

## สรุปผลการประชุมสัมมนาระดับจังหวัด ครั้งที่ 1

### โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)

และสำรวจออกแบบท่าเรือขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน

วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ห้องประชุมโรงแรมพูลแมน ภูเก็ต พันทวา บีช รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

#### 1. เหตุผลและความจำเป็นในการดำเนินงานโครงการ

ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเป็นเมืองท่าหลักทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ได้รับผลกระทบจากลมมรสุมในระดับน้อย และเนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่กึ่งกลางทวีปเอเชีย สามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) กับเอเชียตะวันออก (East Asia) และเอเชียตะวันตก (West Asia) รวมทั้งเชื่อมโยงกับตลาดหลักของการท่องเที่ยวเรือสำราญในออสเตรเลีย, นิวซีแลนด์ และแปซิฟิกได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลกกระจายอยู่ในทุกภูมิภาคของประเทศ โดยมีความหลากหลายในแง่ของรูปแบบการท่องเที่ยว ทั้งในเชิงวัฒนธรรม, การท่องเที่ยวธรรมชาติ, การท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มีศักยภาพในการสนับสนุนและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทยกับ Pre & Post Cruise Tour ของเรือสำราญได้เป็นอย่างดี อีกทั้งประเทศไทยยังรายล้อมไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการบันทึกให้เป็นมรดกโลก อาทิ นครวัดและนครธม ในประเทศกัมพูชา, ฮอยอันและฮาลองเบย์ในประเทศเวียดนาม, ย่างกุ้งและมัณฑะเลย์ในประเทศเมียนมาร์, เวียงจันทน์และหลวงพระบางในประเทศลาว ซึ่งสามารถสนับสนุนการเชื่อมโยงและผสมผสานเส้นทางเดินเรือสำราญกับการท่องเที่ยวแบบ Overland Tour โดยเชื่อมโยงการเดินทางเข้าออกจากกรุงเทพฯ, ภูเก็ต, เชียงใหม่ กับเมืองมรดกโลกรอบประเทศไทยเข้ากับเส้นทางเดินเรือสำราญ โดยเป็นที่ทราบกันทั่วโลกว่าประเทศไทยมีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับในด้านความสวยงามของวัฒนธรรมประเพณี อาหารไทย ความอ่อนน้อมถ่อมตน การมีจิตบริการ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่น สามารถสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีข้อจำกัดในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือสำราญต้นทาง (Home Port) และเมืองท่าเชื่อมโยงภายในประเทศที่มีอยู่ การพัฒนาเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ในพื้นที่ฝั่งอันดามัน รวมถึงเมืองท่าเชื่อมโยงภายในประเทศ โดยมีระยะห่างระหว่างเมืองท่าที่เหมาะสมจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย และนำข้อได้เปรียบในด้านความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ มาเป็นกลไกสำคัญในการนำรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญเข้าสู่ประเทศไทย ประกอบกับท่าเทียบเรือสำราญที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ออกแบบมาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และทำเลที่ตั้งอยู่ห่างไกลจากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย

ทั้งนี้ กรมเจ้าท่า จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล)

#### 2. วัตถุประสงค์

##### 2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

(1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) ที่มีความเหมาะสมจะพัฒนาเป็นท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)

(2) เพื่อวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) และทำการศึกษาความเหมาะสมทาง เศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญ

ขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอันดามัน อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนใช้เป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

(3) เพื่อสำรวจและออกแบบองค์ประกอบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต ตรัง และสตูล) เพื่อรองรับการให้บริการนักท่องเที่ยวอย่างครบวงจรสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ โดยให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนประมาณค่าก่อสร้าง แบบรายละเอียดเบื้องต้น รายการประกอบแบบข้อกำหนดและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานในขั้นต่อไป

(4) เพื่อเสนอแนะและสำรวจออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตให้เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ได้อย่างเหมาะสมตามศักยภาพ

(5) เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต ตรัง และสตูล) ให้เป็นไปตามมาตรา 22 ถึงมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 และให้กรมเจ้าท่า สามารถเสนอโครงการตามที่กำหนดในมาตรา 28 และ 29 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

(1) เพื่อนำเสนอแนวทางการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม ความเหมาะสมในการลงทุน รูปแบบเบื้องต้นของท่าเทียบเรือและองค์ประกอบต่างๆ ตลอดจนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(2) เพื่อนำเสนอการศึกษาเพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) และท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ในฝั่งอันดามัน และผลการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual design) เพื่อการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ

(3) เพื่อนำเสนอแนวทางการศึกษาเพื่อกำหนดผังแม่บท (Master plan) และสำรวจออกแบบเบื้องต้น (Preliminary design) การพัฒนาปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้

(4) เพื่อเป็นการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## 3. สรุปการประชุม

การประชุมสัมมนาระดับจังหวัด ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน ดำเนินการเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องศรีตรัง โรงแรมพูลแมน ภูเก็ต พันทวา บีช รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต โดยมี นายอำนาจ พิณสุวรรณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เป็นประธานและกล่าวเปิดการประชุม และนายวิวัฒน์ ชิดเชิวงค์ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมจากภาคส่วนต่างๆ ประกอบด้วย ตัวแทนหน่วยงานราชการส่วนกลาง ได้แก่ กรมประมง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจการเดินเรือสำราญทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ตัวแทนสายการบินเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ ส่วนราชการในจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ. อบต. เทศบาล) หอการค้า สภาอุตสาหกรรม และหน่วยงานการท่องเที่ยว ทั้งส่วนกลางและระดับจังหวัด ตลอดจนเครือข่ายประชาชนต่างๆ เป็นต้น โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาไม่น้อยกว่า 100 คน บรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 3-1

บริษัทที่ปรึกษานำเสนอแนวทางการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม ความเหมาะสมในการลงทุน รูปแบบเบื้องต้นของท่าเทียบเรือและองค์ประกอบต่างๆ ตลอดจนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมการศึกษาเพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) และท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ในฝั่งอันดามัน แนวทางการศึกษาเพื่อกำหนดผังแม่บท (Master plan) และสำรวจออกแบบเบื้องต้น (Preliminary design) การพัฒนาปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ และชี้แจงตอบข้อซักถามและรับฟังข้อคิดเห็นในที่ประชุม โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ ดร.สมบัติ เหลสกุล และนายนพดล กรุดนาค ผู้เชี่ยวชาญด้านสังคมและการประชาสัมพันธ์

บรรยากาศโดยรวมของการประชุมเป็นไปในทางที่ดี โดยผู้เข้าร่วมประชุมให้ความสนใจในการนำเสนอของบริษัทที่ปรึกษาและมีส่วนร่วมกับโครงการโดยการแสดงความคิดเห็น ถึงข้อห่วงกังวล ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการศึกษาของโครงการ ผู้แสดงความคิดเห็นในที่ประชุม ได้แก่

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| 1. นายนาวิ พรหมทรัพย์      | ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสตูล  |
| 2. นางสาวศรดา ญาณโกมุท     | นายกสมาคมสื่อมวลชนภูเก็ต  |
| 3. นายวัฒนา ธนาศักดิ์เจริญ | รองประธานกรรมการหอการค้าไทย และประธานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้ หอการค้าไทย |
| 4. นายวัฒนา โชคสุวณิช      | อนุกรรมการการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี   |
| 5. นายวิทยา วงศ์วิเชียรกุล | รองประธานหอการค้าจังหวัดพังงา   |
| 6. นายจักรวาล ชำนาญเกียรติ | กรรมการหอการค้าจังหวัดตรัง  |
| 7. นายนิพนธ์ เอกวานิช      | กรรมการบริหาร บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด   |
| 8. นายภูวดิต ปริชานนท์     | เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้   |



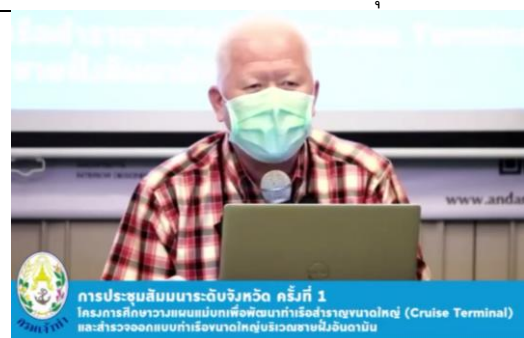
บรรยากาศการลงทะเบียน



นายวิวัฒน์ ชิดเชิดวงศ์  
ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต  
กล่าวรายงานในที่ประชุม



นายอำนาจ พิณสุวรรณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต  
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลแนวทางการศึกษา  
ความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม  
ความเหมาะสมในการลงทุน รูปแบบเบื้องต้นของท่าเทียบเรือ  
และองค์ประกอบต่างๆ และตอบข้อซักถามในที่ประชุม

รูปที่ 3-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ครั้งที่ 1  
วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ ห้องประชุมโรงแรมพูลแมน ภูเก็ต ฟันวา บีช รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 3-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ครั้งที่ 1  
วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2564 เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ ห้องประชุมโรงแรมพูลแมน ภูเก็ต ฟันวา บีช รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

สรุปการประชุมดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ขั้ววิตกกังวล  
และข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ครั้งที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p><b>1. นายนาวิ พรหมทรัพย์ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสตูล</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นไปได้หรือไม่ว่ารัฐบาลควรประกาศพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษฝั่งอันดามัน เพื่อสร้างโอกาสให้แต่ละจังหวัดมีรายได้จากการท่องเที่ยวโดยไม่เน้นที่จังหวัดภูเก็ตเพียงแห่งเดียว</li> <li>- โครงการควรจะศึกษาจังหวัดอื่นๆ เช่น ระนอง พังงา กระบี่ ตรัง สตูล ควบคู่ไปกับการศึกษาของโครงการ เพราะถ้าจังหวัดอื่นมีการท่องเที่ยวที่ดีก็จะสนับสนุนการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดผลดีกับโครงการได้</li> <li>- จังหวัดสตูลต้องการท่าเรือเชื่อมกับประเทศอินโดนีเซีย เนื่องจากอยู่ห่างจังหวัดสตูลเพียง 150 ไมล์ทะเล และมีประชากรใกล้เคียงกับประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ติดปัญหาเรื่องพื้นที่อุทยานและกฎหมายไม่เอื้อต่อการพัฒนาดังนั้น กฎหมายควรเอื้อต่อการพัฒนาและการพัฒนาต้องอยู่ในกรอบของการอนุรักษ์</li> <li>- ฝากถึงกรมเจ้าท่า ถ้าฝั่งอันดามันมีการขออนุญาตสร้างท่าเรือที่ไม่อยู่ในเขตอุทยานหรือเขตป่าไม้ กรุณาอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานทางทะเลที่จะมาสนับสนุนโครงการ และสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางทะเลได้ และทางจังหวัดสตูลจะสร้างท่าเรือยอร์ชคลับ ที่มีพื้นที่จอดเรือ ซ่อมเรือ รวมถึงท่าเรือที่เชื่อมไปยังอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นพื้นที่เอกชน อยากให้กรมเจ้าท่าช่วยผลักดันโครงการนี้ด้วย</li> </ul>	<p><b>ดร.สมบัติ เทศกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จังหวัดสตูลไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ แต่มีพื้นที่สามารถพัฒนาเป็นจุดแวะพักได้</li> <li>- เรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างไรให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดนั้น เมื่อแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ได้รับการยกระดับเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก (World heritage) นักท่องเที่ยวก็จะมาเที่ยวมากขึ้น ในเมื่อผู้คนอยากมาเที่ยวนั้น เราจะมีข้อเสนอที่จะให้การท่องเที่ยวนั้นเกิดขึ้นได้จะต้องทำอะไร อย่างไรก็ตามทางที่ปรึกษาจะรับประเด็นไว้พิจารณาต่อไป</li> <li>- ทางโครงการไม่ได้มุ่งเน้นว่าจังหวัดสตูลจะต้องมีท่าเรือขนาดใหญ่ที่จะรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ แต่ศึกษาที่ว่าเรือสำราญขนาดใหญ่มาจังหวัดสตูลแล้วจะต้องมีที่จอด ที่แวะพัก และสามารถส่งนักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่จังหวัดสตูลได้</li> <li>- สำหรับข้อเสนอด้านการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (BOI ด้านการท่องเที่ยว) ต้องมีการเสนอและพูดคุยกันเรื่อง สิทธิพิเศษด้านการท่องเที่ยว สิทธิพิเศษด้านการลงทุนเพื่อการท่องเที่ยว จะทำอะไร และต้องนำไปเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาของโครงการ</li> <li>- การศึกษาของโครงการ จะศึกษาให้เชื่อมโยงทุกพื้นที่ไม่ได้เจาะจงที่ภูเก็ตจังหวัดเดียว</li> </ul>
<p><b>2. นางสาวศรุตดา ญาณโกมุท นายกสมาคมสื่อมวลชนภูเก็ต</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยากให้โครงการเกิดขึ้นได้จริง โดยพัฒนาที่จังหวัดใดก็ได้ เพราะทำที่สุดแล้วโครงการนี้จะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามัน ซึ่งประชาชนย่อมได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน</li> <li>- ให้เน้นการสื่อสารให้กับคนในพื้นที่ด้วย โดยเฉพาะกลุ่มย่อยในชุมชน ให้ทราบว่าการมีเรือสำราญเข้ามาในพื้นที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในด้านใดบ้าง จังหวัดที่มีการก่อสร้างได้อะไร และจังหวัดใกล้เคียงจะได้อะไรจากโครงการนี้ เมื่อประชาชนให้การยอมรับ ก็จะมีส่วนร่วมผลักดัน ให้โครงการเกิดขึ้นได้ง่ายขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ขั้ววิตกกังวล  
และข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ครั้งที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p><b>3. นายวัฒนา ธนาศักดิ์เจริญ รองประธานกรรมการหอการค้าไทย และประธานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้ หอการค้าไทย</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่และมารีนา จำเป็นจะต้องเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็จังหวัดใดในฝั่งอันดามัน แต่กฎระเบียบที่มีอยู่ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาโครงการ</li> <li>- มติ ครม. เมื่อวันที่ 16 พ.ย. 64 ที่จังหวัดกระบี่ ทางหอการค้าได้นำเสนอเขตเศรษฐกิจเพื่อการท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน โดยให้ภูเก็ตเป็นจังหวัดนำร่องในการพัฒนา อย่างไรก็ตาม พบว่า เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นมักจะติดขัดข้อกฎหมายจากส่วนกลาง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ จึงมีโครงการนำร่องนี้ขึ้นมา</li> <li>- การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ จะเกิดที่จังหวัดใดก็ได้ เพราะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปสู่จังหวัดใกล้เคียงได้เช่นเดียวกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาได้รับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>
<p><b>4. นายวัฒนา โชคสุวณิข อนุกรรมการการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัวท่าเรือสำราญจะเปรียบเสมือนประตู (gate way) ที่นำนักท่องเที่ยวมายังเมืองท่าอื่นๆ และกระจายไปสู่แหล่งท่องเที่ยว สิ่งที่เราจะต้องมองคือ จะทำอย่างไรให้นักท่องเที่ยวใช้จ่ายให้ได้มากที่สุดและสามารถนำรายได้ไปสู่ท้องถิ่น นำไปสู่การคัดเลือกท่าเรือต้นทาง (Home port) หรือท่าเรือแวะพัก (Port of call) เช่น เรือสำราญมาจอดที่อ่าวป่าตองจะเป็น port of call มาเข้ากลับเย็น อีกทั้งจังหวัดภูเก็ตมีข้อดีที่สามารถกระจายนักท่องเที่ยวไปยังจังหวัดพังงาได้ จึงมีข้อได้เปรียบมากกว่าจังหวัดอื่น</li> <li>- จังหวัดภูเก็ตมีข้อได้เปรียบในการพัฒนาเป็นท่าเรือต้นทางมากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว</li> <li>- มีเรือสำราญที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยก่อนสถานการณ์โควิด-19 มากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของเอเชีย ขณะเดียวกันในอันดับ 4 ของเอเชีย โดยในจังหวัดภูเก็ตมีเรือเข้าท่องเที่ยวเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับ 8 ของเอเชีย และเมื่อเปรียบเทียบกับกันในประเทศ ก็พบว่าจังหวัดภูเก็ตเป็นอันดับ 1 รองลงมาคือ ท่าเรือแหลมฉบัง และเกาะสมุย ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีฐานลูกค้าอยู่แล้วแต่เราไม่มีท่าเรือที่อำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาได้รับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>



ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ขั้ววิตกกังวล  
และข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ครั้งที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การศึกษาโครงการนี้ จะเป็นการทำแผนแม่บทการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งจะไม่ได้เน้นการสร้างท่าเรือที่จังหวัดภูเก็ตแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังคงมีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปสู่จังหวัดอื่นๆ เช่น กระบี่ สตูล และพังงาด้วย ซึ่งจะต้องมีการเสนอแนะให้มีการพัฒนาจุดจอดเรือเพื่อรองรับการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ</li> </ul>	
<p><b>5. นายวิทยา วงศ์วิเชียรกุล รองประธานหอการค้าจังหวัดพังงา</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงการใด ๆ ให้ประสบความสำเร็จได้นั้น จำเป็นต้องมีจุดร่วม ความเข้าใจ และความไว้วางใจร่วมกันของแต่ละภาคส่วน ซึ่งพบว่ากลุ่มจังหวัดอันดามันมีจุดแข็งในข้อนี้</li> <li>- ทำเทียบเรือชุมชนในฝั่งอันดามัน ควรได้รับการพัฒนาและยกระดับให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัย</li> <li>- พื้นที่หลังท่า ควรพัฒนาให้มีกิจกรรมที่ดึงดูดการท่องเที่ยว เช่น เป็นแหล่งขายอาหารและสินค้าพื้นเมือง เป็นแหล่งสร้างปฏิสัมพันธ์ที่ดีให้กับนักท่องเที่ยว</li> <li>- ถ้ามีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่ดี ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ก็จะสามารถช่วยให้กระจายนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น</li> <li>- ภาครัฐ เอกชน ประชาชน การเมืองท้องถิ่น นักวิชาการ ควรร่วมกันขับเคลื่อน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจให้พัฒนาได้อย่างยั่งยืนต่อไป เนื่องจากอันดามันมีต้นทุนการท่องเที่ยวที่ได้เปรียบกว่าพื้นที่อื่น ๆ</li> <li>- ทำเรือเกาะคอเขาจังหวัดพังงา มีประวัติศาสตร์และเรื่องราว ที่สามารถนำมาเชื่อมโยงพัฒนาเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นที่เรือต้นทางหรือท่าเรือแวะพัก เนื่องจากกลุ่มนักเดินเรือท่องเที่ยวมองเห็นว่า อันดามันเปรียบเสมือนบ้านหลังที่สองของสำหรับนักเดินเรือท่องเที่ยว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>
<p><b>6. นายจักราวุธ ชำนาญเกียรติ กรรมการหอการค้าจังหวัดตรัง</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ จะช่วยขับเคลื่อนในเรื่องของเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี เพราะฝั่งอันดามันมีทรัพยากรที่หลากหลาย</li> <li>- จังหวัดตรังมีท่าเรือปากเม็ง มีความพร้อมในเรื่องพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว และอาหาร สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ขั้ววิตกกังวล  
และข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาระดับจังหวัด ครั้งที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการท่าเรือขนาดใหญ่ในจังหวัดตรัง ได้แก่ พื้นที่อุทยาน และความลึกของร่องน้ำในการเดินเรือ</li> </ul>	
<p><b>7. นายนิพนธ์ เอกวานิช กรรมการบริหาร บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ในฝั่งอันดามันนั้น จะพัฒนาที่จังหวัดใดก็ได้ โดยให้แต่ละจังหวัดมีความเชื่อมโยงกัน และให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมด้วย</li> <li>- ท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ควรจะมีทุกจังหวัดในฝั่งอันดามัน เพราะทุกจังหวัดมีแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่น มีศักยภาพในการพัฒนาได้ หากทุกฝ่ายร่วมมือกันจะสามารถผลักดันให้การท่องเที่ยวฝั่งอันดามันไปได้ไกลกว่านี้มาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>
<p><b>8. นายภูวติท ปรีชานนท์ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- อยากให้มีการศึกษาข้อมูลความเหมาะสมของแต่ละจังหวัดว่าควรพัฒนาอย่างไร เพื่อเป็นข้อมูลนำไปใส่ในแผนยุทธศาสตร์จังหวัดด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษารับข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป</li> </ul>