ
เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย
และอันดามันของประเทศไทย

บทสรุปผู้บริหาร
(Executive Summary)



สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เนื้อหารายงานฉบับสมบูรณ์ และความสอดคล้องกับ TOR

เนื้อหา	TOR
บทที่ 1 ภาพรวมโครงการ	
บทที่ 2 ทบทวนยุทธศาสตร์และรายงานการศึกษาทั้งของในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง	4.1
บทที่ 3 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลสถานภาพและปริมาณการขนส่งสินค้า	4.2,4.5
บทที่ 4 การวิเคราะห์สถานการณ์เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน	4.1
บทที่ 5 การประเมินศักยภาพและคาดการณ์ปริมาณความต้องการ	4.3
บทที่ 6 การเปรียบเทียบรูปแบบการเชื่อมการขนส่งระหว่างพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	4.4
บทที่ 7 บทสรุปโครงการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	4.6
ภาคผนวก ก ข้อมูลการสำรวจและสอบถามความคิดเห็น	
ภาคผนวก ข รายละเอียดการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านการเงิน	
ภาคผนวก ค รายละเอียดการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์	
ภาคผนวก ง การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน	
ภาคผนวก จ ข้อมูลการสัมมนาโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย (ทั้งหมด 8 ครั้ง)	4.5

ประเด็นการนำเสนอ

1

ชี้แจงการแก้ไขรายละเอียด Draft Final Report และสรุปสัมมนา

2

สรุปผลทางเลือก

3

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ประเด็นการนำเสนอ

1

ชี้แจงการแก้ไขรายละเอียด Draft Final Report และสรุปสัมมนา

2

สรุปผลทางเลือก

3

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ความเห็นคณะกรรมการฯ	คำชี้แจง
<p>การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ให้ที่ปรึกษาให้ความสำคัญในการพิจารณาแนวทางการพัฒนาและโครงการที่มีความจำเป็น เพื่อให้เกิดการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย รวมทั้งเกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและการดำเนินการอื่น ๆ ที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน ตลอดจนพิจารณาโอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แผนการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่ การปฏิบัติได้อย่างบูรณาการและเกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p>ที่ปรึกษาจัดทำข้อเสนอแนะ ครอบคลุมการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้าง พื้นฐานและการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ (พัฒนาเมือง อุตสาหกรรม ประตุการค้า การอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว การบริหารจัดการ สิ่งแวดล้อมในบทที่ 7 ข้อเสนอแนะ หน้า 7-4 ถึง 7-16 และตารางสรุป ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในหน้า 7-17 ถึง 7-24</p>
<p>การพิจารณาแนวทางการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ควรพิจารณาเพิ่มเติมประเด็นการเสนอขอขึ้นทะเบียนพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (แรมซาร์ไซต์) ที่เป็นการ ดำเนินการตามอนุสนธิสัญญาระหว่างประเทศสำหรับใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดรูปแบบของเส้นทางขนส่งที่มีความ เหมาะสม รวมทั้งควรพิจารณาโอกาสและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการเป็นแหล่งมรดกโลกโดยเป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของ ไทยและของโลกซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการสร้างอาชีพและรายได้ให้ประชาชนในพื้นที่ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และส่งผลให้มี ความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศได้ในระยะยาว</p>	<p>เพิ่มเติมรายละเอียดความได้เปรียบเชิงพื้นที่ของภาคใต้ เกี่ยวกับพื้นที่ชุ่มน้ำที่มี ความสำคัญในระดับระหว่างประเทศขึ้นทะเบียนแรมซาร์ทั้งสิ้น 9 แห่งจาก 15 แห่งในประเทศไทยร้อยละหก รวมถึงวิเคราะห์โอกาสและผลประโยชน์ที่ได้รับ จากการเป็นมรดกโลก ในบทที่ 6 หน้า 6-215 และเพิ่มเติมข้อเสนอแนะแนว ทางการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยวในบทที่ 7 หน้า 7-14 ถึง 7-16</p>
<p>แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในการพัฒนาท่าเรือ รถไฟทางคู่ และถนนทางหลวงควรระบุให้ชัดเจนว่าต้องพิจารณา ให้มีความสอดคล้องกับปริมาณสินค้าและความต้องการใช้งานระบบขนส่งในระยะต่อไปด้วย รวมทั้งกำหนดพื้นที่และช่วงเวลา การพัฒนาให้ชัดเจน โดยให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ต่อยอดจากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ดำเนินการแล้วหรืออยู่ระหว่างการ ดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการบริหารจัดการให้สามารถเชื่อมโยงกันในแต่ละรูปแบบการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่ง สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้เป็นกรอบการพิจารณาในเบื้องต้นสำหรับการจัดทำ แผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติได้อย่างบูรณาการและเกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p>เพิ่มเติมรายละเอียดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในบทที่ 7 ตั้งแต่หน้า 7-5 ถึง 7-7 โดยแบ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นทางบก ทางราง และทาง อากาศ</p>
<p>แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ ควรให้จังหวัดและหน่วยงานระดับพื้นที่เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการบูรณาการการ ทำงานร่วมกันของส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทั้งในการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและการจัดสรรงบประมาณ นอกจากนี้ควรนำความก้าวหน้าและการพัฒนาที่อยู่ระหว่างการดำเนินการมาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางการ พัฒนาด้วย สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล ที่ปรึกษาควรประสานรายละเอียดเพิ่มเติมกับ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีศูนย์วิจัยแบบครบวงจร เพื่อนำข้อมูลความก้าวหน้าการดำเนินงานมา ใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อไป</p>	<p>เพิ่มเติมรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ โดยแนวทาง ครอบคลุมแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ซึ่ง ที่ปรึกษาเสนอแนะตามศักยภาพและบทบาทตามรายจังหวัด ในแต่ละจังหวัด ในบทที่ 7 ตั้งแต่หน้า 7-8 ถึง 7-16</p>

สรุปการสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

วันจันทร์ที่ 11 เมษายน 2565 โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพฯ



ในภาพรวมผู้เข้าร่วมประชุมได้มีความคิดเห็นสอดคล้องกันไปในทิศทางเดียวกันกับผลการศึกษา ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการโดยแสดงดังตาราง สำหรับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะบางส่วนจากการประชุม เพื่อการศึกษาพัฒนาพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบและเกิดการเปลี่ยนแปลงในวงกว้างจำเป็นต้องวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินการและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมของการกำหนดแผนงาน/โครงการ ให้ครอบคลุมในทุกมิติทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพสำหรับการดำเนินงานในระยะต่อไป

ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม	ความสอดคล้องกับโครงการ
ข้อมูลและวิธีการศึกษาของโครงการเป็นประโยชน์ มีรายละเอียดในหลากหลายมิติที่เกี่ยวข้อง	ดำเนินการตามหลักวิชาการ
ควรมีการเปรียบเทียบผลการศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่มีในอดีต เพื่อพิจารณาถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความคล้ายคลึงและแตกต่างของผลศึกษาในโครงการ	มีการเปรียบเทียบในการประเมินผลกระทบ
ควรมีการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในการรองรับและสนับสนุนการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	ได้มีการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ 5
การพัฒนาท่าเรือระนองที่จะเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามัน อาจมีข้อจำกัดด้านผังเมือง และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนา หากไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้จะส่งผลให้การพัฒนาท่าเรือไม่เกิดขึ้น	เนื้อหาส่วนนี้บรรจุอยู่ในบทสรุปสัมมนา จ. ระนอง ภาคผนวก จ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ จำเป็นต้องพิจารณาถึงปริมาณอุปสงค์ หรือ Demand Size ในการผลิตภาคอุตสาหกรรม เพื่อประเมินถึงความคุ้มค่า	ที่ปรึกษาได้เสนอไว้ในบทที่ 7
ควรเพิ่มการใช้งบประมาณในการสร้างทะเลสาบน้ำจืดสำหรับการปรับน้ำในทางเลือกการสร้างคลองลัดในโครงการศึกษาของโครงการ	การศึกษานี้เป็นการประมาณการตามขนาดและความต้องการใช้งานตามหลักวิชาการ เสนอว่าถ้ามีการดำเนินการจริงควรต้องศึกษาเชิงลึกอีกครั้ง
ควรมีการพิจารณาการประเมินเกี่ยวกับความสามารถของการใช้คลองลัด เนื่องจาก ชัดจำกัดของการใช้คลองถือเป็นส่วนสำคัญต่อการพิจารณาในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว และการพิจารณาถึงขีดจำกัดของการใช้ช่องแคบมะละกา	ได้ทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับคลองลัดไว้ในบทที่ 2
ด้านสิ่งแวดล้อมควรพิจารณาถึงความสามารถในการหลีกเลี่ยงและป้องกันผลกระทบที่เกิดจากการสร้างโครงการสร้างพื้นฐานในการประเมิน	ได้ระบุข้อคิดเห็นและข้อจำกัดไว้งานประเมินสิ่งแวดล้อมบทที่ 6
การพิจารณาการสร้างโครงสร้างพื้นฐานควรนำค่า Total Environment Value มาคำนวณด้วย เพื่อแสดงถึงค่า Capital cost ที่เกิดขึ้นในการประเมินด้านเศรษฐศาสตร์ของการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน	การศึกษานี้เป็นการประมาณการตามหลักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมได้มีการประเมินไว้เบื้องต้น เสนอว่าถ้ามีการดำเนินการจริงควรต้องศึกษาเชิงลึกอีกครั้ง
ควรมีการเผยแพร่การศึกษาดังกล่าวต่อหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการเผยแพร่ไปยังต่างประเทศ เพื่อให้แสดงถึงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นและความเข้าใจที่ตรงกัน	การส่งมอบประกอบด้วย เล่มรายงานรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 60 ชุด รายงานบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษในเล่มเดียวกันจำนวน 100 ชุด ไฟล์ข้อมูลการดำเนินงานตลอดโครงการฯ รวมทั้งวิทัศน์ผลการดำเนินโครงการ จำนวน 20 ชุด

ประเด็นการนำเสนอ

1

ชี้แจงการแก้ไขรายละเอียด Draft Final Report และสรุปสัมมนา

2

สรุปผลทางเลือก

3

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผลการประเมินทางเลือก

1

43.3%



กรณีฐาน 01

ได้คะแนนสูง โดยเฉพาะในมิติของสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่ รวมทั้งมิติด้านความคุ้มค่าด้านการเงินและด้านกฎหมาย อาจเป็นผลจากโครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ได้มีการตรวจสอบ และตกลงในทุก ๆ มิติอย่างถี่ถ้วนแล้วว่าจะส่งผลดี ได้ประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นผลที่ได้รับจะเป็นไปตามการคาดการณ์ที่ได้มีการศึกษามาก่อนหน้า **การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจะเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไปและไม่ส่งผลกระทบต่อด้านบวกและด้านลบในมิติต่างๆ มากนัก**

2

25.3%



ทางเลือก 04

ความเป็นไปได้ของทางเลือกนี้ผูกอยู่กับความสำเร็จของการดำเนินการพัฒนา **โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย** ในฝั่งเมียนมา ดังนั้น การผลักดันทางเลือกนี้ต้องอาศัยการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมาและกลุ่มประเทศที่แสดงความสนใจที่จะสนับสนุนโครงการ อาทิ ญี่ปุ่น (ความร่วมมือ Mekong Japan) เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนให้การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายดำเนินการได้ตามเป้าหมาย ตลอดจนการ **ผลักดันให้สามารถทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน** ได้ตลอดเส้นทางเพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถรับส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือทวายโดยไม่ต้องเสียเวลาและต้นทุนการในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณด่านพรมแดน ตลอดจนการปรับระยะเวลาทำการของด่านตรวจปล่อยสินค้าของฝั่งเมียนมาให้สอดคล้องกับความต้องการขนส่งสินค้า

ผลการประเมินทางเลือก

3

19.3%



ทางเลือก02

- ✓ ผลกระทบที่ต้องพึงระวัง คือ ผลกระทบ**มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุน** และการบริหารจัดการพื้นที่ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบว่าพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาเป็นพื้นที่มรดกโลก พื้นที่อุทยาน หรือพื้นที่ป่าสงวนมากน้อยเพียงใด โดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจประเมินค่าได้ยาก
- ✓ ท่าเลที่ตั้งของสะพานเศรษฐกิจทางบกเปรียบเทียบกับต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่าง 2 ฝั่งทะเล สินค้าไทยจะเป็นสินค้าหลักที่จะมาทำการถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านโครงการนี้ และได้**ประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง** ดังนั้น โครงการนี้จะช่วยให้สินค้าไทยจำนวนหนึ่งมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดโลกที่ดีขึ้น ด้วยเวลาการขนส่งที่รวดเร็ว และต้นทุนการขนส่งที่ลดลงกว่าเดิม
- ✓ ความท้าทายอยู่ที่ต้องอาศัย**เม็ดเงินลงทุนจำนวนมาก** กับการก่อสร้างเส้นทางทางบกไม่ว่าจะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟที่เชื่อมต่อท่าเรือที่ตั้งอยู่ 2 ฝั่งทะเล ความเสียประโยชน์จากโครงการของรัฐที่ได้มีการลงทุนในท่าเรือระนอง (ท่าเรือเดิม) ที่ได้มีแผนปรับขยายขีดความสามารถในการให้บริการ
- ✓ การส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก ท่าเรือมีบทบาทหลัก (Leading role) ในการเป็นประตูการค้า (Gateway) เปิดโอกาสให้กับการนำเข้าส่งออกของสินค้าไทย แต่เส้นทางทางบกจะมีบทบาทสนับสนุน (Supporting role) อำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบริเวณ 2 ฝั่งทะเลเท่านั้น **งบลงทุนในโครงการนี้กว่า 2 ใน 3 เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางทางบกที่มีบทบาทรอง** ทางเลือกนี้จะมีความเหมาะสมมากขึ้น**หากสามารถปรับลดการลงทุนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางบก**

ผลการประเมินทางเลือก

4

12.1%



ทางเลือก 03

- ✓ ผลกระทบที่ต้องพึงระวัง คือ ผลกระทบ**มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุน** และการบริหารจัดการพื้นที่ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบว่าพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาเป็นพื้นที่ที่มรดกโลก พื้นที่อุทยาน หรือพื้นที่ป่าสงวนมากน้อยเพียงใด โดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจประเมินค่าได้ยาก
- ✓ **ผลประโยชน์** คือ มีเรือจำนวนหนึ่งเห็นประโยชน์จากการย่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินเรือ จึงมีแนวโน้มที่จะหันมาใช้เส้นทางผ่านคลองไทย แทนการเดินทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา
- ✓ **ความท้าทาย** อยู่ที่ การก่อสร้างคลองไทยเป็นโครงการที่ทุ่มใช้ทรัพยากรจำนวนมาก ทั้งทรัพยากรที่เป็นเม็ดเงิน รวมถึงทรัพยากรทางธรรมชาติและต้นทุนทางสังคม
- ✓ **ผลการประเมินความเหมาะสมทั้งทางการเงินและเศรษฐศาสตร์** ได้ชี้ให้เห็นว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมใน **ระดับที่ค่อนข้างต่ำมาก** ถึงแม้ในกรณีฉากทัศน์ (Scenario) ของการวิเคราะห์ที่เอื้อต่อการดำเนินการโครงการอย่างมาก (Optimistic Case) ด้วยการสมมติให้ต้นทุนลดลงไปร้อยละ 50 และมีปริมาณเรือผ่านคลองเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 50 จากกรณีฐานของการวิเคราะห์ ความเหมาะสมของโครงการก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำ ทั้งนี้ บทบาทของคลองไทย คือ **เป็นเส้นทางลัดเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือนานาชาติ** ที่เคยแล่นผ่านช่องแคบมะละกา ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับเรือต่างชาติและสินค้าต่างชาติจำนวนมากที่ใช้คลองไทยเป็นเส้นทางเดินเรือลัดแทนช่องแคบมะละกา
- ✓ สินค้าต่างชาติจำนวนหนึ่งที่ได้ประโยชน์ โดยเฉพาะสินค้าจากชาติอาเซียน ก็เป็นสินค้าที่เป็นคู่แข่งกับสินค้าไทยในตลาดโลกอยู่ด้วย ซึ่งจะได้รับประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง **คลองไทยจึงอาจไม่ได้ช่วยยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าไทยได้เท่าที่ควร**

สรุปความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน

เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคและเป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

- ❖ ความเสื่อมโทรมของแหล่งทรัพยากร
- ❖ ความเสื่อมโทรมของคุณภาพอากาศและคุณภาพน้ำเนื่องจากมลพิษที่เกิดขึ้นทั้งระหว่างการก่อสร้างและระหว่างการเปิดให้บริการของเส้นทาง
- ❖ การสูญเสียพื้นที่สีเขียวหรือทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

สังคมความเป็นอยู่

- ❖ แรงคัดค้านจากคนในท้องถิ่น
- ❖ คำนิ้งถึงความคิดเห็นของประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน
- ❖ สาธารณสุข สุขภาพ และการพัฒนาเศรษฐกิจและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน

สิ่งแวดล้อม

สังคม

กฎหมาย

ความมั่นคง

Demand

ข้อกำหนด

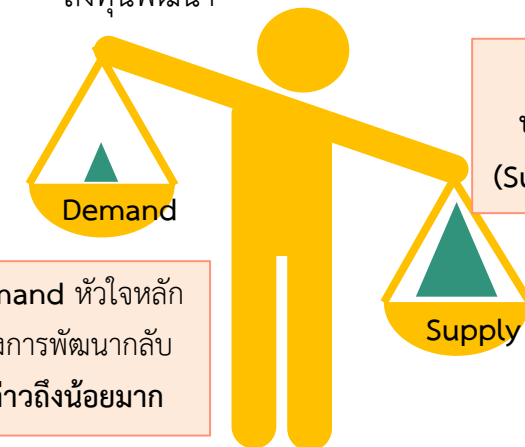
- ❖ ความพร้อมทั้งในแง่ของการบริหารจัดการโครงการ กลไกและข้อกำหนดต่างๆที่เกี่ยวข้อง

ความต้องการ (Demand) ”

- ❖ เปรียบเทียบการใช้งานจริงกับความคุ้มค่าในการลงทุน
- ❖ ประมาณการความต้องการที่จะใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำการพัฒนา
- ❖ ผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมประเทศไทยจะได้รับจากการลงทุนพัฒนา

การแผ่อำนาจอิทธิพล

- ❖ ไทยจะกลายเป็นพื้นที่แข่งขันทางผลประโยชน์ของมหาอำนาจซึ่งอาจจะใช้ประโยชน์
- ❖ โอกาสเกิดความขัดแย้งในผลประโยชน์หรือเกิดการกระทบกระทั่งกัน



Demand หัวใจหลักของการพัฒนา กลับกล่าวถึงน้อยมาก

การพัฒนามุ่งเน้นประเด็นเชิงอุปทาน (Supply) ค่อนข้างมาก

ประเด็นการนำเสนอ

1

ชี้แจงการแก้ไขรายละเอียด Draft Final Report และสรุปสัมมนา

2

สรุปผลทางเลือก

3

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ส่วนที่ 1 การทบทวนกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจและสังคมภาคใต้

ข้อเสนอแนะ

ทบทวนกลยุทธ์เชิงรุกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ ต่อยอดจากแผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว เพื่อให้การพัฒนาทันกับการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลกและให้ทัดเทียมกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศ

กรอบความคิดของการพัฒนาศักยภาพใน
การผลิตและการค้าในพื้นที่

พื้นที่นี้มีความเหมาะสมในการพัฒนา
ด้านการผลิตและการค้า

- ✓ กลุ่มใด
- ✓ ขนาดเท่าใด
- ✓ ตลาดของสินค้าอยู่ที่ไหน
- ✓ มีความเสี่ยงอย่างไร

พิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนของแผน



การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน

รูปแบบการขนส่ง

- ✓ ทางบก
- ✓ ทางน้ำ
- ✓ ทางราง
- ✓ ทางอากาศ
- ✓ ทางท่อ

การผลิตและการค้า สินค้าแต่ละ
ประเภทต้องการโครงสร้างการขนส่ง
มารองรับที่แตกต่างกัน



การพัฒนาระบบขนส่งให้เป็น

“ประตูการค้า”

มากกว่าเป็นเพียงเส้นทางลัดหรือ

“ทางผ่าน”

ส่วนที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก

การพัฒนาส่วนต่อขยายของทางหลวง

บนโครงการสะพานเศรษฐกิจ

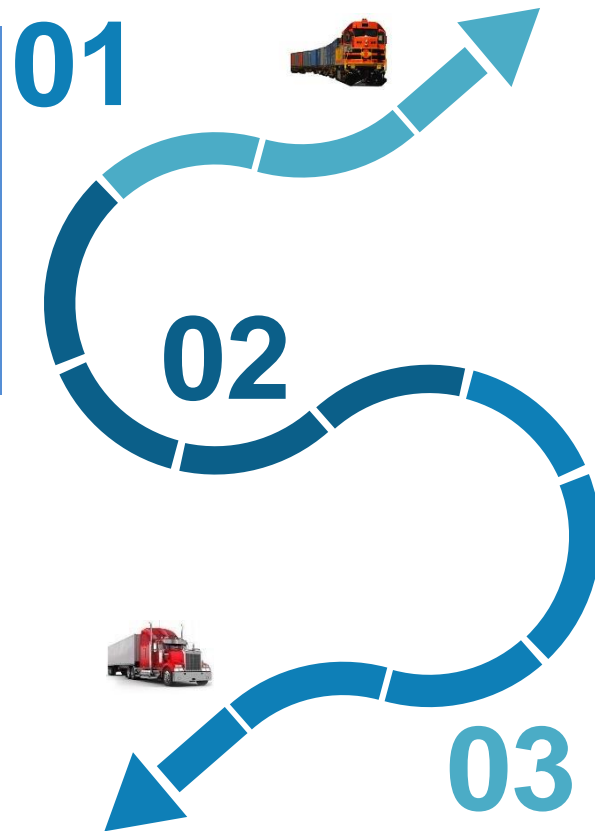
พัฒนาโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงทะเลอันดามันกับอ่าวไทย ตามแผน Southern Seaboard ปัจจุบันมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดกระบี่ และสิ้นสุดที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ยังไม่สามารถเชื่อมโยงทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

การยกระดับให้ประเทศไทยเชื่อมโยงระหว่าง

ทะเลอันดามันกับ BIMSTEC

ยกระดับท่าอากาศยานระนองให้เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศเพื่อเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างทะเลอันดามันกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

การส่งเสริมการพัฒนารถไฟทางคู่และการเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือ และศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางรางที่มีศักยภาพ

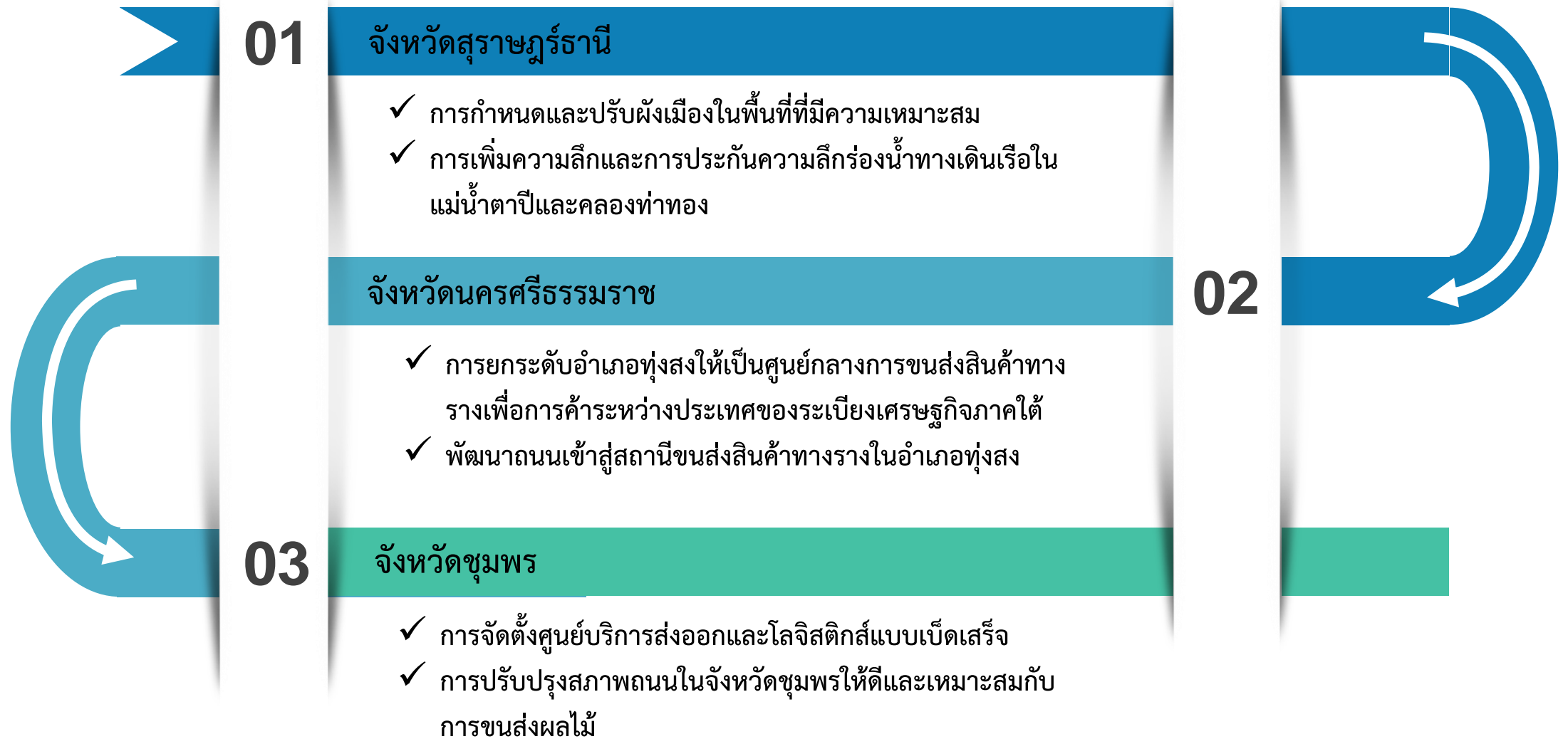
เร่งดำเนินการลงทุนพัฒนารถไฟทางคู่ในภาคใต้ อาทิ

- เส้นทางรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
- ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง และช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ในอนาคต และพัฒนาการเชื่อมโยงของรถไฟทางคู่ไปยังเส้นทางสายใหม่ที่เชื่อมโยงกับท่าเรือและศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางรางที่มีศักยภาพ เช่น เส้นทางรถไฟระหว่างชุมพรกับท่าเรือระนอง เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กระจายสินค้าทางรางที่เทศบาลนครทุ่งสงกับท่าเรือกันตัง

ส่วนที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาค



ทั้งนี้ในแต่ละแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนา เพื่อตรวจสอบความต้องการ (demand) ก่อนดำเนินการจริง

การพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรมการแปรรูปและไบโอเทคด้านการเกษตร (Biolocity)

01

การส่งเสริมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

- ✓ การส่งเสริมศูนย์ความเป็นเลิศด้านปาล์มน้ำมัน และการวิจัยและพัฒนาสู่อุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล (Oleo Chemical) แบบครบวง (ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ)
- ✓ พัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพด้านปาล์มน้ำมัน
- ✓ วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์จากปาล์มน้ำมันที่มีมูลค่าสูง
- ✓ ส่งเสริมให้เกิดผู้ประกอบการใหม่เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์จากปาล์มน้ำมัน

02

สนับสนุนการผลิตด้านการเกษตรแบบครบวงจร

- ✓ เพิ่มผลผลิตการผลิต การนำผลผลิตและผลพลอยได้จากการผลิตมาใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ
- ✓ แปรรูปที่ทันสมัยและครบวงจร
- ✓ พัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของผลผลิตให้ได้มาตรฐานสากล

ส่วนที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามันสู่เมียนมาและเอเชียใต้ (Wester Maritime Gateway)

การปรับผังเมืองในจังหวัดระนองให้เอื้อต่อการ
พัฒนากิจกรรมทางการค้าระหว่างประเทศ

- ✓ จัดสรรพื้นที่หลังท่าเรือ (Hinterland)
- ✓ จัดตั้งคลังน้ำมันเชื้อเพลิงในพื้นที่ท่าเรือของรัฐและเอกชน

01



การขุดลอกร่องน้ำให้มีความลึกมากขึ้น
การขุดลอกร่องน้ำและประกันความลึกร่องน้ำ
เพื่อเพิ่มโอกาสทางการตลาดของท่าเรือภาครัฐ
และเอกชนในจังหวัดระนอง

02

การจัดให้มีอุปกรณ์ตรวจปล่อยสินค้าที่มีความ
พร้อมต่อการค้าระหว่างประเทศ
จัดให้มีอุปกรณ์ตรวจเอ็กซเรย์สินค้าที่ท่าเรือ
ระนอง

03

การจัดให้มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ที่มี
ประสิทธิภาพสูงควบคู่กับการทำการตลาดท่าเรือ

ท่าเรือระนองมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีขีด
ความสามารถจำกัด ไม่เพียงพอรองรับการขนส่ง
สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

04

การสนับสนุนให้จังหวัดระนองมีท่าเรือเพื่อขนถ่าย
สินค้าเทกองเหลว

ระนองเป็นพื้นที่ใกล้แหล่งผลิตน้ำมันปาล์ม แต่ไม่มีท่าเรือ
ขนถ่ายต้องขนส่งสินค้าไปส่งออกที่จังหวัดภูเก็ตหรือกระบี่

05

การสนับสนุนให้จังหวัดระนองเป็นนิคม
อุตสาหกรรมอาหารทะเล

ระนองเป็นแหล่งนำเข้าอาหารทะเล แต่ไม่มีพื้นที่ในการ
พัฒนานิคมอุตสาหกรรมอาหาร (ห้องเย็น แปรรูปอาหาร
การตรวจสอบรับรองคุณภาพอาหารทะเล) และติดข้อจำกัด
กฎระเบียบด้านผังเมือง และสาธารณูปโภคพื้นฐาน

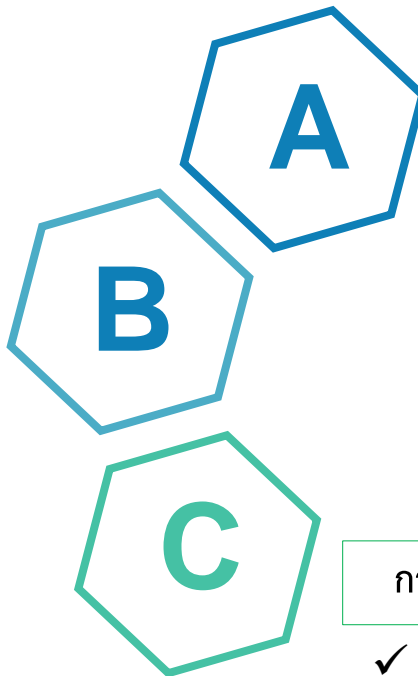
06

ส่วนที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาพื้นที่จังหวัดสงขลาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคใต้ตอนล่าง

การขอให้ศุลกากรมาเลเซียพิจารณาเปิดเส้นทาง
อนุมัติให้ขนส่งสินค้าในจุดผ่านแดนในฝั่งมาเลเซียเพื่อ
เชื่อมต่อกับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

- ✓ ศุลกากรมาเลเซียกำหนดให้การเดินรถบรรทุกสินค้า
รถโดยสาร และรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งหมดต้องผ่านเข้า
เส้นทางอนุมัติเส้นทางเดิมที่เป็นด่านสะเดา (ด่านเดิม)
- ✓ การจราจรบริเวณด่านพรมสะเดา (ด่านเดิม) และด่าน
มาเลเซีย (บูกิตกาหยูฮิตัม) ยังคงติดขัด
- ✓ ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถหมุนเวียนนำรถบรรทุกมา
ใช้ได้เต็มที่
- ✓ การเดินทางท่องเที่ยวของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถ
โดยสารใช้ทางเข้าและทางออกเดียวกันรถบรรทุก



การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือน้ำลึกสงขลาให้
เป็นทางเลือกของการค้าระหว่างประเทศ

- ✓ เร่งรัดการให้สัมปทานแก่เอกชนผู้ชนะการประมูลการ
บริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลา
- ✓ ปรับปรุงหน้าท่า และขยายขีดความสามารถในการ
ให้บริการเพื่อรองรับเรือสินค้าระหว่างประเทศ
- ✓ ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือให้ลึกมากขึ้น

การกำจัดสิ่งกีดขวางทางเดินเรือในทะเลสาบสงขลา

- ✓ โพงพางของชาวบ้านตั้งกีดขวางทางเดินเรือ
- ✓ การเดินเรือระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งที่มีความยาว
ตั้งแต่ 160 เมตร ขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้

01

การอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อมุ่งสู่การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนของภาคใต้

- ยกระดับเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกแห่งใหม่ เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวและสร้างฐานรายได้ ใหม่ ๆ จากภาคการท่องเที่ยว
- ✓ การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก เน้นการสร้างรายได้การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
 - ✓ ส่งเสริมการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วัฒนธรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่น โดยคำนึงถึงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของระบบนิเวศ
 - ✓ ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพมากกว่าการเน้นในเชิงปริมาณ
 - ✓ ส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และส่งเสริมธุรกิจของประชาชนในพื้นที่ท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการสร้างความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของทั้งนักท่องเที่ยวและประชากรที่อาศัยอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้

02

การพัฒนาพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม

- ✓ การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการมลพิษในพื้นที่ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการเติบโตทางเศรษฐกิจ
- ✓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำและพลังงานให้เพียงพอกับความต้องการของพื้นที่
- ✓ การกำหนดข้อตกลงระดับพื้นที่ของหน่วยงานระดับท้องถิ่นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการอนุรักษ์ ป่าปูลวมถึงควบคุมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ



Q&A