



มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
เลขที่ ๙๕๑
วันที่ ๒๖ ก.พ. ๖๓
เวลา ๑๖-๕๓๖

ที่ ศค ๐๓๐๕.๔/วธ.ว. ๑๖๒

กลุ่มวิศวกรรมโยธา กองวิศวกรรม  
กรมเจ้าท่า ถนนโยธา กรุงเทพมหานคร  
๑๐๑๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

เรื่อง เชิญชวนยื่นข้อเสนองานจ้างที่ปรึกษา ศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน กรุงเทพมหานคร โดยวิธีคัดเลือก

เรียน อธิการบดี มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติงานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน กรุงเทพมหานคร  
๒. เกณฑ์การพิจารณาด้านคุณภาพงานจ้างที่ปรึกษา ศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน กรุงเทพมหานคร

ด้วยกรมเจ้าท่า มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษา ศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน กรุงเทพมหานคร โดยวิธีคัดเลือก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. วงเงินงบประมาณ ๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดสิบล้านบาทถ้วน)
๒. ราคากลาง ๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดสิบล้านบาทถ้วน)
๓. คุณสมบัติของที่ปรึกษา
  - ๓.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย
  - ๓.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
  - ๓.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ
  - ๓.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ

ไว้ชั่วคราวตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๓.๕ เป็นนิติบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นที่ปรึกษาในสาขาที่จะจ้าง และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๓.๖ ไม่เป็นผู้ที่ถูกระงับชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐแล้ว

๓.๗ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนด

๓.๘ เป็นนิติบุคคล ผู้มีอาชีพรับจ้างงานที่เสนอราคาดังกล่าว

๓.๙ ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอต่อกรมเจ้าท่า

๓.๑๐ ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย



๓.๑๑ ไม่เป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

๓.๑๒ ที่ปรึกษาที่ยื่นข้อเสนอในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน ดังนี้

๑) กรณีที่กิจการร่วมค้าได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ กิจการร่วมค้าจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน และการเสนอราคาให้เสนอราคาในนาม “กิจการร่วมค้า” ส่วนคุณสมบัติด้านผลงานของที่ปรึกษา กิจการร่วมค้าดังกล่าวสามารถนำผลงานของที่ปรึกษาของผู้เข้าร่วมค้า มาใช้แสดงเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่เข้าเสนอราคาได้

๒) กรณีที่กิจการร่วมค้าไม่ได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ นิติบุคคลแต่ละนิติบุคคลที่เข้าร่วมค้าทุกรายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน เว้นแต่ ในกรณีที่กิจการร่วมค้าได้มีข้อตกลงระหว่างผู้เข้าร่วมค้าเป็นลายลักษณ์อักษร กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ายุติรายหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการเข้าเสนอราคากับหน่วยงานของรัฐ และแสดงหลักฐานดังกล่าวมาพร้อมการยื่นข้อเสนอ กิจการร่วมค่านั้นสามารถใช้ผลงานของที่ปรึกษา ของผู้เข้าร่วมค้าหลักรายเดียวเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่ยื่นข้อเสนอได้

ทั้งนี้ “กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่” หมายความว่า กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

๓.๑๓ ที่ปรึกษาต้องลงทะเบียนในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Government Procurement: e-GP) ของกรมบัญชีกลาง

๓.๑๔ ที่ปรึกษาได้ขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

กรณีที่ที่ปรึกษาตั้งแต่ ๒ รายขึ้นไปร่วมกันเสนองาน ที่ปรึกษาจะต้องมีหนังสือระบุอย่างชัดเจนว่าที่ปรึกษารายใดรับผิดชอบการดำเนินงานในส่วนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งที่ปรึกษารายที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะต้องขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๓.๑๕ คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศเรื่อง คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยที่ปรึกษานิติบุคคลเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

๓.๑๕.๑ คุณสมบัติ

(๑) มีวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลในการเป็นที่ปรึกษา

(๒) มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่หนึ่งล้านบาทขึ้นไป

(๓) จดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ ปี

(๔) มีบุคลากรที่ปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ คน ซึ่งมีประสบการณ์ในการให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ ปี

(๕) มีผลงานการเป็นที่ปรึกษาตามโครงการในเรื่องต่าง ๆ ที่จะให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๓

โครงการที่ได้ดำเนินการให้คำปรึกษาแล้วเสร็จ

๓.๑๕.๒ ลักษณะต้องห้าม

(๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม กับเอกชนซึ่งยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการร่วมลงทุน



(๒) เป็นบุคคลซึ่งถูกจ้างเขียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

(๓) เป็นบุคคลที่ยื่นคำร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ หรือถูกศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการหรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลาย

ในกรณีທີ່ที่ปรึกษาเป็นกิจการร่วมค้า ที่ปรึกษานิติบุคคลทุกรายในกิจการร่วมค้าดังกล่าว จะต้องมีความสมบูรณ์และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศกำหนด

๓.๑๖ ที่ปรึกษาจะต้องมีผลงาน ในด้านงานศึกษาความเหมาะสมหรือสำรวจออกแบบร่องน้ำทางเดินเรือ ท่าเทียบเรือในทะเล อาคารทางทะเล หรือโครงสร้างทางทะเล ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จอย่างน้อย ๑ แห่ง และมีมูลค่างานต่อสัญญาไม่ต่ำกว่า ๔ ล้านบาท และที่ปรึกษาจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือรับรองที่ออกจากหน่วยงานของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทเอกชน ที่เชื่อถือได้มาแสดง โดยแนบมาพร้อมเอกสารเสนองาน

๔. เกณฑ์การพิจารณาผลการยื่นข้อเสนอครั้งนี้ จะพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอโดยให้ใช้เกณฑ์คุณภาพและคัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนด้านคุณภาพมากที่สุดประกอบด้วย ๓ ตัวแปร ดังนี้

(๑) ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐

(๒) วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๕๐

- แนวคิด วิธีการในการศึกษาและแผนงานของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักเท่ากับ ร้อยละ ๔๐

- คุณภาพของคณะกรรมการ กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐

(๓) จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๔๐

- ประวัติ ประสบการณ์ของบุคลากร กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๕

- ความเหมาะสมของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงาน กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๕

- จำนวนคน - เดือน ที่ปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐

โดยกำหนดให้น้ำหนักรวมทั้งหมดเท่ากับร้อยละ ๑๐๐ โดยมีรายละเอียดการพิจารณาตามเกณฑ์การพิจารณา ด้านคุณภาพงานจ้างที่ปรึกษา ศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณ ชายฝั่งอันดามัน กรุงเทพมหานคร โดยวิธีคัดเลือก

การยื่นข้อเสนอ ให้บริษัทที่ปรึกษาที่สนใจยื่นเสนองานจัดส่งเอกสารเสนองาน (Proposals) จำนวน ๖ ชุด (ต้นฉบับ ๑ ชุด สำเนา ๕ ชุด) โดยแยกเป็น ๒ ซอง คือ

- ซองที่ ๑ ประกอบด้วย เอกสารเสนองานทางด้านวิชาการ (Technical Proposal) และเอกสาร คุณสมบัติความเหมาะสมต่างๆ ซึ่งเป็นเอกสารเกี่ยวกับประสบการณ์และผลการดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษาในช่วงเวลาที่ผ่านมา เอกสารหลักฐานสัญญาจ้างที่ทำไว้กับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทเอกชนที่เชื่อถือได้ รวมทั้งหนังสือรับรองผลงานของบุคลากรและบริษัทที่ปรึกษาหรือเอกสารหรือข้อมูลอื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณา เช่น แนวความคิด วิธีการศึกษา และแผนงานบริษัท ตลอดจนประวัติ การศึกษาและประสบการณ์ของบุคลากรบริษัท เป็นต้น

- ซองที่ ๒ ประกอบด้วย เอกสารเสนองานทางด้านค่าใช้จ่าย (Financial Proposal)

กำหนดยื่นข้อเสนอ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ในเวลา ๐๘.๓๐ ถึง ๑๖.๓๐ น. ณ ฝ่ายพัสดุและยานพาหนะ กองคลัง กรมเจ้าท่า อาคาร ๖ ชั้น ๒



และขอให้ผู้ยื่นข้อเสนอมานำเสนอ (Presentation) ข้อเสนอทางเทคนิคโดยสรุป เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการให้คะแนน ในหัวข้อ แนวคิด วิธีการในการศึกษาและแผนงานของที่ปรึกษา โดยใช้ระยะเวลานำเสนอไม่เกิน ๔๕ นาที ในวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๑ กรมเจ้าท่า อาคาร กสท. โทรคมนาคม (CAT TOWER บางรัก) ชั้น ๒๓ โดยติดต่อประสานขอรับหมายเลขลำดับ เวลา ในการนำเสนอ หลังวันยื่นข้อเสนอได้ที่ นายวิเชียร ร้อยแก้ว โทรศัพท์หมายเลข ๐๖๔ ๔๖๙ ๓๖๖๑ กรมฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการขอรับหมายเลขลำดับ เวลา ในการนำเสนอ เฉพาะผู้มีรายชื่อที่ยื่นข้อเสนอแล้วเท่านั้น

อนึ่งในกรณีกรมเจ้าท่ามีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เชิญให้มาร่วมเสนองานได้ หรือมีงบประมาณไม่เพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือว่าเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่เสนองานไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง หรือเรียกค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

ทั้งนี้ ขอกำหนดที่ต้องปฏิบัติโครงการฯ และเกณฑ์การพิจารณาด้านคุณภาพปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายคณัย คำนิงเนตร)

ประธานกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

กลุ่มวิศวกรรมโยธา

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๓๕ ๒๑๓๑ ต่อ ๒๑๖

โทรสาร ๐๒ ๒๓๔ ๓๕๙๓





**ข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ**  
**งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)**  
**และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน**

กรุงเทพมหานคร

**๑. คำนำ**

ปัจจุบัน ธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) กำลังเติบโตและขยายตลาดในประเทศไทย แต่ละปีจะมีเรือสำราญเข้าเทียบท่าในไทยเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ เช่น เกาะภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมถึงท่าเทียบเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากทวีปอเมริกา ยุโรป และทวีปเอเชีย มีเส้นทางเดินเรือจากประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และเข้าสู่ไทยที่ภูเก็ต อีกเส้นทางเดินเรือจากประเทศเวียดนามเข้าสู่ไทยที่ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง และเกาะสมุย โดยหากพิจารณาแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญในภูมิภาค สิงคโปร์ซึ่งเป็นผู้นำธุรกิจเดินเรือสำราญในภูมิภาคได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือ (Cruise Terminal) รองรับการเดินทางจากเรือสำราญที่เข้ามาในภูมิภาคดังกล่าว ปัจจุบัน มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางล่องเรือสำราญมาลงที่ท่าเรือสิงคโปร์ประมาณ ๑.๒ ล้านคนต่อปี และฮ่องกง เตรียมสร้างท่าเรือใหม่เพิ่มเติม เช่นเดียวกับจีนที่มีท่าเรือซึ่งลงทุนสร้างให้มีความทันสมัยรวม ๖ ท่า เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจเรือเดินสำราญในตลาดทวีปเอเชีย เรือสำราญที่เดินเรือมาไทยปัจจุบันมีจำนวนกว่า ๑๐ ลำ แบ่งเป็นเรือของ รอยัล แคริบเบียน ครุส ๔ ลำ และปรินเซสครุส ๖ ลำ แต่ละลำเดินเรือเข้ามาหลายรอบ ใช้ระยะเวลาต่อเที่ยวประมาณ ๑๒ วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา เรือสำราญที่เข้ามาในไทยเฉพาะช่วงเดือนพฤศจิกายน - มีนาคม มีจำนวนกว่า ๑๒๐ เที่ยว ผู้โดยสารบนเรือเฉลี่ย ๓,๐๐๐ คน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ มีรายจ่ายโดยเฉลี่ยวันละ ๖,๐๐๐ บาทต่อคน จำนวนวันพำนักเฉลี่ยราว ๑๒ วัน (ใช้เวลาอยู่ในไทยราว ๓-๔ วัน) โดยรวมแล้ว ประเทศไทยมีรายได้จากธุรกิจท่องเที่ยวเดินเรือสำราญประมาณ ๒.๒ พันล้านบาทต่อปี คิดเป็นรายได้ที่สูงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๐ จากปีที่ผ่านมา นักท่องเที่ยวที่มาที่เรือสำราญประมาณร้อยละ ๔๐ จะเดินทางท่องเที่ยวกับเพื่อน คู่รัก ครอบครัวหรือบุตรหลาน โดยนักท่องเที่ยวเรือสำราญเห็นว่า การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเป็นทางเลือกที่ดีในการได้เห็นบ้านเมืองและจุดหมายปลายทางที่แตกต่างออกไป และพร้อมที่จะกลับมาเยี่ยมเยือนอีกในอนาคตหากมีความประทับใจ และมากกว่าครึ่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ (ร้อยละ ๕๘) เชื่อว่าการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเป็นแนวทางการพักผ่อนที่ดีที่สุด การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญจึงเป็นการเปิดโอกาสในการแสวงหาจุดหมายปลายทางใหม่ๆ ที่น่าประทับใจในหัวระยะเวลาสั้นๆ ซึ่งมีโอกาสที่นักท่องเที่ยวจะประทับใจและกลับมาเยี่ยมเยือนได้อีกในอนาคต จึงเป็นหนทางของเจ้าของประเทศหรือเจ้าของจุดหมายปลายทางที่จะใช้เป็นโอกาสที่ดีในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของตนเองผ่านธุรกิจเรือสำราญ

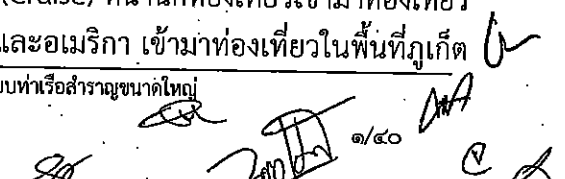
จากข้อมูลที่บันทึกไว้ของท่าเรือแหลมฉบังประจำปี ๒๕๕๖ เรือสำราญขนาดใหญ่จากต่างประเทศ เข้าเทียบท่าจำนวน ๓๖ เที่ยว โดยใช้บริการท่าเทียบเรือ A๑ จำนวน ๓๒ เที่ยว และท่าเทียบเรือ C๐ จำนวน ๔ เที่ยว ขนาดของเรือมีระวาง ๓๐,๐๐๐ - ๑๔๐,๐๐๐ ตัน ความยาวเรือ ๑๘๐-๓๐๐ เมตร กินน้ำลึก ๕-๑๐ เมตร โดยเรือลำใหญ่ที่สุดที่เข้าเทียบท่าคือเรือ Queen Mary II มีระวาง ๑๔๘,๕๒๘ ตัน ความยาว ๓๔๔ เมตร กินน้ำลึก ๑๐.๕ เมตร บริษัทตัวแทนเรือที่นำเรือสำราญขนาดใหญ่เข้ามามากที่สุดคือ E.A.S. Maritime Agencies (Thailand) Co., Ltd. เรือทุกลำจอดพักที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเวลา ๑ วัน

ชายฝั่งอันดามันโดยเฉพาะที่จังหวัดภูเก็ต มีเรือสำราญ (Cruise) ที่นำนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวตลอดทั้งปี โดยมีสายการบินเรือที่มีศักยภาพทั้งจากเอเชีย ยุโรป และอเมริกา เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ภูเก็ต

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่

บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

๑/๔๐



พังกา และกระบี่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ และเรือท่องเที่ยวขนาดเล็ก ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด แต่เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตไม่สามารถรองรับเรือสำราญที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตได้ทั้งหมด ทำให้เรือสำราญบางส่วนเข้าไปจอดเทียบท่าที่หาดป่าตอง อำเภอกะทู้ จังหวัดภูเก็ต หากคิดเป็นตัวเลขแล้วประมาณ ๔๐ เปอร์เซ็นต์ของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เรือที่เข้ามาเป็นประจำทุกสัปดาห์ ประกอบด้วย

- เรือ Superstar Gemini ใช้ประเทศสิงคโปร์ เป็น Port of Passenger เพื่อเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ภาคใต้ของประเทศไทย เข้ามาเทียบท่าที่จังหวัดภูเก็ต ทุกวันพฤหัสบดี จำนวน ๔๐๐-๕๐๐ คน/สัปดาห์ กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่จะมาจากประเทศออสเตรเลีย

- Superstar Virgo ใช้ประเทศสิงคโปร์ เป็น Port of Passenger เพื่อเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ภาคใต้ของประเทศไทย เข้ามาเทียบท่าที่ภูเก็ต ทุกวันอังคาร จำนวน ๑,๐๐๐-๒,๕๐๐ คน/สัปดาห์ กลุ่มนักท่องเที่ยวจะมาจากกลุ่มประเทศในเอเชีย เป็นส่วนใหญ่

๒) เรือสำราญที่เข้ามาเป็นประจำในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต โดยเริ่มเข้ามาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน เป็นต้นไป ประกอบด้วย

- C Columbus นักท่องเที่ยวจากประเทศเยอรมัน

- Funchal นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นยุโรป

- Astor นักท่องเที่ยวจากประเทศเยอรมัน

- Silver Shadow เป็นเรือในกลุ่มสายการเดินทางเรือของ Silver Sea นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางมาจะเป็นสัญชาติอเมริกา

- Nautica นักท่องเที่ยวจากประเทศในทวีปยุโรป

- Marco Polo นักท่องเที่ยวจากประเทศเยอรมัน

- Crystal Symphony นักท่องเที่ยวจากประเทศเยอรมัน

- Star Flyer นักท่องเที่ยวมาจากทั้งยุโรป และอเมริกา

- Seabourn spirit นักท่องเที่ยวมาจากทั้งยุโรป และอเมริกา

- Europa เป็นเรือขนาดกลาง มีความหรูหราเป็นอย่างมาก รองรับนักท่องเที่ยวจากประเทศเยอรมัน เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยว High end ที่มีกำลังซื้อสูง

จังหวัดภูเก็ตได้รับประโยชน์อะไรบ้างจากกลุ่มตลาดเรือสำราญ เนื่องจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ไม่ได้ใช้บริการด้านที่พักในจังหวัด แต่จะได้รับประโยชน์จากการใช้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งบริษัทที่รับผิดชอบบริการภาคพื้นดิน จะเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายต่อลูกค้าเรือสำราญ เช่น ทัวร์ซีข้าง ทัวร์เดินป่า ทัวร์ประวัติศาสตร์ เป็นต้น

ประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายในแต่ละภูมิภาค ประกอบกับเสน่ห์ของขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมที่งดงาม ทำให้ไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังขาดความพร้อมในการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของธุรกิจเดินเรือสำราญ โดยปัจจุบันเรือที่นำนักท่องเที่ยวเข้ามาจะใช้ไทยเป็นเพียงจุดพักเรือเพื่อท่องเที่ยวแบบไปกลับหรือค้างไม่เกิน ๑ - ๒ คืน เทียบกับสิงคโปร์และฮ่องกงที่มีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่สำหรับพักและตรวจสภาพเรือ นักท่องเที่ยวจึงจะต้องขึ้นมาท่องเที่ยวบนฝั่งนานกว่า สำหรับในประเทศไทยยังขาดท่าเทียบเรือหลักที่รองรับเรือสำราญ โดยเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวบริเวณภาคใต้อันดามัน ดังนั้น หากมีการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญอย่างเต็มรูปแบบ โดยพิจารณาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ จะเป็นการเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวของประเทศ

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังกา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

เรือสำราญจะจอดพักยาวนานขึ้น เพื่อตรวจสอบสภาพเรือและอื่นๆ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทยนานขึ้น ทำให้มีการจับจ่ายใช้สอย ค่าที่พัก ค่าอาหาร ของขำรวยของฝาก ของอุปโภคและบริโภคบนเรือสำราญ สร้างรายได้ให้แก่ประชาชนและผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย กรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อเป็นการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญของภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้อย่างเต็มรูปแบบ จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

## ๒. วัตถุประสงค์

กรมเจ้าท่า มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) ที่มีความเหมาะสมจะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)

๒.๒ เพื่อวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) และทำการศึกษาคความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนใช้เป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

๒.๓ เพื่อสำรวจและออกแบบองค์ประกอบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) เพื่อรองรับการให้บริการนักท่องเที่ยวอย่างครบวงจรสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ ทั้งนี้ ให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนประมาณค่าก่อสร้าง แบบรายละเอียด รายการประกอบแบบ ข้อกำหนดและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานขั้นต่อไป

๒.๔ เพื่อเสนอแนะ และสำรวจออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตให้เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ได้อย่างเหมาะสมตามศักยภาพ

๒.๕ เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) ให้เป็นไปตามมาตรา ๒๒ ถึงมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ และให้กรมเจ้าท่า สามารถเสนอโครงการตามที่กำหนดในมาตรา ๒๘ และ ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ๓. ขอบเขตของการดำเนินงานโดยที่ปรึกษา

เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๑ การศึกษาความต้องการเดินทางของเรือ และศักยภาพการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

๓.๑.๑ ศึกษาภาพรวมของการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ของโลก ของเอเชีย ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และของประเทศไทย ศึกษาปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนา เส้นทางเดินเรือสำราญ เช่น สถานที่ตั้งของท่าเรือที่ต้องมีความสัมพันธ์กับท่าเรือหลักอื่นๆ และเส้นทางเดินเรือ อัตราความเร็วที่ใช้ระหว่างเมืองท่าและอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน คุณภาพและความหลากหลายของเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยม ความเชื่อมโยงและร่วมมือกันระหว่างเมืองท่าในเส้นทาง เป็นต้น

๓.๑.๒ ศึกษาวิเคราะห์ความต้องการการท่องเที่ยวผ่านท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) โดยพิจารณาภาพรวมของประเทศในการพัฒนาท่าเรือบริเวณชายฝั่งอันดามัน ทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีอยู่ จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนเงินที่ใช้จ่ายแต่ละครั้ง และขนาดเรือที่ใช้ท่าเทียบเรือ และรวบรวมข้อมูล เส้นทางเดินเรือสำราญในปัจจุบันทั้งระบบ ที่ผ่านและไม่ผ่านประเทศไทย และเส้นทางเชื่อมโยงของ โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งทางน้ำระหว่างเส้นทางเดินเรือปัจจุบัน กับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา ท่าเรือและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ รวมทั้งรายงานการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อ ประกอบการพิจารณาและวิเคราะห์ความต้องการในการพัฒนาท่าเรือ ศึกษาข้อมูลการบริหารจัดการท่าเรือ รองรับเรือสำราญที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน หน่วยงานที่ก่อสร้าง หน่วยงานที่บริหาร ประวัติการบริหารและปรับปรุง ซ่อมบำรุง การเก็บค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น บันทึกจำนวนเรือและผู้โดยสารที่มาใช้บริการ และอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้องกับท่าเรือที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ตลอดจนศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มการประกอบธุรกิจและรูปแบบการ สัญจร การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญขนาดใหญ่ รวมทั้งการขยายตัวของตลาดธุรกิจดังกล่าวในอนาคต และเสนอ ปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จของการขนส่งผ่านท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ของโครงการ

๓.๑.๓ ศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี/ แผนแม่บท/ แผนปฏิรูป ประเทศ/แผนการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงหรือ EEC/ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการ ท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise and Yacht Tourism) ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา/ แผนกระทรวง คมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และแผนกลุ่มจังหวัด/ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเชื่อมโยงท่าเรือระหว่างประเทศ ในภูมิภาคทั้งประเทศมาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ เป็นต้น ตลอดจนแผนงาน/ โครงการพัฒนา หรือผลการศึกษา วิจัยใดๆ จากหน่วยงานรัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา ที่มีหรือคาดว่าจะมี ผลกระทบต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ชายฝั่งอันดามัน

๓.๑.๔ ศึกษา สำรวจ รวบรวมและวิเคราะห์ปริมาณและความต้องการเดินทางมาใช้ท่าเทียบเรือ รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) เพื่อการท่องเที่ยว และอื่นๆ ทั้งในสภาพอดีต ปัจจุบัน และคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ตลอดจนพยากรณ์ความต้องการใช้บริการท่าเรือ เช่น จำนวน คุณลักษณะของเรือที่ใช้ในพื้นที่ โครงการ ความถี่ของการจราจร ผู้ประกอบการเดินเรือ ปริมาณผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวที่สัญจรทางน้ำ รถยนต์/รถบัส/แท็กซี่/และรถบริการในโครงการ จำนวนท่าเทียบเรือปัจจุบัน ลักษณะกายภาพของท่าเทียบ เรือปัจจุบัน รวมถึงสภาพปัญหาของร่องน้ำและท่าเทียบเรือในปัจจุบัน ตลอดจนประมาณความต้องการใช้ร่อง น้ำและท่าเทียบเรือในอนาคต เป็นต้น เพื่อประกอบการออกแบบ

๓.๑.๕ ศึกษาแนวโน้มในอนาคต ในด้านขนาด-ปริมาณเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ รถยนต์ ผู้ใช้งาน ท่าเรือและผู้โดยสาร รวมทั้งอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว หรือกิจกรรมต่อเนื่องใดๆ ที่จะมีผลต่อการใช้ท่าเทียบเรือนี้ เพื่อจะนำมาใช้ในการประเมินหาความต้องการใช้ร่องน้ำ พื้นที่หลังท่าและท่าเทียบเรือ ตลอดจนงานด้าน วิศวกรรมอื่นๆ นอกจากนี้ให้ประเมินปัญหาและอุปสรรคของการสัญจรทางน้ำในเส้นทางต่างๆ บริเวณชายฝั่ง อันดามัน

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

๑/๕๐  
๑๓

๓.๑.๖ ศึกษา สํารวจ รวบรวมและวิเคราะห์ความต้องการ และความเชื่อมโยงทางด้านการท่องเที่ยวระหว่างพื้นที่โครงการกับพื้นที่อื่นๆ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) และพื้นที่โดยรอบ ทั้งในสภาพปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต และในด้านขนาดและปริมาณเรือที่ใช้โดยสารและท่าเทียบเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อประกอบการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ และการออกแบบ และเสนอแนะความเห็นเพิ่มเติมในอันที่จะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ นอกจากนี้ ให้ทำการศึกษาสถานการณ์ ประเมินศักยภาพและขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ ของพื้นที่ชายฝั่งอันดามันด้วย อีกทั้งให้ทำการศึกษาเส้นทาง การเชื่อมโยงเครือข่าย (Network) ของการเดินทางเรือสำราญขนาดใหญ่ระหว่างเมืองท่าต่างๆ ในประเทศไทย เชื่อมโยงไปยังเมืองท่าต่างๆ ในต่างประเทศและในภูมิภาคอื่นๆ ทั้งกรณีที่มีการเดินเรืออยู่แล้วในปัจจุบัน และโอกาสที่จะเกิดเส้นทางเดินเรือใหม่ๆ ในอนาคตหากมีการพัฒนาโครงการ

๓.๑.๗ ศึกษาแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ทางบก และปัจจัยหลักอื่นๆ ที่จะป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว รวมทั้งศึกษาการขนส่งเชื่อมโยงบริเวณหลังท่าเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาจะต้องทำการสัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลที่จำเป็นและเกี่ยวข้อง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการจากกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ เช่น ผู้ประกอบการสายการเดินทางเรือสำราญขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการทัวร์ที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ ภาคเอกชนที่มีธุรกิจต่อเนื่องหรือเกี่ยวเนื่องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ ภาคการศึกษาที่ผลิตบุคลากรรองรับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ประกอบการพิจารณาพัฒนาโครงการต่อไป

๓.๑.๘ ศึกษาและนำเสนอลักษณะธุรกิจการเดินทางเรือสำราญ ตลอดจนลักษณะนิสัยการเข้าใช้บริการของผู้โดยสาร ศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ทั้งในขณะที่อยู่บนเรือและเมื่อเรือเทียบฝั่ง ศึกษาความต้องการของผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาข้อมูลพื้นฐานอื่นๆ ของการล่องเรือสำราญที่จำเป็น เพื่อประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นอกจากนี้ ให้ศึกษาและนำเสนอปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญในการพัฒนาท่าเทียบเรือแฉะพัก (Port of Call) และท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) เช่น การมีสนามบินขนาดใหญ่ การมีเที่ยวบินจำนวนมาก การมีโรงแรมชั้นนํารองรับ การมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายจำนวนมาก ความมีชื่อเสียง เป็นต้น พร้อมวิเคราะห์และนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการ

๓.๑.๙ ศึกษาปัญหา อุปสรรค กฎระเบียบหรือข้อจำกัดของเรือสำราญในปัจจุบันที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนน้อย รวมทั้งให้ศึกษาความต้องการ หรือความคาดหวังของผู้ประกอบการเดินเรือสำราญในการได้รับบริการ หรือการอำนวยความสะดวกจากท่าเรือหรือเมืองท่าชายฝั่ง นอกจากนี้ ให้ศึกษาความต้องการ หรือความคาดหวังของนักท่องเที่ยว ต่อการให้บริการ หรือการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการท่าเทียบเรือสำราญ และการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย เชื่อมโยงต่อจากท่าเทียบเรือ

๓.๑.๑๐ ศึกษาและนำเสนอข้อมูลและรูปแบบการพัฒนาท่าเทียบเรือแฉะพัก (Port of Call) และท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมโยงภายในประเทศของประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีเทคโนโลยีสูง ซึ่งประสบความสำเร็จในการพัฒนาท่าเรือลักษณะดังกล่าว อย่างน้อย ๓ ประเทศ เพื่อใช้เป็นกรณีตัวอย่าง (Case Study) เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และฮ่องกง เป็นต้น และศึกษาเสนอแนะนโยบายในการพัฒนาเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ การบำรุงรักษาร่องน้ำ ค่าใช้จ่ายในการบริหารท่าเทียบเรือ และการใช้ประโยชน์อื่นๆ นอกจากนี้ ยังควรนำเสนอข้อมูลรายละเอียดสิ่งก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้าง การจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ และ

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and several smaller initials on the right, along with the date 8/20.

การใช้ท่าเรือ รวมทั้งการบริหารจัดการ ระยะทางการขนส่ง ขนาดและความลึกร่องน้ำ แหล่งที่มาของเงินลงทุน ผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับ และรูปแบบการบริหารโครงการ เป็นต้น

ในกรณีศึกษาที่มีการนำเสนอเส้นทางเดินเรือสำราญขนาดใหญ่ผ่านหลายประเทศ ให้ นำเสนออัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ท่าเรือของแต่ละประเทศที่ผ่าน เปรียบเทียบ และวิเคราะห์ความเหมือนหรือความแตกต่างกันด้วย

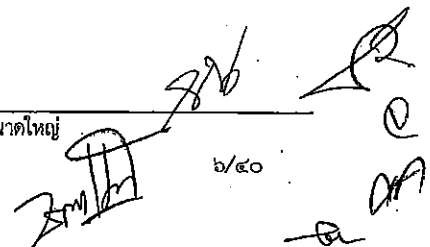
๓.๑.๑๑ ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสถิติตามหลักวิชาการทางด้านเศรษฐศาสตร์ และสถิติพยากรณ์ ความต้องการ ให้ชี้แจงทฤษฎี แนวคิดและหลักการทางวิชาการ การเก็บรวบรวมข้อมูล วิธีการสุ่มตัวอย่าง (หากมี) ตัวแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์ และค่าความเชื่อมั่น เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้และพยากรณ์ ความต้องการในการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยคำนึงถึง ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้า AEC ทั้งนี้ให้พัฒนาระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ที่มีความเหมาะสมและทันสมัยที่สุด ผลกระทบจากการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ให้มีการศึกษาครอบคลุมถึงการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น ถนน ราง เป็นต้น ที่จะ เชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการกับท่าเรือดังกล่าวด้วย

๓.๑.๑๒ พื้นที่โครงการครอบคลุมท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสำคัญ รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่มาท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันอยู่ในปัจจุบัน สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้แก่ประเทศปีละหลายพันล้านบาท ท่าเทียบเรือดังกล่าวก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า และ ต่อมากรมธนารักษ์ได้เปิดประมูลให้บริษัทเอกชนเป็นผู้บริหาร โดยผู้บริหารท่าเทียบเรือมีแนวคิดจะปรับปรุง และพัฒนาท่าเทียบเรือดังกล่าวให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้อย่างเหมาะสม แต่มีปัจจัยที่เป็น ข้อจำกัดในการพัฒนา เช่น ร่องน้ำหน้าท่ามีความลึกไม่เพียงพอ ไม่มีเขื่อนกันคลื่น (Break Water) กำบังคลื่น ลมในช่วงมรสุม แอ่งกลับลำเรือที่คับแคบเกินไป ไม่มีอาคารพักผู้โดยสารที่เหมาะสม และระบบการคมนาคม เชื่อมต่อของพื้นที่หลังท่าที่ยังไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาท่าเทียบเรือ น้ำลึกภูเก็ต ให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้เต็มศักยภาพของพื้นที่ โดยให้ทำการวิเคราะห์บทบาท ท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตว่าโดยศักยภาพแล้วเหมาะสมที่จะเป็นท่าเทียบเรือแวะพัก (Port of Call) หรือท่าเทียบ เรือต้นทาง (Home Port) โดยให้พิจารณาถึงการนำที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ภก.๓๐๘๘.ต.วิจิต อ.เมืองภูเก็ต ที่อยู่ในความครอบครองใช้ประโยชน์ของกรมเจ้าท่า และกรมศุลกากร มาสนับสนุนการดำเนิน โครงการดังกล่าว รวมทั้งให้ศึกษาผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตในการขนถ่ายสินค้าด้วย เช่น หากพัฒนาท่าเรือภูเก็ตให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สามารถจะใช้ประโยชน์เพื่อการขนถ่ายสินค้า ต่อไปได้หรือไม่ อย่างไร หรือจะต้องไปขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือแห่งอื่น หรือสร้างท่าเรือแห่งใหม่เพื่อรองรับการ ขนถ่ายสินค้า เป็นต้น ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่า ความปลอดภัย ตลอดจนการปฏิบัติตามระเบียบและ กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย

### ๓.๒ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม

๓.๒.๑ ที่ปรึกษาจะต้องทำการทบทวนข้อมูล ทั้งการศึกษาและการสำรวจที่มีอยู่ในพื้นที่โครงการ และกำหนดรายละเอียดของงานที่จะต้องดำเนินการเพิ่ม ศึกษา รวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ สำราญ ท่าเทียบเรือ และการขุดลอกในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง



๓.๒.๒ รวบรวมและตรวจสอบข้อมูล แผนที่ภูมิประเทศ ภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายจากดาวเทียม และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนเอกสารรายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ ร่องน้ำ และ ชายฝั่งทะเลในบริเวณพื้นที่โครงการ ตลอดจนพื้นที่ข้างเคียง

๓.๒.๓ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำแผนการสำรวจข้อมูลที่สำคัญสำหรับการออกแบบ และดำเนินการสำรวจอันได้แก่ สำรวจสภาพภูมิประเทศ ความลึกพื้นท้องน้ำ/ท้องทะเล สภาพทางอุทกศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยมวิทยา ข้อมูลลม ข้อมูลกระแสน้ำ ข้อมูลระดับน้ำ ข้อมูลน้ำท่า ข้อมูลตะกอน แหล่งวัสดุก่อสร้าง สำรวจสภาพการไหลของกระแสน้ำในแม่น้ำ สำรวจสภาพตะกอนพื้นท้องน้ำ/ท้องทะเล สำรวจทางด้านธรณี ฐานราก โดยเจาะสำรวจดินหลุมลึกไม่น้อยกว่า ๓ หลุม สำรวจแหล่งวัสดุก่อสร้าง สำรวจสภาพการใช้งานของ ที่ดินชายฝั่งในพื้นที่โครงการ สำรวจข้อมูลโหนด พิกัดและระวางที่ดินของราษฎรที่มีกรรมสิทธิ์ถูกต้องตามกฎหมาย ในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ข้างเคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการ รวมทั้งขอบเขตที่มีการประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์หรือพื้นที่พิเศษอื่นใดในบริเวณโครงการ สำรวจแนวเคเบิลใต้น้ำตลอดจนอุปสรรคใต้น้ำต่างๆในพื้นที่โครงการ (หากมี) และการสำรวจภาคสนามอื่นๆ ที่จำเป็น เป็นต้น

๓.๒.๔ รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลที่สำคัญสำหรับการออกแบบ อันได้แก่ ข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยมวิทยา ข้อมูลลม ข้อมูลคลื่น ข้อมูลกระแสน้ำ ข้อมูลระดับน้ำ แหล่งวัสดุก่อสร้าง ร่องน้ำ การเดินเรือ ตะกอนแขวนลอย และอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ นอกจากนี้ให้รวบรวมคุณลักษณะ (Ship Particular) ของเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่มีความสำคัญและเดินเรืออยู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนที่มีการใช้งานอยู่ในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ที่มีศักยภาพหรือแนวโน้มจะเข้ามาประกอบธุรกิจในภูมิภาคนี้ เพื่อนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ขนาดเรือออกแบบ (Design Ship) ทั้งนี้ในปี ๒๕๖๑ เรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีระวาง ๑๖๐,๐๐๐ GRT เป็นขนาดเรือปกติทั่วไปที่ใช้ในการออกแบบท่าเรือ แต่ในอนาคตท่าเรือที่จะเกิดขึ้นใหม่ควรจะสามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีระวาง ๒๒๐,๐๐๐ GRT (OASIS CLASS) ขึ้นไปได้ หรือขนาดที่เหมาะสมตามผลการวิเคราะห์ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอมีความจำเป็น ท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่เหมาะสมได้ จะไม่สามารถเข้าร่วมอยู่ในอุตสาหกรรมเรือสำราญที่กำลังเติบโตในภูมิภาคนี้ได้

๓.๒.๕ วิเคราะห์สภาพการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งบริเวณพื้นที่ทางเลือกที่ดีที่สุดด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System) เพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงของแนวชายฝั่งในบริเวณพื้นที่โครงการและข้างเคียงที่เกิดขึ้นในอดีต ปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างในอนาคต รวมทั้งการเสนอแนะแนวทางลดผลกระทบต่อพื้นที่ชายฝั่งข้างเคียงของโครงการทั้งในขณะการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ อีกทั้งกำหนดมาตรการในการติดตามตรวจสอบที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

๓.๒.๖ ศึกษาสถิติการเกิดและความรุนแรง ของพายุ และ มรสุมที่ผ่านมา การยกตัวของระดับน้ำ เนื่องจากพายุและลมมรสุมที่ผ่านมา รวมถึง สภาพการเกิดคลื่นลม กระแสน้ำ วิเคราะห์การเคลื่อนตัวของ ตะกอนชายฝั่ง และการทับถม/กัดเซาะบริเวณโครงการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Modeling) เพื่อประเมินสภาพปัญหาในปัจจุบัน และวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในกรณีที่ก่อสร้างโครงการและไม่ก่อสร้างโครงการ

๓.๒.๗ ศึกษาเสนอแนะพื้นที่ศักยภาพ และแนวทางการออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและ จ.สตูล) ที่มีความเป็นไปได้ทั้งหมด แล้วทำการให้คะแนนเพื่อคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ จัดลำดับความสำคัญอย่างน้อย ๓ พื้นที่ทางเลือก แล้วคัดเลือกพื้นที่และแนวทางที่เหมาะสมที่สุด โดยพิจารณารวมถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา ความสวยงาม ผลกระทบต่อการใช้งานชายหาด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึง

๗/๕๐

ผลกระทบอื่นๆที่อาจเกิดขึ้น และพิจารณาถึงความสามารถเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ และเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือกับเมืองท่าในประเทศอื่นๆ ได้อย่างสะดวกด้วย ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงความต้องการ และข้อคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ด้วย โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุมในพื้นที่โครงการเพื่อชี้แจงและรับทราบ ความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่เพื่อประกอบการดำเนินการออกแบบโครงการ

สำหรับพื้นที่ทางเลือกที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเทียบเรือส่วนที่เหลือ ซึ่งไม่ได้ถูกนำไป ทำการศึกษาและสำรวจออกแบบเชิงลึกต่อไปนั้น ให้ที่ปรึกษาให้ข้อเสนอแนะ จัดลำดับความสำคัญ กำหนด บทบาทท่าเทียบเรือแต่ละแห่ง (ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือแวะพักแบบจอดเทียบเรือ ท่าเรือแวะพักแบบ จอดทอดสมอ เป็นต้น) และระบุข้อคิดเห็นในเชิงวิชาการว่า พื้นที่ใดมีศักยภาพเหมาะสมสมควรได้รับการพัฒนา เป็นท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญ เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจท่องเที่ยวสำราญทางน้ำในอนาคต พร้อมทั้งทำ การออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ของท่าเรือแต่ละแห่งดังกล่าว เพื่อกรมเจ้าท่านำไปพิจารณา ดำเนินการพัฒนาในอนาคตตามความเหมาะสม ต่อไป

ภายใน ๒ เดือนนับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอผลการศึกษาว่าท่าเรือต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และพื้นที่จุดต่างๆ บริเวณชายฝั่งอันดามันทั้งหมด ท่าเรือและพื้นที่จุดใดบ้างมีความเหมาะสม และสมควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อให้สามารถสนับสนุนและรองรับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ พร้อมทั้งให้ออกแบบเบื้องต้นการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือดังกล่าว นำส่งให้คณะกรรมการฯ เพื่อใช้ ประกอบการพิจารณาของงบประมาณดำเนินการก่อสร้างให้เห็นผลเป็นรูปธรรมได้อย่างรวดเร็ว ต่อไป

๓.๒.๘ กำหนดรายละเอียดการก่อสร้างและแหล่งวัสดุก่อสร้างประเภทต่างๆ ที่จะนำมาใช้ในการ ก่อสร้างพร้อมแผนงานการก่อสร้างตามแผนเพื่อเลือกต่างๆ พร้อมเสนอทางเลือกที่ดีที่สุด

๓.๒.๙ ศึกษาสภาพเส้นทางเข้าออกท่าเทียบเรือเพื่อพิจารณาการพัฒนาระบบและเส้นทาง การเชื่อมโยงท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว ทั้งการเชื่อมโยงระหว่างเกาะ ชายฝั่ง และจังหวัดใกล้เคียง และการ เชื่อมโยงกับทางถนน อีกทั้งระบบการจราจรภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงการจัดการพื้นที่หลังท่า โดยให้ประสาน แผนงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการศึกษาและเสนอแนะแนวเส้นทางแผนบูรณาการการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับท่าเทียบเรือของโครงการ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางใน การพิจารณาของหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป

๓.๒.๑๐ สำรวจออกแบบเกี่ยวกับโครงสร้าง สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่เป็น องค์ประกอบภายในโครงการที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด สำรวจออกแบบร่องน้ำเดินเรือ การขุดลอก การกำหนดที่ ทิ้งดินจากการขุดลอก มาตรการลดผลกระทบจากการขุดลอก การออกแบบเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ รวมทั้ง แนวทางการบำรุงรักษาร่องน้ำ และพื้นที่จอดพักเรือที่ต้องการอย่างเหมาะสม อีกทั้งให้พิจารณาออกแบบลานจอด รถให้เพียงพอ ถนนและทางเชื่อมระหว่างท่าเรือไปยังถนนสายหลักเพื่อลดการจราจรที่แออัด

๓.๒.๑๑ นำผลการวิเคราะห์การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เพื่อประเมินหาขนาดของ ท่าเทียบเรือพื้นที่หลังท่า และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็น

๓.๒.๑๒ กำหนดบทบาทท่าเทียบเรือในพื้นที่ทางเลือกที่ดีที่สุดชายฝั่งอันดามันให้ชัดเจน ว่ามี ศักยภาพสมควรจะเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) หรือท่าเรือแวะพัก (Port of Call) แล้วจึงทำการจัดวางผัง แม่บท (Master plan) ในการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือในพื้นที่ทางเลือกที่ดีที่สุด ให้เต็มศักยภาพของ บทบาทท่าเทียบเรือที่ควรจะเป็น อย่างน้อย ๓ ทางเลือกผังแม่บท ทั้งส่วนที่อยู่ในทะเลและพื้นที่หลังท่าที่อยู่บน บวก โดยพิจารณารวมถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา ความสวยงาม ผลกระทบต่อการใช้งานชายหาด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ จะต้อง พิจารณาถึงความต้องการและข้อคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ด้วย โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุมในพื้นที่โครงการ

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)



เพื่อชี้แจงและรับทราบความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ เพื่อประกอบการดำเนินการวางแผนแม่บทโครงการ นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาความต้องการและข้อคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ ด้วย เพื่อให้สายการบินเรือได้เห็นแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและแนวทางการตลาด สามารถกำหนดเส้นทางเดินเรือให้สอดคล้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเพื่อให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้มองเห็นถึงโอกาสและแนวโน้มของธุรกิจเรือสำราญในไทย แล้วร่วมวางแผนการพัฒนาธุรกิจได้ชัดเจนในระยะยาว

นอกจากนี้ แผนแม่บทของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ชายฝั่งอันดามัน ให้พิจารณา และศึกษาวิเคราะห์รวมถึงการสร้างศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำในบริเวณดังกล่าวด้วยการบูรณาการหลากหลายโครงการเข้าไว้ในสถานที่เดียวกัน เช่น ท่าเทียบเรือมาริน่า ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว เป็นต้น โดยใช้โครงการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) เป็นโครงการหลักในการดึงดูดโครงการอื่นๆ ให้สามารถเติบโตสนับสนุนซึ่งกันและกันต่อไปได้ในอนาคต เสริมสร้างและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำอย่างครบวงจร และยั่งยืนต่อไป

๓.๒.๑๓ ศึกษาออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ทางด้านวิศวกรรม โครงสร้างท่าเทียบเรือ ตามศักยภาพที่สมควรจะได้รับการพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นท่าเทียบเรือแวะพัก (Port of Call) หรือท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารขนาดใหญ่ (Large Terminal Building) มีพื้นที่รักษาความปลอดภัยและตรวจคนเข้าเมือง (Security and Immigration Area) มีพื้นที่พักคอยผู้โดยสารที่เหมาะสม (Passenger Holding Area) และมีพื้นที่สำหรับจัดการสัมภาระของผู้โดยสาร (Luggage Area) โครงสร้างเชื่อมกันคลื่น (ถ้ามี) โครงสร้างอาคารประกอบ ร่องน้ำการเดินทางเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินทางเรือ การปรับปรุงภูมิทัศน์ ท่าเทียบเรือมาริน่า (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว (ถ้ามี) และอื่นๆ ที่จำเป็น และประมาณราคาโครงการตามแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด พร้อมเสนอแผนงานกรอบระยะเวลาการพัฒนาของโครงการที่สอดคล้องกับแผนแม่บทโครงการ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาต้องจัดทำรูปสามมิติเคลื่อนไหว (๓D- Animation) และภาพนิ่งสามมิติสวยงามที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับรู้ และเข้าใจได้ง่าย

๓.๒.๑๔ เสนอผลการประเมินราคาที่ดิน ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โครงการและบริเวณข้างเคียง ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างประกอบ หรือได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการ โดยบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่จดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอกระบวนการได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนาโครงการอย่างละเอียด และแนะนำกรมเจ้าท่าให้สามารถดำเนินการจัดหาจนได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนาท่าเรือดังกล่าวได้โดยเร็ว

๓.๒.๑๕ ภายใน ๖ เดือนนับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องนำส่งผลการศึกษาวางผังแม่บท (Master Plan) และสำรวจออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) การพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำ ลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ โดยให้ศึกษาศักยภาพว่าท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตสมควรเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) หรือท่าเรือแวะพัก (Port of Call) แล้วทำการวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเบื้องต้นให้เต็มศักยภาพนั้น โดยพิจารณานำที่ดินของกรมเจ้าท่าที่อยู่ติดกับท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตมาใช้สนับสนุนโครงการด้วย

2/11/20 ๘/๕๐

### ๓.๓ การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์

๓.๓.๑ ศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาและยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด / จังหวัด แผนยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนของ EEC ฯลฯ ตลอดจนแผนงาน/โครงการพัฒนา ที่มีหรือคาดว่าจะมีผลกระทบต่อโครงการ

๓.๓.๒ ศึกษา สํารวจ และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ข้อมูลปริมาณความต้องการใช้ร่องน้ำ ความต้องการใช้ท่าเทียบเรือ ในบริเวณพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งหมด สํารวจ ศึกษาและวิเคราะห์การเดินทางเรือสำราญ พร้อมทั้งผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ

๓.๓.๓ ศึกษา สํารวจ และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม และนำผลการศึกษาความต้องการท่องเที่ยวและอื่นๆ ตลอดจนการเดินทาง มาวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ในประเภท/ขนาดและปริมาณการสัญจรทางน้ำในเส้นทางต่างๆ ของเรือสำราญขนาดใหญ่ และเรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งอุตสาหกรรม ธุรกิจหรือกิจกรรมต่อเนื่องใดๆ ที่มีผลต่อความต้องการใช้ท่าเทียบเรือสำราญ วิเคราะห์ผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจทั้งทางตรง ทางอ้อม และรวมถึงผลตอบแทนที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefit) โดยให้แสดงข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน อย่างน้อย ๑๐ ปีย้อนหลัง และคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ๒๐ ปี

๓.๓.๔ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจในการก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล) โดยการเปรียบเทียบภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง บำรุงรักษาและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือกับกรณีที่มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือ รวมทั้งความคุ้มค่าของการลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือเมื่อเทียบกับการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรืออื่นๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ให้พิจารณาองค์ประกอบโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ในช่วงต้น

๓.๓.๕ ประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในการลงทุนของงานตามทางเลือกที่เสนอแนะทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน โดยการเปรียบเทียบภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา กับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการ กับกรณีที่มีการก่อสร้างโครงการ วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งผลตอบแทนที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefit) โดยนำผลการศึกษาด้านวิศวกรรมและทางด้านสิ่งแวดล้อมมาประกอบการวิเคราะห์ ทั้งนี้ให้วิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและประเมินผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการในรูปของ Economic and Financial Internal Rates of Return พร้อมข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญที่จะเกิดขึ้น หากค่าผลตอบแทนของโครงการ (Internal Rate of Return, IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV) และอัตราผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio, B/C Ratio) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และการเงินของงานตามทางเลือกดังกล่าว ตลอดจนบรรยายเชิงคุณภาพในกรณีที่ไม่สามารถพิจารณาผลตอบแทนต่างๆ เป็นมูลค่าหรือตัวเงินได้ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เป็นต้น

๓.๓.๖ เสนอวิธีการ ระยะเวลา และประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือและสิ่งก่อสร้างอื่น ฯลฯ เป็นรายปีในอนาคต นอกจากนี้ให้นำเสนอแนวทางที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชน จะมีมาตรการร่วมกันในการเพิ่มจำนวนเรือสำราญและนักท่องเที่ยวเรือสำราญต่างชาติเข้าสู่ประเทศไทยให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งมาตรการและแนวทางในการขยายฐานนักท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย

๓.๓.๗ ศึกษา เสนอแนะแนวทางดำเนินการในการพิจารณากำหนดเป้าหมาย ผลผลิต ผลลัพธ์ ตัวชี้วัดความสำเร็จของทุกระดับที่เกี่ยวข้อง (Indicator) ของโครงการ เพื่อประกอบการพิจารณาของกรมเจ้าท่า

๑๐/๑๐  
[Signatures]

และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการขั้นต่อไป ทั้งนี้จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการปฏิรูปสาขาการขนส่ง ตลอดจนสอดคล้องกับระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

๓.๓.๘ ในการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ได้เต็มศักยภาพ ภายหลังจากดำเนินงานวางผังแม่บทและสำรวจออกแบบเบื้องต้นทางด้านวิศวกรรมแล้ว ให้ดำเนินงานศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนตามข้อ ๓.๓.๔ ถึง ๓.๓.๖ ให้ครบถ้วนอีกด้วย

### ๓.๔ การศึกษาความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการตามแนวทางของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๕๓ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ฉบับที่มีผลบังคับใช้วันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๒ รวมถึงฉบับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด และแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ ที่ปรับปรุงล่าสุด รวมทั้งกฎหมาย ระเบียบ ของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำของ สผ. (พ.ศ. ๒๕๖๑)

๓.๔.๑ ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์สภาพทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีความสอดคล้อง สัมพันธ์ หรือเกี่ยวข้องกับโครงการ โดยอย่างน้อยต้องให้น้ำหนักความสำคัญเป็นพิเศษ และครอบคลุมหัวข้อการศึกษาภายใต้ ๔ องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

#### (๑) ทรัพยากรกายภาพ

- ลักษณะภูมิประเทศ/ ภูมิสัณฐานชายฝั่งทะเล
- ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
- สมุทรศาสตร์
- อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
- เสียงและความสั่นสะเทือน
- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน
- คุณภาพน้ำทะเล
- อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน
- ทรัพยากรดิน
- ภูมิสัณฐานชายฝั่งทะเล
- การแพร่กระจายตะกอน

#### (๒) ทรัพยากรชีวภาพ

- นิเวศวิทยาบนบก
- ทรัพยากรป่าไม้
- ทรัพยากรสัตว์ป่า
- นิเวศวิทยาทางทะเล

#### (๓) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- การคมนาคมขนส่งทางบกและทางน้ำ
- แหล่งน้ำและการใช้น้ำ
- อุตสาหกรรม
- การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (พลังงาน สายเคเบิลไฟฟ้าใต้ทะเล ระบบสื่อสาร และการใช้ไฟฟ้า)
- การจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล
- การป้องกันระงับอัคคีภัย และอันตรายร้ายแรง

(๔) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
- การเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน
- การสาธารณสุขและสุขภาพ
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ทักษะอาชีพและการท่องเที่ยว
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- การมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ต้องสำรวจและเก็บตัวอย่างในภาคสนาม เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงให้ถูกต้อง ชัดเจน ครอบคลุมและเพียงพอในการคาดการณ์และประเมินผลกระทบ ต่อไป การเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างจะต้องเป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นผู้กำหนด โดยข้อมูลการวิเคราะห์ตัวอย่างที่ได้จากห้องปฏิบัติการ จะต้องมีการรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยราชการ และต้องมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงานด้วย

นอกจากนี้ ให้ทำการสำรวจทรัพยากรทางธรรมชาติทางทะเลในพื้นที่โครงการให้เป็นข้อมูลปัจจุบัน รวมทั้งการประเมินผลกระทบเชิงสังคม โดยอาจพิจารณาจากมูลค่าการให้บริการของระบบนิเวศ (Ecosystem Services) ที่ขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของทะเล อาทิ ด้านการประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การท่องเที่ยว ทั้งนี้ ที่ปรึกษาอาจพิจารณาให้หน่วยงานกลาง เช่น สถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น เข้าร่วมในการสำรวจ ศึกษาทบทวนในเรื่องดังกล่าวได้ด้วย และให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยอย่างกว้างขวาง แล้วนำผลการประเมินดังกล่าวซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนทางอ้อม มาประกอบการคำนวณผลตอบแทนทางเศรษฐกิจด้วย อันได้แก่

- ผลกระทบจากการสูญเสียสัตว์หน้าดินจากการขุดลอกร่องน้ำ
- ผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพในบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากมลภาวะที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างและการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ โดยเฉพาะผลกระทบต่อนิเวศปะการัง หญ้าทะเล และป่าชายเลน
- ผลกระทบด้านสภาพอากาศ มลภาวะจากการขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางบกที่หนาแน่นขึ้น รวมทั้งน้ำเสียและคราบน้ำมันที่อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำจากกิจกรรมท่าเรือได้

- ความเสี่ยงและต้นทุนที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุร้ายแรง เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมท่าเทียบเรือได้

๓.๔.๒ การประเมินทางเลือกรูปแบบโครงการ และการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ จะต้องเสนอทางเลือก โดยอาจเป็นทางเลือกเกี่ยวกับสถานที่ตั้งหรือวิธีดำเนินการของโครงการ ทั้งนี้ ทางเลือกที่เสนอทุกทางเลือกต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ มีเหตุผลว่าบรรลุเป้าหมายและความจำเป็นในการมีหรือไม่มีโครงการอย่างไร มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในทุกทางเลือกและจะต้องคำนึงถึงข้อมูลด้านสุขภาพและสังคมของประชาชนบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว พร้อมแสดงเหตุผลและความจำเป็นประกอบ

(๑) ทางเลือกในการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องเสนอทางเลือกรูปแบบโครงการ โดยทางเลือกที่เสนอทุกทางเลือกจะต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ มีเหตุผลว่าบรรลุเป้าหมายและความจำเป็นในการมีโครงการหรือไม่มีโครงการอย่างไร มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในทุกทางเลือก และจะต้องระบุทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดที่จะดำเนินโครงการ พร้อมแสดงเหตุผลและความจำเป็นประกอบ

(๒) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะต้องประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ทั้งที่เป็นผลกระทบโดยตรง และผลกระทบทางอ้อมต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ พร้อมทั้งแยกประเภททรัพยากรเป็นชนิดที่สามารถฟื้นฟูได้และฟื้นฟูไม่ได้ รวมทั้งให้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในทุกทางเลือกของโครงการเปรียบเทียบกัน

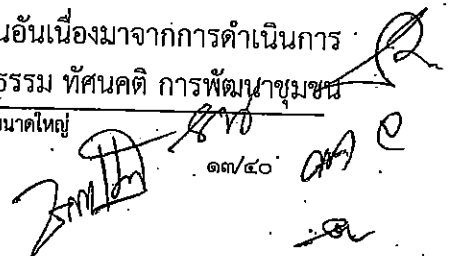
(๓) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งด้านบวกและด้านลบ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ให้ครอบคลุมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของตัวโครงการเอง และของโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงและที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยต้องทำการแยกประเภทของกิจกรรม และบรรยายลักษณะการดำเนินกิจกรรมให้ชัดเจน พร้อมทั้งแยกประเภททรัพยากรธรรมชาติเป็นชนิดที่สามารถฟื้นฟูได้และฟื้นฟูไม่ได้ ทั้งนี้ให้ระบุผลกระทบที่อาจมีผลต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ พร้อมกับให้ระบุเหตุผลหรือหลักเกณฑ์ประกอบการประเมินดังกล่าวด้วย

(๔) ประเมินอันตรายร้ายแรงอันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการที่มีความเสี่ยงในพื้นที่ ฯลฯ โดยให้ครอบคลุมการศึกษาในขั้นตอนต่างๆ ได้แก่ การจำแนกอันตราย การวิเคราะห์อันตรายเชิงปริมาณ และมาตรการลดผลกระทบและแผนฉุกเฉิน

(๕) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้แยกเป็นแต่ละประเด็น และจะต้องแสดงสาเหตุของผลกระทบ ลักษณะผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม และระดับความรุนแรงของผลกระทบใดบ้างที่มีนัยสำคัญ โดยให้นำน้ำหนักความสำคัญในสาขาวิชาที่คาดว่าจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เช่น คุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางทะเล เศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุขและสุขภาพ และการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น

(๖) การประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น ควรแสดงในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้ เพื่อความสะดวกในการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานและประโยชน์ในการติดตาม ตรวจสอบ ในอนาคตสามารถอ้างอิงแหล่งที่มาได้และเป็นที่ยอมรับ รวมทั้งต้องแสดงที่มาของข้อมูลตัวเลขต่างๆ ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลไว้ในรายงานอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของตัวเลขและวิธีการคำนวณได้

(๗) ประเมินผลกระทบด้านสังคมที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการ อาทิ การประกอบอาชีพ วิถีชีวิต ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรม ทิศนคติ การพัฒนาชุมชน งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

  
๑๓/๕๐

ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ฯลฯ ทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ทั้งนี้ให้ยึดถือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สผ.

(๘) ประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ ต้องพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องตามหลักการของการประเมินความเสี่ยง ได้แก่ การระบุสิ่งคุกคามสุขภาพ (Hazard Identification) ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณกับการตอบสนอง (Dose-Response Relationship) การประเมินการสัมผัส (Exposure Assessment) และการจำแนกลักษณะความเสี่ยง (Risk Characterization) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจะต้องแสดงให้เห็นความเชื่อมโยง ทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อมในทางกายภาพ ชีวภาพ สังคมที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ เมื่อประเมินผลกระทบแล้วเสร็จจึงทำการจัดระดับความสำคัญของผลกระทบ และกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สผ.

๓.๔.๓ ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องระบุลักษณะและขอบเขตของผลกระทบ จากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยมีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของตะกอนจากการก่อสร้าง
- ผลกระทบจากการกีดขวางการไหลของน้ำในแม่น้ำ อันเนื่องมาจากโครงสร้างต่างๆ
- ผลกระทบจากการขนส่งทางน้ำและทางบก
- ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการต่อสภาพระบบนิเวศทั้งทางบก และในน้ำ โดยเฉพาะ

พื้นที่อ่อนไหวทางระบบนิเวศ

- ผลกระทบต่อสายเคเบิลใต้ทะเล
- ผลกระทบทางสุขภาพที่อยู่ โดยรอบโครงการและคนงานในโครงการ เป็นต้น
- การป้องกันอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และอัคคีภัย
- ผลกระทบจากน้ำเสีย คราบน้ำมัน ขยะมูลฝอย จากกิจกรรมของเรือ เป็นต้น

ทั้งนี้ต้องใช้เครื่องมือหรือกลไกต่างๆ ที่เชื่อถือได้และมีความแม่นยำมาช่วยในการคาดการณ์และประเมินผลกระทบ

๓.๔.๔ ศึกษาผลกระทบต่อชุมชนและสังคม วัฒนธรรม อาชีพ ความปลอดภัย และวิถีชีวิต ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ โดยผนวกรวมไปกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานของรัฐ และบุคคลอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจของรัฐ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแนวทางระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ ตลอดจนรวมทั้งกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ให้ครบถ้วนทั้งกลุ่มเป้าหมาย รูปแบบหรือวิธีการ และกิจกรรมการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ให้สอดคล้องเหมาะสมกับขั้นตอนและระยะเวลาการศึกษา

๓.๔.๕ การเสนอมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

(๑) เสนอแนวทางและมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบ ให้อยู่ในเกณฑ์

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำราญออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

Handwritten signatures and initials, including a date stamp ๑๕/๕๐.

ที่ยอมรับได้ ดังนั้นจะต้องกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ตามที่ได้ประเมินไว้ รวมทั้งการชดเชยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และให้เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

(๒) เสนอมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเฝ้าระวังผลกระทบ โดยมีรายละเอียดชัดเจนที่จะใช้เป็นแนวทางดำเนินการ โดยจะต้องกำหนดพื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ ค่าใช้จ่าย และหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเป็นสำคัญ

๓.๔.๖ ในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำรายงานให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ สำหรับแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ให้ปฏิบัติตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพตามที่ สผ. กำหนดสำหรับในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในช่วงกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงการประเมินและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และในช่วงอื่นๆ ให้ที่ปรึกษาดำเนินงานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมปี.ศ.๒๕๕๓ อย่างเคร่งครัด

๓.๔.๗ กำหนดมาตรการป้องกัน แก่ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการชดเชย

(๑) จะต้องเสนอมาตรการ วิธีการป้องกัน แก่ไขและลดผลกระทบที่มีความเหมาะสมที่สุด ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละผลกระทบ ซึ่งต้องครอบคลุมมาตรการป้องกัน แก่ไขและลดผลกระทบทางสังคมและสุขภาพ โดยยึดแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สผ.

(๒) เสนอแนะข้อดี-ข้อเสียของทางเลือกในแต่ละมาตรการ ทั้งในระยการก่อสร้างและระยะดำเนินการ ก่อนที่จะสรุปเสนอมาตรการที่เหมาะสมที่สุด เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกแนวทางและมาตรการที่เกิดประสิทธิผลมากที่สุด

(๓) ในกรณีที่โครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้เกิดความเสียหายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ที่ปรึกษาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันความเสี่ยงอันก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้เกิดความเสียหายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเสนอแผนฉุกเฉิน หรือแผนระงับเหตุเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาและการชดเชยที่ชัดเจน ซึ่งควรมีรายละเอียดเพียงพอที่จะนำไปใช้งานได้ทันที

(๔) ให้นำเสนอเบื้องต้นแผนการจัดการของเสียจากเรือและท่าเทียบเรือ โดยใช้หลักดำเนินการตามสากล เช่น ข้อกำหนดของ MARPOL ๗๓/๗๘ ซึ่งอย่างน้อยต้องครอบคลุมของเสียปนเปื้อน น้ำมัน น้ำเสีย ขยะทั่วไป ขยะอันตราย ขยะติดเชื้อ และน้ำอับเฉาเรือ เป็นต้น

(๕) ประมาณการด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการป้องกันแก่ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งค่าชดเชยที่อาจเกิดขึ้น

ทั้งนี้มาตรการป้องกัน และแก่ไขลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต้องผนวกมาตรการป้องกันและแก่ไขด้านสุขภาพและสังคมไว้ด้วย

๓.๔.๘ กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ

(๑) เสนอมาตรการ วิธีการ และแผนการดำเนินการในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมทางวิชาการและการปฏิบัติการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการติดตามและประเมินผลภายหลังการดำเนินโครงการหรือกิจการ

(๒) แสดงหลักการและเหตุผลที่ใช้ประกอบกำหนดพารามิเตอร์ หรือปัจจัยที่จะทำการติดตามตรวจสอบ ตำแหน่งสถานีและขอบเขตของพื้นที่ วิธีการดำเนินการ ผลลัพธ์ที่ต้องการ ผู้รับผิดชอบ ระยะเวลา และงบประมาณในการดำเนินการ

๓.๔.๙ จัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ

ที่ปรึกษาจะต้องสรุปข้อเสนอแนะ โดยนำเสนอเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ซึ่งจะต้องระบุถึงหลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ และงบประมาณ โดยแผนดังกล่าวจะต้องเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งนำเสนอ รูปแบบวิธีการตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการให้เป็นไปตามที่ สผ. กำหนด แผนฯ ดังกล่าวควรประกอบด้วยแผนย่อยๆ ดังนี้

(๑) แผนการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ และวิธีการป้องกัน แก๊สและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องนำมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ โดยครอบคลุมการดำเนินการตามมาตรการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

(๒) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ มาตรการและวิธีการติดตามตรวจสอบ จะต้องนำมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ โดยครอบคลุมการดำเนินการตามมาตรการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

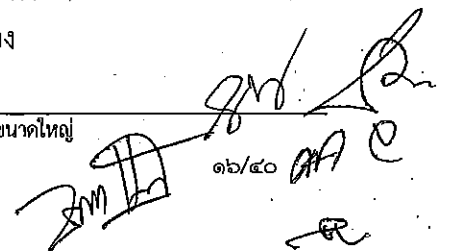
(๓) แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ที่ปรึกษาจะต้องทบทวนและเสนอแผนการดำเนินการในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินตามที่ได้คาดการณ์ไว้ว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ โดยแผนที่เสนอจะต้องมีรายละเอียดขั้นตอนและวิธีการในการปฏิบัติ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็น งบประมาณ ผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ และหน่วยของรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

(๔) แผนปฏิบัติการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาจะต้องทบทวนและเสนอแผนการดำเนินกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ทุกขั้นตอน และต่อเนื่องในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อเสนอแนวทางการประชาสัมพันธ์เสริมสร้างความเข้าใจและการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม และสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของชุมชนในพื้นที่โครงการ

(๕) แผนพัฒนาคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของชุมชน ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแผนการพัฒนาคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของชุมชน โดยจัดทำเป็นแผนรวมครอบคลุมตลอดระยะเวลาของการศึกษา โดยมีรายละเอียดของกิจกรรมที่จะดำเนินการ ผู้รับผิดชอบในแต่ละกิจกรรม กลุ่มเป้าหมาย เทคนิคและวิธีการ ช่วงเวลา ระยะเวลาและผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๔.๑๐ จัดทำกระบวนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และจะต้องดำเนินการครอบคลุมประเด็นต่างๆ และกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยการดำเนินงาน ให้ปฏิบัติตามแนวทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรงทั้งด้านสุขภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

  
๑๖/๕๐



(๑) การดำเนินงาน ให้ปฏิบัติตามแนวทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรงทั้งด้านสุขภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

(๒) ทำการศึกษาระบุพื้นที่การกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งทำการสำรวจและเก็บข้อมูลรายละเอียดต่างๆ เช่น ที่ตั้งชุมชนและสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะประชากร จำนวนชุมชน รายชื่อผู้นำชุมชน เป็นต้น และนำข้อมูลที่ได้มาประกอบการวางแผนกำหนดกลุ่มเป้าหมาย กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินการการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยแสดงระดับความสำคัญของประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมของสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ พร้อมทั้งแสดงข้อมูลของผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อจัดลำดับความสำคัญดังกล่าว พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบการใช้สื่อต่างๆ และขอบเขตของเนื้อหาที่จะนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลไปยังประชาชนและรับฟังความคิดเห็น โดยสื่อที่ใช้จะต้องมีความเหมาะสม เข้าใจง่าย และเข้าถึงแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้โดยง่ายและรวดเร็ว

(๓) เสนอแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เข้ามามีส่วนร่วมในการนำเสนอประเด็นห่วงกังวลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ โดยการจัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นในขั้นตอนการกำหนดขอบเขต การประเมินและจัดทำรายงานและการทบทวนร่างรายงานของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ รวมถึงการให้ข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งจัดทำเป็นแผนรวมครอบคลุมตลอดระยะเวลาของการศึกษา และแผนการจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นในแต่ละขั้นตอนของรายงานดังกล่าวข้างต้น เสนอต่อกรมเจ้าท่า เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนแจ้งให้ สผ. และสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) และหน่วยงานของรัฐผู้อนุญาตโครงการ รวมทั้งสาธารณชนรับทราบไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ทั้งนี้ประกอบด้วยรายละเอียดของกิจกรรมที่จะดำเนินการ ผู้รับผิดชอบในแต่ละกิจกรรมกลุ่มเป้าหมาย เทคนิคและวิธีการศึกษา ช่วงเวลา และระยะเวลา ผลที่คาดว่าจะได้รับ และวิธีการนำข้อคิดเห็นที่ได้รับไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาและการนำเสนอข้อเสนอแนะต่อกรมเจ้าท่าอย่างชัดเจน นอกจากนี้ในส่วนของเทคนิคและวิธีการที่ใช้ นั้น จะต้องมียรายละเอียดครบถ้วนครอบคลุมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การเผยแพร่ข้อมูล การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย และการรับฟังความคิดเห็น/เสนอแนะ รวมทั้งเหตุผลสนับสนุนการเลือกเทคนิคและวิธีการศึกษา

(๔) จัดทำเอกสารเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นการกำหนดขอบเขต (ค๑) เนื้อหาของเอกสารเผยแพร่ ประกอบด้วย ความเป็นมา ความจำเป็น แหล่งเงินทุน กระบวนการ และแนวทางในการดำเนินโครงการ รวมถึงนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และร่างข้อเสนอการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมิน โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

- ขั้นการประเมินและจัดทำรายงาน (ค๒) เอกสารเผยแพร่ ประกอบด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด กำลังการผลิต และขนาดพื้นที่โครงการหรือกิจการ ข้อมูลเกี่ยวกับมลพิษด้านต่างๆ ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่รองรับน้ำทิ้งหรือของเสียที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการรวมถึงปัจจัยที่อาจมี

๑๗/๕๐  
AA  
๕

ผลกระทบต่อสุขภาพ แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ระยะเวลาที่คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินโครงการหรือกิจการ ชื่อเจ้าของโครงการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมาย หมายเลขโทรศัพท์และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลเพิ่มเติมโดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

- ขั้นการทบทวนร่างรายงาน (ค๓) ให้จัดทำสรุปร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และเอกสารอื่นๆ ซึ่งประกอบด้วย เนื้อหาการสำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

(๕) จัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะตั้งแต่การกำหนดขอบเขตการศึกษา การประเมินและจัดทำรายงาน และการทบทวนร่างรายงานการศึกษาเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาที่เหมาะสมและนำเสนอแนวทางในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพไม่น้อยกว่า ๒ ชั่วโมง และไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของเวลาในการจัดเวทีทั้งหมด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐในระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและนำเสนอประเด็นห่วงกังวล โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และแนวทางรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๖) ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของหน่วยงานของรัฐผู้อนุญาตโครงการ กรมเจ้าท่ามีสิทธิที่จะร้องขอให้คณะผู้ทำการศึกษาของที่ปรึกษาไปร่วมชี้แจงหรือนำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุม

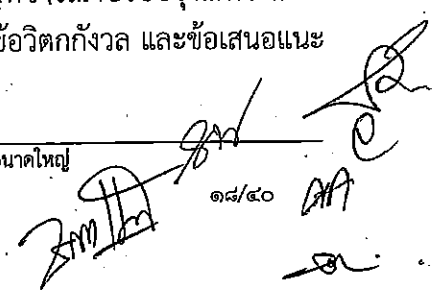
(๗) ภายหลังจากจัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นการกำหนดขอบเขต จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมทั้งคำชี้แจง และนำเสนอขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

- ขั้นการประเมินและจัดทำรายงาน จัดทำรายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

- ขั้นการทบทวนร่างรายงาน จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งความเห็นหรือคำชี้แจงของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานอนุมัติ หน่วยงานอนุญาต หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

๑๘/๕๐



ทั้งนี้การรวบรวมสรุปข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ได้รับมาในแต่ละครั้ง จะต้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพน้อยที่สุด รายงานทุกฉบับที่กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไขแล้ว ให้ที่ปรึกษาจัดทำเป็นรายงานสรุปสำหรับให้กรมเจ้าท่าใช้ประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

ในการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ได้เต็มศักยภาพ ภายหลังจากดำเนินงานวางผังแม่บทและสำรวจออกแบบเบื้องต้นทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งดำเนินงานศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนแล้ว ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านสิ่งแวดล้อม และประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามข้อ ๓.๔ ให้ครบถ้วนอีกด้วย

### ๓.๕ การศึกษาทางด้านการบริหารท่าเทียบเรือ

๓.๕.๑ ศึกษาภาวะเทียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัด และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือโดยเฉพาะในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) รวมถึงภาวะเทียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัด และข้อกำหนดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระจายอำนาจให้ราชการหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓.๕.๒ ศึกษาแนวทางการจัดองค์กรการบริหารและการจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพ เสนอแนะแนวทางและมาตรการที่จะมีผลให้สามารถบริหารท่าเทียบเรือเกิดประโยชน์สูงสุดได้

๓.๕.๓ พิจารณาศึกษาแนวทาง/อัตราการใช้บริการท่าเทียบเรือหรืออัตราค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอัตราที่เหมาะสมและควรจะเป็น เพื่อเป็นแนวทางให้ภาครัฐในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ที่จะเข้าบริหารท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ อัตราที่จะจัดเก็บจะต้องเป็นอัตราที่ส่งเสริมและชักจูงให้เกิดการขยายตัวในการใช้บริการของเรือ และเป็นการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ โดยพิจารณาข้อกำหนดตามระเบียบของกรมธนารักษ์ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมด้วย

๓.๕.๔ ศึกษาและเสนอแนะข้อมูลการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ของประเทศต่างๆ ในทวีปอเมริกา ยุโรป เอเชีย ออสเตรเลีย และประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีศักยภาพสูง และมีความล้ำหน้าด้านการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) เพื่อให้ทราบศักยภาพและแนวทางการพัฒนาท่าเรือดังกล่าว อันจะเป็นแนวทางประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ รวมทั้งอาจจัดให้มีการศึกษาดูงาน (Technical Visit) การก่อสร้างหรือการบริหารจัดการท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาขีดความสามารถเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เช่น ประเทศสิงคโปร์, ฮองกง, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย, สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ หรือประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป เป็นต้น อันจะเป็นประโยชน์ในการนำมาเป็นแบบอย่างของการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทย นอกจากนี้ ที่ปรึกษาอาจจัดให้มีการทัศนศึกษาและการศึกษาดูงาน (Technical Visit) บนเรือสำราญเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการ ต่อไป

### ๓.๖ งานทางด้านการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

#### ๓.๖.๑ งานด้านการประชาสัมพันธ์

เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับโดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการได้รับข้อมูลข่าวสาร ที่ถูกต้อง และมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ และเพื่อให้ผลการสำรวจ ออกแบบสอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย ที่ปรึกษาจะต้องมีทีมงานทางด้านประชาสัมพันธ์

เป็นการเฉพาะ ซึ่งจะต้องทำงาน/ประสานงานในพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงช่วยเหลือกรมฯ ในการ แดลงข่าวหรือประชาสัมพันธ์โครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาดำเนินงาน ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ตามความเหมาะสม และจัดให้มีการสัมมนาโครงการในพื้นที่อย่างน้อย ๓ ครั้ง ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนราชการ เอกชน และประชาชนในท้องถิ่น โดยให้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมในหลายรูปแบบ เช่น จัดทำวีดิทัศน์แสดงรายละเอียดโครงการและภาพ Perspective เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเห็นภาพชัดเจน (VDO Presentation) สไลด์ Power Point ประกอบการบรรยายที่ทันสมัย และแผ่นพับ เป็นต้น ในการจัดประชาสัมพันธ์แต่ละครั้งที่ปรึกษาควรจะมีภาพ ๓ มิติเคลื่อนไหว (๓D-Animation) เพื่อนำเสนอรูปแบบโครงการให้ผู้เข้าร่วมการประชาสัมพันธ์เข้าใจโครงการได้โดยง่าย การจัดประชาสัมพันธ์โครงการต้องให้สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ รวมทั้งกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ

ภายหลังการสัมมนาทุกครั้ง ที่ปรึกษาต้องจัดทำสรุปผลการสัมมนา และเสนอแนะแนวทาง ดำเนินการที่จะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ นอกจากนี้ที่ปรึกษาต้องเสนอปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินโครงการที่คาดว่าจะอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม อาชีพ ความปลอดภัย วิถีชีวิต หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม และอาจนำไปสู่ข้อโต้แย้งหลายฝ่าย (หากมี) และนำความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานของรัฐ และบุคคลอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจของรัฐ โดยหากมีกรณีดังกล่าว ที่ปรึกษาจะต้องร่วมดำเนินการในการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวจนแล้วเสร็จ โดยค่าใช้จ่ายต่างๆ ถือว่าได้รวมไว้ในงานประชาสัมพันธ์แล้วทั้งสิ้น นอกจากนี้ที่ปรึกษาต้องจัดทำเอกสารประกอบประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสมเข้าใจง่าย ดึงดูดความสนใจ และส่งมอบให้กรมฯ ซึ่งประกอบด้วย

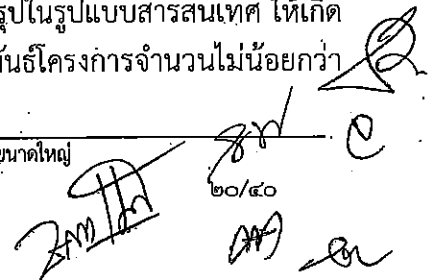
- วีดิทัศน์ (VDO Presentation) แสดงรายละเอียดโครงการในแต่ละช่วงการดำเนินงานที่ ดึงดูดความสนใจ ครั้งละ ๑๐ นาทีเป็นอย่างน้อย โดยให้จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒ ครั้ง (ทั้งนี้ช่วงการจัดส่ง สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ)

- Power Point ประกอบการบรรยายสรุปโครงการในรูปเอกสารสี และ CD-ROM อย่าง น้อย ๑๐ ชุด/ครั้ง และเป็นเอกสารประกอบการบรรยาย จำนวนให้ครอบคลุมผู้เข้าร่วมสัมมนา (ทุกครั้งที่มีการสัมมนา/ประชาสัมพันธ์)

- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวนตามที่กำหนดผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นอย่างน้อย  
- แบบจำลองกายภาพ (Mass Model) รายละเอียดโครงการ ๓ มิติโดยใช้วัสดุ และมาตรา ส่วนที่เหมาะสมในการใช้ตั้งแสดงในโอกาสต่างๆ ที่สามารถขนย้ายได้สะดวก โดยให้จัดทำแบบจำลองในชั้น การศึกษา จำนวน ๒ ชุด

- ภาพ ๓ มิติสวยงาม แสดงรายละเอียดของโครงการในมุมมองต่างๆ จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ รูป

- Info-graphic หรือการนำข้อมูลโครงการในด้านต่างๆ มาสรุปในรูปแบบสารสนเทศ ให้เกิด ความเข้าใจต่อโครงการได้ง่าย รวดเร็วและชัดเจน ใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ รูปแบบ

  
๒๐/๕๐

๓.๖.๒ จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง และลดความวิตกกังวลเกี่ยวกับโครงการ อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ จะต้องดำเนินการให้เหมาะสมกับสถานการณ์และกลุ่มเป้าหมาย อาทิ การจัดทำบอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับ รูปสามมิติ info-graphic การเข้าพบ การออกสื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และเว็บไซต์ เป็นต้น โดยกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการ อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(๑) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์ท้องถิ่นในจังหวัด และสื่อวิทยุท้องถิ่นในอำเภอ/จังหวัดที่ตั้งของโครงการ โดยออกสื่อโทรทัศน์ท้องถิ่นอย่างน้อย ๘ ครั้ง แต่แต่ละครั้งมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑ นาที และออกสื่อวิทยุท้องถิ่นอย่างน้อย ๔๐ ครั้ง แต่แต่ละครั้งมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที (สามารถปรับปรุงระยะเวลาออกอากาศได้ตามความเหมาะสม โดยให้ระยะเวลาออกอากาศรวมไม่น้อยกว่าที่กำหนด) โดยข้อมูลจะต้องมีการปรับปรุงเนื้อหาอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๒) การประชาสัมพันธ์ผ่านหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น อย่างน้อย ๘ ครั้ง มีพื้นที่อย่างน้อย ๑/๒ ของหน้าหนังสือพิมพ์ เป็นหนังสือพิมพ์ในจังหวัดที่ตั้งของโครงการ ทั้งนี้ข้อมูลที่ประชาสัมพันธ์ ต้องมีการปรับปรุงอย่างน้อยทุก ๒-๔ สัปดาห์ เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๓) การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โดยจัดทำเว็บเพจให้แล้วเสร็จภายในเดือนที่ ๓ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา แสดงข้อมูลโครงการในเว็บไซต์กรมเจ้าท่า ทั้งนี้ข้อมูลที่ประชาสัมพันธ์ ต้องมีการปรับปรุงอย่างน้อยทุกเดือน มีการใส่เนื้อหาประเภท info-graphic ลงไปเพื่อความเข้าใจง่าย สะดวกรวดเร็วและชัดเจน เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๔) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์ส่วนกลาง (Free TV) หรือดิจิตอลทีวี (Digital TV) ในช่วงเวลาที่น่าสนใจโดยวีดิทัศน์ เช่น สื่อทีวีช่อง ๓, ๕, ๗, ๙ เป็นต้น ครั้งละอย่างน้อย ๑ นาที รวมแล้วไม่น้อยกว่า ๔ ครั้ง และประสานงานช่อง ๑๑ (NBT) เพื่อนำเสนอเพิ่มในช่วงเวลาที่เหมาะสมไม่น้อยกว่า ๘ ครั้ง เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๕) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุส่วนกลาง ออกอากาศทางคลื่นวิทยุเอฟเอ็ม หรือ เอเอ็ม ที่มีผู้ฟังเป็นจำนวนมาก ไม่น้อยกว่า ๒๐ ครั้ง ความยาวครั้งละประมาณ ๑ นาที ในช่วงที่มีผู้ฟังมาก เช่น ช่วงเย็นเวลาประมาณ ๑๗.๐๐-๒๐.๐๐ น. เป็นต้น เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๖) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ส่วนกลาง โดยการผลิตพร้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้วยรูปแบบข่าว ภาพข่าว บทความ สัมภาษณ์ เผยแพร่ผ่านหนังสือพิมพ์ที่เป็นที่นิยม อาทิ ไทยรัฐ เดลินิวส์ ข่าวสด มติชน คมชัดลึก ไทยโพสต์ โพสต์ทูเดย์ เป็นต้น ไม่น้อยกว่า ๔ ครั้ง ขนาดไม่น้อยกว่า ¼ หน้า เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๗) จัดทำจดหมายข่าวเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่ แจกจ่ายให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการได้รับทราบข้อมูลโครงการ ความเคลื่อนไหวโครงการ และข่าวสารอื่นๆ จำนวน ๑๐ ชุด ชุดละ ๕๐๐ ฉบับ

อย่างไรก็ดี การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ตามรายละเอียดกำหนดข้างต้น ที่ปรึกษาสามารถนำเสนอปรับเปลี่ยนรายละเอียดได้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสม ดึงดูด และน่าสนใจ โดยอยู่บนพื้นฐานที่ราชการไม่เสียประโยชน์ และก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนดังกล่าวให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ

สำหรับข้อมูลการประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย ลักษณะโครงการ กิจกรรมและแผนงานโครงการ การดำเนินงานโครงการ ผลประโยชน์และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอื่นๆ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ช่องทางในการแสดงความคิดเห็น/ ร้องเรียน การติดต่อกับโครงการ ผลการรวบรวมข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน และการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ โดยการนำเสนอข้อมูลจะต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและสถานการณ์ในช่วงต่างๆ

๓.๖.๓ จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เน้นลักษณะการสื่อสารแบบ ๒ ทางให้เกิดช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับลักษณะโครงการ สภาพปัญหา ทศนคติ ความต้องการของประชาชน อันจะนำไปสู่ความเข้าใจ และร่วมมือในการพัฒนาโครงการประกอบด้วย

๑) การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย เพื่อแนะนำตัวทีมงานชี้แจงลักษณะโครงการ และรับฟังนโยบายและข้อคิดเห็น อย่างน้อย ๑ ครั้ง

๒) การเข้าพบนายอำเภอพื้นที่เป้าหมาย ดำเนินการเช่นเดียวกับการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๑ ครั้ง

๓) การจัดประชุมกลุ่มย่อยส่วนราชการในท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย การจัดกลุ่มย่อยนี้ให้จัดแยกกันในการทำของแต่ละส่วนราชการอันเป็นพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๔) จัดประชุมกลุ่มย่อย หมู่บ้านที่อยู่ริมทะเล ในพื้นที่โครงการที่เป็นเป้าหมาย การจัดประชุมให้จัดในแต่ละตำบลหรือตามความเหมาะสมในพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๕) จัดประชุมผู้ประกอบการประมง เติบเรือ ขนส่งสินค้า อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว เรือครุสมารินา เพอร์รี่ และผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดพื้นที่เป้าหมายและพื้นที่ใกล้เคียง อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๓.๖.๔ การจัดประชุมสัมมนาระดับจังหวัด ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คนในจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย โดยเชิญตัวแทนหน่วยราชการส่วนกลาง ได้แก่ กรมประมง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจการเดินเรือสำราญทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ ตัวแทนสายการเดินเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ บริษัท/ห้างนิติบุคคล สมาคมที่เกี่ยวข้อง หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมการท่องเที่ยว องค์การและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เป็นต้น และส่วนราชการ องค์การส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ส่วนราชการต่างๆ ในจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ. อบต. เทศบาล) สภาหอการค้าจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย สภาอุตสาหกรรมจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย การท่องเที่ยวจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย และเครือข่ายภาคประชาชนต่างๆ เป็นต้น

๓.๖.๕ การจัดประชุมชี้แจงเรื่องเทคนิคและรูปแบบท่าเทียบเรือ (Technical Hearing) จำนวนอย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน โดยเชิญผู้มีส่วนได้เสีย และผู้สนใจเข้าร่วมประชุม โดยจัดบรรยายลักษณะ รูปแบบท่าเรือ กิจกรรม การบริหาร กระบวนการและวิธีการก่อสร้างอย่างละเอียด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามและแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงใยถึงรูปแบบ การออกแบบ รายละเอียดต่างๆ ผลกระทบในระหว่างก่อสร้าง และทำข้อสรุปร่วมกันถึงรูปแบบและวิธีการก่อสร้างที่ยอมรับได้ ที่ปรึกษาต้องนำข้อคิดเห็น และข้อสรุปจากการประชุม มาปรับปรุงแบบก่อสร้าง และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน อีกทั้งจัดการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน (Market Sounding) จำนวนอย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน โดยเชิญกลุ่มธุรกิจทั้งในและนอกประเทศที่มีศักยภาพในการร่วมลงทุนโครงการเข้ารับฟังข้อมูลและให้ข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งวิเคราะห์บทสรุปว่าโครงการมีความน่าสนใจในการลงทุนในมุมมองของภาคเอกชนหรือไม่ อย่างไร

๓.๖.๖ จัดให้มีผู้รับฟังความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียนในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยมีการรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหามาเป็นประจำทุกเดือน

๓.๖.๗ ในกรณีที่มีกิจกรรมการประชุม การประชุม การปราศรัย การเสวนา/สัมมนา หรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะบนพื้นที่หรือนอกพื้นที่โครงการ ที่ปรึกษาฯ จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าร่วมสังเกตการณ์และร่วมชี้แจงทุกครั้ง โดยผู้ที่เข้าร่วมจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีความเข้าใจเป็นอย่างดีในโครงการ ทั้งนี้ให้จัดเตรียมสื่อและเอกสารประกอบการชี้แจงที่เหมาะสมกับสถานการณ์ในการเข้าร่วมแต่ละครั้งด้วย

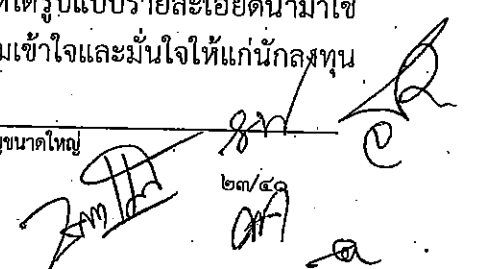
๓.๖.๘ เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการจำนวน ๑ คน ให้มาปฏิบัติงานประจำเต็มเวลาที่กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร โดยต้องเป็นผู้มีการศึกษาอย่างต่ำระดับปริญญาตรี ใช้โปรแกรม MS-Office ได้ดี คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา การเปลี่ยนตัวหรือแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ฯ ใหม่จะทำได้หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ ก่อน โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดที่ปรึกษาเป็นผู้รับผิดชอบ

คณะกรรมการฯ มีสิทธิที่จะขอให้เปลี่ยนเจ้าหน้าที่ฯ นั้นโดยแจ้งเป็นหนังสือไปยังที่ปรึกษา และที่ปรึกษาจะต้องทำการเปลี่ยนตัวโดยพลัน โดยไม่คิดราคาเพิ่มหรืออ้างเป็นเหตุเพื่อขยายอายุสัญญาอันเนื่องมาจากเหตุนี้

การดำเนินงานตามข้อ ๓.๖ ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มดำเนินการภายใน ๓ เดือนนับถัดจากวันลงนามในสัญญา และจะต้องดำเนินการต่อเนื่องไปจนถึงวันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญานี้แล้ว ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามข้อ ๓.๖ จำนวน ๑๐ ชุด ส่งให้คณะกรรมการฯ เป็นประจำทุก ๒ เดือน

### ๓.๗ การสำรวจออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น

วัตถุประสงค์ของการสำรวจออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น เพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดนำมาใช้ประกอบการดำเนินงานศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน สร้างความเข้าใจและมั่นใจให้แก่นักลงทุน



ยืนยันความเป็นไปได้ในทางเทคนิคของงานด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมในการพัฒนาโครงการ มิได้มีเป้าหมายที่จะนำรูปแบบที่ได้ ไปเพื่อทำการประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้างแต่อย่างใด

๓.๗.๑ ทำการสำรวจเพิ่มเติมตามความจำเป็น เพื่อรวบรวมข้อมูลภาคสนามสำหรับใช้ในการออกแบบรายละเอียด ให้เจาะสำรวจสภาพชั้นดินไม่ต่ำกว่า ๖ หลุม

๓.๗.๒ ทำการออกแบบรายละเอียดเบื้องต้นขององค์ประกอบโครงการ เช่น งานสถาปัตยกรรม โครงสร้าง งานสถาปัตยกรรมตกแต่งภายใน งานวิศวกรรมโครงสร้างและวิศวกรรมระบบ หน้าทำเทียบเรือ หลักผูกเรือ หลักกันกระแทก ยางกันกระแทก ร่องน้ำทางเดินเรือ แอ่งจอดเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ ถนนทางเชื่อมท่าเรือ อาคารพักคอย สายพานลำเลียงกระเป๋า ทางขึ้นลงเรือ (Gangway) อาคารประกอบต่างๆ การปรับปรุงทัศนียภาพ ระบบจราจรบริเวณท่าเรือ ที่จอดรถ การเชื่อมต่อถนนภายในท่าเรือกับถนนหลักภายนอก ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล บำบัดน้ำเสีย ระบบระบายน้ำ ระบบน้ำสะอาด ระบบดับเพลิง ระบบสื่อสาร การจัดการร้านค้า สถานที่เติมน้ำมันเรือ ช่องขายบัตรโดยสาร ที่ทำการสายการเดินเรือ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร การจัดการการไหลของผู้โดยสารขาเข้าและขาออก ระบบรักษาความปลอดภัย ท่าเทียบเรือมารีนา (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว (ถ้ามี) และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ตามแนวทางเลือกที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุด โดยให้มีผลกระทบที่น้อยที่สุด และต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม อีกทั้งคำนึงถึงความคิดเห็นของชุมชนตลอดจนมีรูปแบบที่สวยงาม สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นจุดเด่น (Land Mark) ของชุมชน และควรออกแบบเพื่อสร้างสัญลักษณ์การท่องเที่ยวชุมชน ในบริเวณท่าเทียบเรือด้วย

๓.๗.๓ วางแผนและกำหนดขั้นตอนของการก่อสร้าง รวมทั้งรายละเอียดของเครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้างที่จำเป็น ตลอดจนเสนอแหล่งวัสดุต่างๆในการก่อสร้าง นอกจากนี้ให้จัดทำภาพสามมิติ และวิดีโอที่แสดงองค์ประกอบโครงการให้ชัดเจนสวยงาม และจัดทำหุ่นจำลองกายภาพของท่าเรือในมาตราส่วนที่เหมาะสมจำนวน ๒ ชุดด้วย

๓.๗.๔ ประเมินปริมาณงาน จัดทำราคากลางค่าก่อสร้างของโครงการตามหลักเกณฑ์ของกรมบัญชีกลางล่าสุด ค่าบำรุงรักษา รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติงานโครงการ โดยราคากลางค่าก่อสร้างจะต้องมีหลักฐานแสดงที่มาของราคานั้นด้วย (Back-up Sheet)

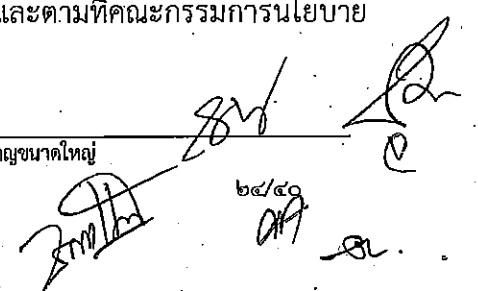
๓.๗.๕ จัดทำเอกสารแบบรายละเอียดเบื้องต้นในขั้นสุดท้าย รายการประกอบแบบ เงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ ในการก่อสร้าง รวมทั้งเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ต่อไป

ในการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ได้เต็มศักยภาพ ภายหลังจากดำเนินงานวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเบื้องต้นทางด้านวิศวกรรม พร้อมทั้งดำเนินงานศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนแล้ว ศึกษาความเหมาะสมทางด้านสิ่งแวดล้อม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว ให้ทำการสำรวจออกแบบตามข้อ ๓.๗ ให้ครบถ้วนอีกด้วย

๓.๘ การจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน

เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๘.๑ งานจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนให้มีรายละเอียดตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ และตามที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) ประกาศกำหนด





ให้ที่ปรึกษา จัดทำความเห็นที่เป็นเอกเทศต่อผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแสดงไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงาน เพื่อรับรองว่าที่ปรึกษา ได้ใช้ความรู้ความสามารถตามหลักวิชาชีพในการตรวจสอบวิเคราะห์ และจัดทำผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยประกอบไปด้วย

๓.๘.๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ หลักการและเหตุผลในการจัดทำโครงการ รวมถึงความสอดคล้องกับแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน

๓.๘.๑.๒ สารสำคัญของโครงการ ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขอบเขตและระยะเวลาของโครงการ และประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

๓.๘.๑.๓ ความพร้อมในการจัดทำและดำเนินโครงการที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ รวมถึงความพร้อมในด้านการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในการใช้ทรัพย์สิน ผลกระทบต่อประชาชนจากการดำเนินโครงการ และกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

๓.๘.๑.๔ ความเป็นไปได้ของโครงการในด้านเทคนิค ด้านเทคโนโลยี ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย ด้านการเงิน และด้านเศรษฐศาสตร์ โดยต้องระบุสมมุติฐานที่ใช้ในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการด้วย ที่ปรึกษาต้องอธิบายความเหมาะสมด้านที่ตั้งโครงการ ความเหมาะสมของพื้นที่โครงการ และความเชื่อมโยงกับโครงการอื่นๆ ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว แนวทางการจัดหาที่ดินและการดำเนินการบริหารโครงการ

๓.๘.๑.๕ ความเสี่ยงของโครงการ รวมถึงการระบุความเสี่ยง การพิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย ผลกระทบในกรณีที่เกิดความเสี่ยงขึ้น และวิธีบริหารจัดการความเสี่ยงในด้านต่างๆ ที่ปรึกษาต้องระบุปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อมของแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ จากนั้นควรวิเคราะห์ความเสี่ยงโดยการจำแนกความเสี่ยงตามประเภท อธิบายถึงลักษณะความเสี่ยง เหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุของความเสี่ยง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโครงการหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ ความรุนแรงของผลกระทบ ระบุผลกระทบต่างๆ เหล่านี้ ในเชิงปริมาณ (ถ้ามี) วิเคราะห์แนวโน้มและความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสียหายต่างๆ เหล่านี้ อีกทั้งควรระบุถึงการบริหารจัดการความเสี่ยง มาตรการ และวิธีการปฏิบัติ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นด้วยซึ่งมีหัวข้อดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) ระบุความเสี่ยงของโครงการ จำแนกประเภท ประเมินความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยง

(๒) วิเคราะห์ความอ่อนไหวต่อตัวแปรที่สำคัญ (Sensitivity Analysis)

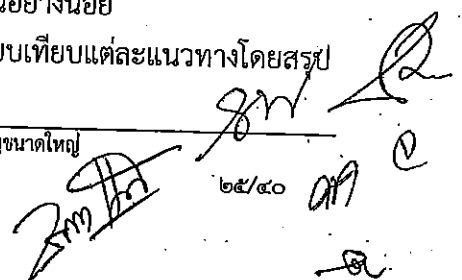
(๓) การทดสอบสถานการณ์สมมุติ (Scenario Test)

(๔) การทดสอบ ภาวะวิกฤต (Stress Test)

(๕) วิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ (Financial risk and debt serviceability analysis)

๓.๘.๑.๖ ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การจัดสรรหน้าที่และความรับผิดชอบ การจัดสรรความเสี่ยงและการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน โดยคำนึงถึงการให้เอกชนใช้ความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญและนวัตกรรมในโครงการร่วมลงทุน โดยต้องทำการศึกษาทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ ทุกรูปแบบ รวมทั้งความสนใจและความพร้อมของเอกชนในแต่ละรูปแบบ ที่ปรึกษาต้องอธิบายรายละเอียดตามหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) อธิบายทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุน โดยเปรียบเทียบแต่ละแนวทางโดยสรุป

  
๒๕/๕๐

(๒) จัดประชุมและสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นจากการประเมินความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน (Market Sounding) ทั้งในส่วนของผู้ลงทุนและสถาบันทางการเงิน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบในการศึกษาและออกแบบโครงสร้างของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตลอดจนถึงเนื้อหาที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยจัดกิจกรรมในรูปแบบสัมมนา (Seminar) อย่างน้อย ๑ ครั้ง จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน

(๓) จัดสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่ให้ความสนใจ (Interview Session หรือ Market Interview) อย่างน้อย ๑ ครั้ง โดยมีระยะเวลาที่เพียงพอและเหมาะสม พร้อมทั้งอาศัยเทคนิคอื่นๆ ที่มีประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนวทางการดำเนินงานให้กรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการขั้นต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องทำเอกสารเผยแพร่ บอร์ดประชาสัมพันธ์ และวิดิทัศน์ และอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อใช้ประกอบการจัดกิจกรรมประเมินความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน และกิจกรรมจัดสัมภาษณ์ภาคเอกชนด้วย

(๔) ชี้แจงแนวทางที่ถูกเลือก โดยอธิบายเหตุผลให้ชัดเจน

๓.๘.๑.๗ ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการ รวมถึงความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคดังกล่าว รวมถึงประเมินความพร้อมของกรมเจ้าท่าในด้านบทบาทภารกิจของกรมเจ้าท่าตามประกาศในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ หากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขภารกิจของกรมเจ้าท่าเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ ให้นำเสนอแนวทางปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวด้วย

๓.๘.๑.๘ ผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยในการจัดทำรายงานฯ ให้ที่ปรึกษานำความเห็นของหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชน มาประกอบการพิจารณาจัดทำรายงานฯ ด้วย ทั้งนี้ ให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด โดยที่ปรึกษาต้องจัดทำการรับฟังความคิดเห็นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้ประมวลความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการในรูปแบบที่เสนอโดยสรุปความคิดเห็นของประชาชนในประเด็นหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) ประโยชน์ของโครงการต่อประชาชน

(๒) ผลกระทบจากโครงการที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนโดยรวมทั้งด้านบวกและด้านลบ

(๓) คำแนะนำของประชาชนต่อโครงการ

(๔) การเปลี่ยนแปลงและ/หรือการแก้ไขมาตรการป้องกันแก้ไข/ลดผลกระทบโครงการ หลังจากได้ทำการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน (ถ้ามี)

(๕) ประเด็นสำคัญที่หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่สามารถหรือไม่เห็นควรให้ดำเนินการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ถ้ามี) โดยแนบผลการรับฟังความคิดเห็นในภาคผนวกของรายงานฯ

๓.๘.๑.๙ ประโยชน์ของโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ ต่อภาครัฐ และต่อประชาชน อีกทั้งความสอดคล้องของโครงการต่อแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และกับโครงการอื่นๆ (ถ้ามี)

๓.๘.๑.๑๐ ประมาณการผลตอบแทนโครงการ กรณีการลงทุนและดำเนินโครงการโดยวิธีจัดทาปกติโดยภาครัฐ (Public Sector Comparator : PSC) ที่ปรึกษาต้องอธิบายรูปแบบการลงทุนรูปแบบดังกล่าวโดยครอบคลุมหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) การประมาณการรายได้ของโครงการ

(๒) การประมาณการต้นทุนของโครงการ

(๓) ประมาณการผลตอบแทนโครงการกรณีลงทุนและดำเนินโครงการโดยวิธีจัดทาปกติ โดยภาครัฐ (PSC)

๓.๘.๑.๑๑ ต้นทุนการดำเนินการ ที่ปรึกษาต้องอธิบายขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินโครงการของแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนโดยสังเขป และอธิบายแนวทางที่ถูกเลือกตามข้อเสนอของหน่วยงานเจ้าของโครงการในรายละเอียด สำหรับแนวทางอื่นๆ ที่ไม่ถูกเลือกให้พิจารณาอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก และในกรณีที่ เป็นโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐร่วมด้วย ให้แสดงงบประมาณของภาครัฐที่จำเป็นตลอดระยะเวลาของโครงการด้วย ทั้งนี้การศึกษาและวิเคราะห์ในด้านต้นทุนการดำเนินงานควรมีรายละเอียดหัวข้อครอบคลุมเนื้อหา ดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) เงินลงทุนตลอดอายุโครงการ

(๒) แหล่งที่มาของเงินลงทุน

(๓) เงินลงทุนอื่น (ถ้ามี)

๓.๘.๑.๑๒ ประมาณการผลตอบแทน ที่ปรึกษาต้องอธิบายการประมาณการผลตอบแทนในด้านต่างๆ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial) และทางเศรษฐกิจ (Economic) ของแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนโดยสังเขป และอธิบายแนวทางที่ถูกเลือกตามข้อเสนอของหน่วยงานเจ้าของโครงการในรายละเอียด สำหรับแนวทางอื่นๆ ที่ไม่ถูกเลือกให้พิจารณาอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวกโดยมีรายละเอียดดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) แนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ ให้อธิบายและพิจารณาเปรียบเทียบประมาณการผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการในแต่ละแนวทางโดยสังเขป

(๒) แนวทางที่ถูกเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ ให้อธิบายประมาณการผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการในรายละเอียด

๓.๘.๑.๑๓ ความพร้อมด้านการเงินของกรมเจ้าท่า ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์ความพร้อมด้านการเงินของกรมเจ้าท่า ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

(๑) สรุปรูปร่างการเงินของหน่วยงาน เป็นเวลาย้อนหลังอย่างน้อย ๓ ปี เพื่อแสดงให้เห็นว่ากรมเจ้าท่ามีความสามารถในการบริหารจัดการการเงิน

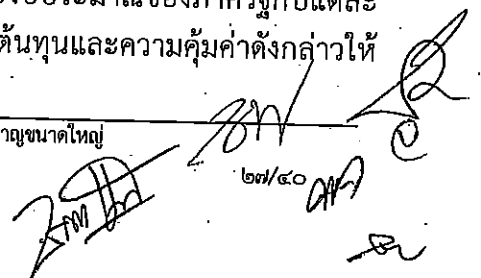
(๒) วิเคราะห์งบประมาณ และภาระทางการเงินของหน่วยงานอันเกิดจากโครงการ

(๓) ทำการเปรียบเทียบระหว่างกรณีในข้อ (๒) และกรณีที่ ต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการลงทุนเองทั้งหมด เป็นตารางเปรียบเทียบกรณีดำเนินโครงการในลักษณะร่วมลงทุนกับเอกชน กับกรณีกรมเจ้าท่าดำเนินการเองโดยใช้งบประมาณของหน่วยงานเองทั้งหมด ว่าแต่ละกรณีต้องใช้รายการข้อมูลที่เป็นในการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Check List) งบประมาณทั้งหมดเท่าใด และมีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างไร รวมถึงผลกระทบจากโครงการอื่นๆ ของกรมเจ้าท่าด้วย

(๔) วิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ (Financial risk and debt serviceability analysis) กรณีจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง

๓.๘.๑.๑๔ การเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินการ ที่ปรึกษาต้องเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ ระหว่างการใช้งบประมาณของภาครัฐกับแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุน ทั้งนี้แนวทางและวิธีการเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าดังกล่าวให้วิเคราะห์ทั้งในด้านการเงินและด้านเศรษฐกิจ

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)



๓.๘.๑.๑๕ ผลกระทบของโครงการทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาต้องศึกษาผลกระทบของโครงการ โดยให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมในแต่ละแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุน จากการดำเนินโครงการ ตลอดจนอธิบายแนวทางการป้องกัน ลด หรือแก้ไขเยียวยาผลกระทบดังกล่าว ในหัวข้อดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการ

(๒) ผลกระทบด้านการเมืองและความมั่นคงของประเทศ

๓.๘.๑.๑๖ กรณีศึกษาการดำเนินงานในต่างประเทศ ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์กรณีตัวอย่างการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ฮองกง อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม เป็นต้น อย่างน้อย ๒ พื้นที่ เพื่อให้ทราบรูปแบบ แนวทาง และการบริหารจัดการในการร่วมลงทุนดังกล่าว วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียและนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการต่อไป

๓.๘.๑.๑๗ รายละเอียดอื่นๆ ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์เพิ่มเติมรายละเอียดอื่นๆ ที่เห็นว่าเป็นสาระสำคัญ เป็นประโยชน์ และมีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ อื่นๆนอกเหนือไปจากพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาต้องศึกษาและจัดทำข้อมูลความร่วมมือในการบริหารจัดการโครงการของกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายละเอียด อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการโครงการระหว่างกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการท่องเที่ยว ด่านตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจน้ำ สุลกากร เป็นต้น

๓.๘.๒ กรณีที่ที่ปรึกษาเห็นว่ามีความจำเป็นที่ต้องกำหนดมาตรการสนับสนุนเพื่อให้โครงการร่วมลงทุนบรรลุวัตถุประสงค์ ให้ที่ปรึกษาระบุรายละเอียดของมาตรการสนับสนุน พร้อมทั้งเหตุผลและความจำเป็นในการให้การสนับสนุนดังกล่าว และความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการสนับสนุนในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ด้วย มาตรการสนับสนุนดังกล่าวได้แก่

๓.๘.๒.๑ สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน

๓.๘.๒.๒ สิทธิการเช่าที่ดินหรือสิ่งสาธารณทรัพย์ในโครงการร่วมลงทุนที่มีระยะเวลาการเช่าไม่เกิน ๕๐ ปี โดยมีให้นำความในมาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

๓.๘.๒.๓ มาตรการสนับสนุนทางการเงินและไม่ใช้ทางการเงินอื่นตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนนั้น

ในกรณีที่มาตรการสนับสนุนใดต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน งบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือจะต้องมีการก่อกำหนดโดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง เพื่อใช้จ่ายในการให้การสนับสนุนแก่โครงการร่วมลงทุนดังกล่าว ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอแนวทางการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ และกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยละเอียด เพื่อให้กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติต่อไป

๓.๘.๓ ที่ปรึกษาจะต้องศึกษาและนำเสนอแนวทางในการคัดเลือกเอกชน ในกรณีที่ปรากฏในชั้นการศึกษาและวิเคราะห์โครงการว่า ไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีประมูล ให้ที่ปรึกษาระบุเหตุผลและความจำเป็น ข้อดีและข้อเสีย และประโยชน์ที่ภาครัฐและประชาชนจะได้รับ ไว้ในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการด้วย สำหรับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาใช้การคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล ให้ที่ปรึกษาศึกษารวบรวมตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่  
บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

๒๘/๔๐

๓.๘.๔ เพื่อประโยชน์และความรวดเร็วในการเสนอโครงการ ที่ปรึกษาสามารถเสนอให้กรมเจ้าท่า  
เชิญผู้แทนของหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการร่วมลงทุน เพื่อร่วม  
พิจารณาให้ความเห็นในการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการได้ เช่น สำนักงานสภาพพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมง สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงาน  
คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม เป็นต้น

๓.๘.๕ ให้ที่ปรึกษาจัดทำหลักการของโครงการร่วมลงทุน เพื่อให้กรมเจ้าท่านำเสนอต่อ  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์  
โครงการ หลักการของโครงการร่วมลงทุนให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๘.๕.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๓.๘.๕.๒ ขอบเขตของโครงการ

๓.๘.๕.๓ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยหน้าที่  
และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ ระยะเวลาของโครงการ กรรมสิทธิ์  
ในทรัพย์สินของโครงการ และการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน

๓.๘.๕.๔ มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน

๓.๘.๕.๕ เหตุผลและความจำเป็นของการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล (ถ้ามี)

๓.๘.๕.๖ แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค ในกรณีที่มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจาก  
ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง หรือปัญหาอุปสรรคที่อาจกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

๓.๘.๕.๗ เรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด

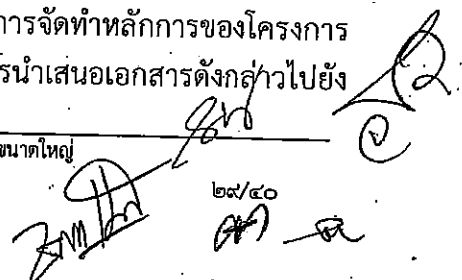
เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน และ  
รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้ว ให้ที่ปรึกษาจัดทำเอกสารดังกล่าวให้กรมเจ้าท่านำเสนอต่อ  
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการ PPP ต่อไป

ในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมไม่เห็นชอบตามที่กรมเจ้าท่านำเสนอ ให้ที่ปรึกษาทำการ  
ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม  
ความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบอีกครั้ง เรื่อยไปจนกว่าจะได้ข้อยุติ

๓.๘.๖ เมื่อสคร. เห็นว่าหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์  
โครงการมีความครบถ้วน สคร. จะนำเสนอคณะกรรมการ PPP เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของ  
โครงการร่วมลงทุน เมื่อคณะกรรมการ PPP ให้ความเห็นชอบแล้วจะแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงคมนาคมนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้  
ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักกรณันั้นต่อไป แต่ในกรณีที่คณะกรรมการ PPP ไม่เห็นชอบกับหลักการ  
โครงการร่วมลงทุน จะได้แจ้งแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมหลักการของ  
โครงการร่วมลงทุนก่อนนำเสนออีกครั้ง ตามกระบวนการขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องติดตาม  
อำนวยความสะดวก ประสานงาน ปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม และช่วยเหลือกรมเจ้าท่าจนกว่าโครงการจะได้รับ  
อนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

๓.๘.๗ งานสนับสนุนกรมเจ้าท่าในการเสนอโครงการตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙  
แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒

เมื่อกรมเจ้าท่า เห็นชอบผลการศึกษาดำเนินงานของที่ปรึกษาในการจัดทำหลักการของโครงการ  
ร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แล้วเริ่มกระบวนการนำเสนอเอกสารดังกล่าวไปยัง

  
๒๘/๔๐

กระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนกรมเจ้าท่านำเสนอสร. เพื่อให้คณะกรรมการ PPP ให้ความเห็นชอบแล้วจึงเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อบุญมติให้ดำเนินโครงการ. ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุน การปฏิบัติงานของกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สคร. คณะกรรมการ PPP คณะรัฐมนตรี และหน่วยงานอื่น ที่เกี่ยวข้องตามที่กรมเจ้าท่าร้องขอ การสนับสนุนดังกล่าว เช่น การจัดทำเอกสาร การร่วมตอบข้อซักถาม การร่วมประชุม การประสานงาน การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ การจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมตาม ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เป็นต้น ตลอดระยะเวลาการพิจารณาและการดำเนินงานข้างต้น ตามขั้นตอนรายละเอียดที่ระบุไว้ใน พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ จนกว่า โครงการจะได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

#### ๔. ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๔.๑ จัดหาผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับงาน ที่จะต้องปฏิบัติในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ โดยทางด้านเศรษฐกิจจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง และผู้เชี่ยวชาญด้านธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) เป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ ทางด้านวิศวกรรมจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมชายฝั่ง และด้านวิศวกรรมท่าเรือเป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ ด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์จะต้องมีผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีประสบการณ์ และมีความสามารถในการประสานงานและสื่อสารที่มีความชัดเจนเข้าใจง่ายเป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ

๔.๒ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อผูกพันตามสัญญา และจะต้องใช้ความรู้ ความชำนาญที่มีอย่างดีที่สุด เป็นไปตามมาตรฐานที่ยอมรับทางวิชาชีพนานาชาติ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานด้วยความชำนาญ เอาใจใส่ และขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อกรมเจ้าท่าอย่าง สูงที่สุดตลอดระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการ

๔.๓ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบในการสำรวจและจัดหาข้อมูลต่างๆ อันจำเป็นที่จะต้องใช้ในการศึกษานี้เอง หากมีการนำเอาข้อมูลที่หน่วยงานต่างๆ จัดทำไว้แล้วนำมาใช้ ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของข้อมูลเหล่านั้น

๔.๔ ที่ปรึกษาจะต้องเข้ามาติดต่อ ปรึกษา และประสานงานกับคณะกรรมการตรวจรับพัสดุอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามแนวทางที่ถูกต้อง เพื่อประโยชน์สูงสุดของกรมเจ้าท่า รวมทั้งที่ปรึกษาจะต้องแต่งตั้งตัวแทนของที่ปรึกษาเพื่อทำหน้าที่ในการติดต่อประสานงานกับกรมเจ้าท่า โดยอยู่ในการกำกับดูแลของผู้จัดการโครงการ

๔.๕ บุคลากรหลักของที่ปรึกษาจะต้องเข้าร่วมประชุมและให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า โดยมีผู้ชำนาญการด้านที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการอยู่ในแต่ละกิจกรรม เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปอย่างรอบคอบ และการที่บุคลากรหลักซึ่งเป็นผู้ชำนาญการด้านที่เกี่ยวข้องไม่เข้าร่วมประชุมและให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า จะถือว่าเป็นข้อบกพร่องของที่ปรึกษา ยกเว้นกรณีที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย

๔.๖ ในช่วงการปฏิบัติงานตามสัญญา หากกรมเจ้าท่าและหรือที่ปรึกษาเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้อง เปลี่ยนบุคลากรหลัก หรือบุคลากรสนับสนุนคนใดที่เป็นประโยชน์ต่อกรมเจ้าท่า ที่ปรึกษาจะต้องทำการเปลี่ยน บุคลากรนั้นในทันทีที่ได้รับแจ้ง และจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

๓๐/๔๐  
๒๓  
๑

๔.๗ หากการปฏิบัติงานในการศึกษาสำรวจของที่ปรึกษาฯ กระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์หรือสร้างความเสียหายให้กับบุคคลอื่นใดภายนอก ที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นๆ

๔.๘ รายงานการศึกษาและเอกสารต่างๆ ที่ที่ปรึกษาจัดทำขึ้น และเสนอต่อกรมเจ้าท่าให้ตกเป็นสมบัติของกรมฯ และกรมฯ สามารถใช้ประโยชน์จากรายงานและเอกสารเหล่านั้นได้อย่างเต็มที่

๔.๙ ที่ปรึกษาจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อการตัดสินใจ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมของงานที่เสนอแนะในการออกแบบ อย่างไรก็ตามกรมฯ สงวนสิทธิ์ในการหักล้างการตัดสินใจของที่ปรึกษาในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการทำงาน กรมฯ จะรับผิดชอบเรื่องการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการหักล้างการตัดสินใจของที่ปรึกษา

๔.๑๐ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมแผนการดำเนินงานต่างๆ ภายในกำหนดเวลาและเร่งรัดปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผน ความล่าช้าใดๆ ที่เกิดขึ้นในส่วนของที่ปรึกษาจนเป็นเหตุให้ที่ปรึกษาไม่สามารถส่งมอบงานภายในกำหนดเวลา จะมีผลโดยตรงต่อการพิจารณาคุณสมบัติของที่ปรึกษาสำหรับงานโครงการอื่นๆ ที่จะมีขึ้นในอนาคต

๔.๑๑ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาจะต้องพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการทางด้านเทคนิคและปัญหาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้เป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้า และมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่อกรมเจ้าท่า สำหรับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหากมีการแก้ไขปรับปรุง ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจนกว่าจะได้รับการพิจารณาเป็นที่สิ้นสุด หรือได้ข้อยุติจากสผ.

๔.๑๒ ที่ปรึกษาต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้งกฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

## ๕. รายงานการปฏิบัติงานและการทำงานของที่ปรึกษา

๕.๑ ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันที นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕.๒ ระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาต้องแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายใน ๕๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานต่างๆ เป็นภาษาไทย โดยจัดส่งให้กรมเจ้าท่า พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (Diskette) / แผ่น CD - ROM ภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้ โดย

๕.๓.๑ ภายใน ๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องนำส่งรายงานแผนการปฏิบัติงาน (Inception Report) ซึ่งแสดงถึงรายละเอียดของงานที่จะดำเนินงาน วิธีการและแผนงาน จำนวน ๑๐ ชุดพร้อมแผ่น CD-ROM ๑ ชุด

๕.๓.๒ ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ปรึกษาจะต้องทำรายงานความก้าวหน้าเสนอต่อกรมเจ้าท่า ๒ ครั้ง จำนวนครั้งละ ๑๐ ชุด พร้อม CD - ROM ๑ ชุด โดยครั้งแรกภายใน ๑๒๐ วัน และครั้งที่สองภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ในรายงานดังกล่าวจะต้องรายงานถึงผลงานที่ผ่านมา ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะต่างๆ และงานที่จะต้องทำต่อไปด้วย

๕.๓.๓ ภายใน ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ให้ส่งร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมฯ ซึ่งประกอบไปด้วยเนื้อหาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อมร่างแบบรายละเอียดเบื้องต้นและร่างการประมาณราคา จำนวน ๑๐ ชุด พร้อม CD - ROM ๑ ชุด โดยจะต้องรวมการออกแบบเบื้องต้นของโครงการตามทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ประมาณการค่าใช้จ่าย

ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและด้านอื่นๆ รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๔ ภายใน ๓๐๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาต้องส่ง รายงานการศึกษาความเหมาะสมฯ ฉบับสมบูรณ์ ซึ่งประกอบไปด้วยเนื้อหาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม พร้อมรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร แบบรายละเอียดเบื้องต้น และการประมาณราคา จำนวนอย่างละ ๓๐ ชุด พร้อม CD-ROM จำนวน ๕ ชุด ซึ่งภายในมีข้อมูลเป็นรูปแบบดิจิทัลของโครงการอยู่ครบถ้วน

๕.๓.๕ ทั้งนี้ หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ มีความเป็นไปได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าควรดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่าจะแจ้งให้ที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบรายละเอียด พร้อมจัดทำเอกสารประกวดราคาและข้อกำหนดต่างๆ ตลอดจนจัดทำหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต่อไป แต่หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เป็นไปไม่ได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควรดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่าจะได้แจ้งให้หยุดการออกแบบรายละเอียดและงานอื่นๆ ไว้เพียงแค่อ้าง ๕.๓.๔

๕.๓.๖ ภายใน ๖๐ วัน (วันที่ ๓๖๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งร่างรายงานการสำรวจออกแบบ โดยจะต้องรวมร่างการออกแบบรายละเอียดของโครงการตามทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ประมาณการค่าใช้จ่าย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และให้นำส่งร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อมร่างแบบรายละเอียด ร่างการประมาณราคา และร่างเอกสารประกวดราคา และข้อกำหนดต่างๆ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-ROM จำนวน ๑ ชุด ซึ่งจะต้องรวมการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ประมาณการค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วน โดยข้อมูลทางเทคนิคต่างๆ เช่น ข้อมูลการสำรวจภาคสนาม การเจาะสำรวจดิน รายการคำนวณต่างๆ เป็นต้น ให้แยกรายงานเป็นรายงานภาคผนวก

- ให้มีการจัดทำภาพสามมิติ info-graphic และวีดิทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว (Animation) นำเสนอโครงการเพื่อการประชาสัมพันธ์โดยใช้เวลาประมาณ ๕-๑๐ นาที เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจและเห็นภาพที่ชัดเจนในการพัฒนาตามโครงการ จัดส่งในรูปแบบของ CD-ROM จำนวน ๕ ชุด

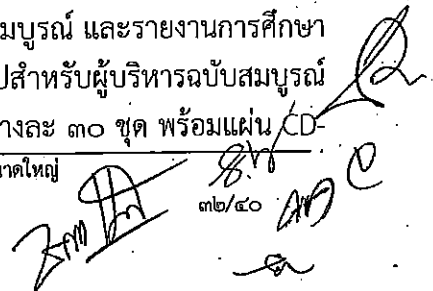
- ให้จัดทำหุ่นจำลองกายภาพ (Mass Model) ของโครงการในมาตราส่วนที่เหมาะสม จำนวน ๒ ชุด

๕.๓.๗ ภายใน ๑๒๐ วัน (วันที่ ๔๒๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งหลักการของโครงการร่วมลงทุน และร่างรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน จำนวน ๑๐ ชุด พร้อม CD-ROM จำนวน ๑ ชุด

๕.๓.๘ ภายใน ๑๘๐ วัน (วันที่ ๔๘๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งรายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร ฉบับสมบูรณ์ พร้อมแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ และเอกสารประกวดราคา และข้อกำหนดต่างๆ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-ROM จำนวน ๑ ชุด โดยจะต้องรวมการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ประมาณการค่าใช้จ่าย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๙ ภายใน ๒๔๐ วัน (วันที่ ๕๔๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งหลักการของโครงการร่วมลงทุนฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ (ภาษาอังกฤษ) จำนวนอย่างละ ๓๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-

งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรังและจ.สตูล)

  
๓๒/๔๐



ROM จำนวน ๕ ชุด โดยจะต้องรวมรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาวิเคราะห์และข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๑๐ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สคร. คณะกรรมการ PPP คณะรัฐมนตรี และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กรมเจ้าท่าร้องขอ การสนับสนุนดังกล่าว เช่น การจัดทำเอกสาร การร่วมตอบข้อซักถาม การร่วมประชุม การประสานงาน การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ การจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เป็นต้น ตลอดระยะเวลาการพิจารณาและการดำเนินงานข้างต้น ตามขั้นตอนรายละเอียดที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ จนโครงการได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

กรณีที่ที่ปรึกษาเพิกเฉย หรือไม่ให้การสนับสนุนกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในวิสัยอันพึงปฏิบัติตามจรรยาบรรณของที่ปรึกษาที่ดี กรมเจ้าท่าจะนำประเด็นดังกล่าวมาใช้พิจารณาว่าที่ปรึกษามีคุณสมบัติไม่เหมาะสมที่จะยื่นข้อเสนอเข้ารับงานกับกรมเจ้าท่าในครั้งต่อไป

## ๖. การจ่ายเงินค่าจ้างที่ปรึกษา

### ๖.๑ การจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้า

ที่ปรึกษามีสิทธิขอรับเงินค่าจ้างล่วงหน้าในอัตราร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกที่ปรึกษาแจ้งเริ่มปฏิบัติโครงการทันที นับถัดจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้ และที่ปรึกษาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันหรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และกรมฯ จะคืนหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษา เมื่อกรมฯ ได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว กรณีที่ปรึกษานำหลักประกันมาวางหลายฉบับ ให้คืนเป็นรายฉบับได้เมื่อกรมฯ หักเงินมีมูลค่าไม่น้อยกว่าหลักประกันที่นำมาวาง อนึ่ง สำหรับที่ปรึกษาที่เป็นหน่วยงานของรัฐ ไม่ต้องมอบหลักประกันเงินล่วงหน้า ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ (ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๓๐) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาต้องขอเบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้าก่อนการขอเบิกเงินค่าจ้างงวดที่ ๑

### ๖.๒ กรมเจ้าท่า จะจ่ายเงินค่าจ้างให้แก่ที่ปรึกษาเป็นงวด ดังนี้

กรมเจ้าท่าจะจ่ายเงินค่าจ้าง โดยแบ่งออกเป็น ๔ งวด ดังนี้

งวดที่ ๑ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกที่กรมเจ้าท่าตรวจรับรายงานแผนการปฏิบัติงาน (Inception Report) ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๒ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกที่กรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๓ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกที่กรมเจ้าท่าตรวจรับรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๔ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่า ตรวจรับร่างรายงาน การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม และร่างแบบเบื้องต้น และร่างรายงาน สรุปลำดับผู้บริหารไว้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๒๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๕ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงาน การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม และแบบเบื้องต้นฉบับสมบูรณ์ และ รายงานสรุปลำดับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ ไว้ใช้ในราชการแล้ว และที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๓.๕.๔ เรียบร้อยแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๓๐๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เป็นไปไม่ได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควร ดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่า จะหยุดงานจ้างศึกษาและหยุดการจ่ายเงินค่าจ้างไว้เพียงงวดที่ ๕

แต่หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ มีความเป็นไปได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่า ควรดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่า จะแจ้งให้ที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด จัดทำหลักการของโครงการร่วม ลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และจ่ายเงินค่าจ้างงวด ที่ ๖-๙ ให้ที่ปรึกษาตามเงื่อนไขข้อนี้

งวดที่ ๖ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกรมเจ้าท่าตรวจรับร่างรายงานการ สำนวนออกแบบ ร่างรายงานสรุปลำดับผู้บริหาร ร่างแบบรายละเอียด และร่างการประมาณราคา ไว้ใช้ใน ราชการแล้ว รวมทั้งการจัดทำภาพสามมิติ info-graphic วิดีทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว (Animation) นำเสนอโครงการ เพื่อการประชาสัมพันธ์โดยใช้เวลาประมาณ ๕-๑๐ นาที และหุ่นจำลองทางกายภาพจำนวน ๒ ชุด ไว้ใช้ในราชการ แล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๓๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๗ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่าตรวจรับหลักการ ของโครงการร่วมลงทุน และร่างรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ไว้ใช้ ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๔๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๘ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงานการ สำนวนออกแบบฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปลำดับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ พร้อมแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ รายงานการประมาณราคา และข้อกำหนดต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๔๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๙ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกรมเจ้าท่า ตรวจรับหลักการของ โครงการร่วมลงทุนฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ฉบับสมบูรณ์ไว้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๕๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

ทั้งนี้ การคำนวณค่างานให้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

#### หมายเหตุ

๑. การเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง ให้ที่ปรึกษาเบิกจ่ายตามลำดับงวดงานที่กำหนดข้างต้น
๒. กรณีที่ปรึกษาเบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้า การจ่ายเงินค่าจ้างกรมจะหักเงินค่าจ้างล่วงหน้าคืนในแต่ ละงวด เป็นจำนวนร้อยละ ๑๐ ของราคาค่าจ้างในงวดนั้น ทั้งนี้เงินกว่าจำนวนเงินที่หักไว้จะครบตามจำนวนเงิน ค่าจ้างล่วงหน้า ที่ที่ปรึกษาได้รับไปแล้ว ในกรณีที่กรมเจ้าท่าได้แจ้งให้ที่ปรึกษาหยุดงานจ้างศึกษา และหยุด จ่ายเงินค่าจ้าง ที่ปรึกษาต้องคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าส่วนที่เหลือทั้งหมดให้แก่กรมเจ้าท่า

๓. กรณีที่ปรึกษาไม่เบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้า การจ่ายเงินค่าจ้างแต่ละงวดกรมเจ้าท่าจะจ่ายให้เต็มจำนวนของราคาค่าจ้างในงวดนั้น

#### ๖.๓ เงินประกันผลงานและหนังสือค้ำประกัน

กรณีที่ปรึกษาเป็นหน่วยงานของรัฐ การเบิกเงินตั้งแต่งวดที่ ๑ กรมฯ จะหักเงินที่จะต้องจ่ายเป็นส่วนค่าจ้างไว้ร้อยละสิบ (๑๐) ของยอดเงินที่เบิกในแต่ละงวด (ก่อนหักเงินค่าจ้างล่วงหน้า) เพื่อนำมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงานและจ่ายคืนให้แก่ที่ปรึกษาภายในสี่สิบห้า (๔๕) วัน นับแต่วันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญาแล้ว

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการหักเงินประกันผลงานไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าหก (๖) เดือนที่ปรึกษาอาจขอให้กรมฯ จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่บริษัทได้ แต่ที่ปรึกษาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ซึ่งมีวงเงินค้ำประกันเท่ากับจำนวนเงินประกันผลงานที่ขอรับคืนมามอบให้แก่กรมฯ ไว้แทน หนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องออกให้โดยธนาคารในประเทศไทย และใช้แบบที่กรมฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว และจะต้องมีอายุการค้ำประกันตลอดไปจนกว่าจะครบ ๔๕ วันนับแต่วันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญาแล้ว โดยกรมฯ จะคืนหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษาภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่หนังสือค้ำประกันนั้นได้หมดอายุแล้ว

#### ๖.๔ ค่าปรับ

หากที่ปรึกษาไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามสัญญาและผู้ว่าจ้างยังมิได้บอกเลิกสัญญาที่ปรึกษาจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นจำนวนเงินในอัตราร้อยละ ๐.๐๑ (ร้อยละศูนย์จุดศูนย์หนึ่ง) ของราคาค่าจ้าง นับถัดจากวันที่กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาหรือวันที่ผู้ว่าจ้างได้ขยายให้ จนถึงวันที่ทำงานแล้วเสร็จจริง และในระหว่างที่ผู้ว่าจ้างยังมิได้บอกเลิกสัญญานั้น หากผู้ว่าจ้างเห็นว่าที่ปรึกษาไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ ผู้ว่าจ้างสามารถใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้ และถ้าผู้ว่าจ้างได้แจ้งข้อเรียกร้องไปยังที่ปรึกษาเมื่อครบกำหนดแล้วเสร็จของงานขอให้ชำระค่าปรับแล้ว ผู้ว่าจ้างมีสิทธิจะปรับที่ปรึกษาจนถึงวันบอกเลิกสัญญาได้อีกด้วย

#### ๗. เอกสารต้นฉบับ แบบก่อสร้าง และรายการคำนวณ

ที่ปรึกษาต้องนำเอกสารต้นฉบับ และหลักฐานการศึกษาวิเคราะห์ต่างๆ อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานตามสัญญาอย่างสมบูรณ์ครบถ้วนมอบให้กรมเจ้าท่า ภายหลังจากการส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ฉบับสมบูรณ์ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้รายงานการศึกษาวิเคราะห์และเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ปรึกษาจัดทำนั้นจะตกเป็นสมบัติของกรมเจ้าท่า สามารถใช้ประโยชน์จากเอกสารต่างๆนั้นได้อย่างเต็มที่

#### ๘. ความร่วมมือจากกรมเจ้าท่า

๘.๑ หากที่ปรึกษาร้องขอ กรมเจ้าท่าจะอำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูล สถิติ แผนที่ร่องน้ำ และอื่นๆ ที่มีอยู่แก่ที่ปรึกษา แต่ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบต่อความถูกต้องในการนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้

๘.๒ กรมเจ้าท่าจะอำนวยความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เพื่อการปฏิบัติงานของที่ปรึกษาเท่าที่จะอำนวยความสะดวก

๘.๓ กรมเจ้าท่าจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามสัญญา

๘.๔ ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ (ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๗๙) ในการตรวจรับงานจ้างที่ปรึกษาแต่ละงวด คณะกรรมการตรวจรับพัสดุจะทำใบตรวจรับ โดยลงชื่อไว้เป็นหลักฐานอย่างน้อย ๒ ฉบับ มอบแก่ที่ปรึกษา ๑ ฉบับ และเจ้าหน้าที่ ๑ ฉบับ เพื่อทำการเบิกจ่ายเงินตามระเบียบฯ

## ๙. การพิจารณาตัดสินและข้อสงวนสิทธิของกรมเจ้าท่า

๙.๑ กรมเจ้าท่าหรือคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาของกรมเจ้าท่าจะไม่พิจารณาผู้เสนองานที่เป็นผู้ทำงานของทางราชการ และยึดประโยชน์ของทางราชการพิจารณาการคัดเลือกที่ปรึกษามาดำเนินการ

๙.๒ กรมเจ้าท่า จะพิจารณาคัดเลือกที่ปรึกษาที่มีข้อเสนอทางด้านเทคนิคที่ดีที่สุด โดยเชิญที่ปรึกษาดังกล่าวมาต่อรองราคาให้ได้ราคาที่เหมาะสม ซึ่งหากการต่อรองไม่เป็นผลก็จะเชิญที่ปรึกษาที่มีข้อเสนอทางด้านเทคนิคที่ดีลำดับรองลงมา มาต่อรองราคาให้ได้ราคาที่เหมาะสมต่อไปตามลำดับ

๙.๓ ในกรณีกรมเจ้าท่า มีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เชิญให้มาร่วมเสนองานได้ หรือมีงบประมาณไม่เพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือว่าเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่เสนองานไม่มีสิทธิโต้แย้งหรือเรียกค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๙.๔ บทลงโทษ เพื่อให้การศึกษาและวิเคราะห์ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้องตามหลักวิชาการด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม กฎหมายและสังคม กรมเจ้าท่าจึงได้วางแนวทางจ้างที่ปรึกษาในกรณีที่ที่ปรึกษาปฏิบัติงานจนเกิดผลที่กรมเจ้าท่าถือว่า ที่ปรึกษามีคุณสมบัติไม่เหมาะสมที่จะยื่นข้อเสนอเข้ารับงานในครั้งต่อไป ตามระเบียบที่กรมเจ้าท่าเห็นควรและตามความร้ายแรงแห่งความเสียหายที่กรมเจ้าท่าได้รับ ดังต่อไปนี้

๙.๔.๑ กรณีมีผลปฏิบัติงานล่าช้ากว่าแผนการปฏิบัติงานที่กำหนดไว้ในรายงานแผนการปฏิบัติงาน เกินกว่าร้อยละ ๓๐

๙.๔.๒ กรณีสำรวจข้อมูลไม่ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริง หรือไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ทำให้เกิดความเสียหายแก่กรมเจ้าท่า และผู้เกี่ยวข้อง ทั้งทางตรงและทางอ้อม

๙.๔.๓ กรณีออกแบบผิดในสาระสำคัญทางด้านวิศวกรรม รวมทั้งการออกแบบแล้วทำให้เกิดปัญหาทางด้านความปลอดภัย

๙.๔.๔ กรณีการก่อสร้างตามโครงการที่ที่ปรึกษาได้ออกแบบไว้ มีปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบหรือรายการก่อสร้าง หรืองานอื่นๆ ที่ต่อเนื่อง ภายหลังสัญญาจ้างที่ปรึกษาสิ้นสุดลง ที่ปรึกษาไม่ให้ความสำคัญหรือไม่ปรับแก้ไขแบบให้เสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

หากกรมเจ้านำผลการศึกษาไปใช้เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลใดๆ เนื่องมาจากการศึกษาวิเคราะห์ผิดพลาด กรมเจ้าท่าจะดำเนินคดีตามกฎหมาย และดำเนินการแจ้งสภาวิศวกร สถาปนิก และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องพิจารณาลงโทษวิศวกร หรือสถาปนิก หรือบุคลากรอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่รับผิดชอบในความผิดต่อมรรยาทแห่งวิชาชีพ และแจ้งให้กระทรวงการคลัง ทำการบันทึกข้อผิดพลาดในประวัติของที่ปรึกษานั้นในระบบต่อไป

๑๐. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๑๐.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย

๑๐.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๑๐.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๑๐.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญาฉบับหน่วยงานของรัฐไว้ชั่วคราวตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๑๐.๕ เป็นนิติบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นที่ปรึกษาในสาขาที่จะจ้าง และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลของที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๑๐.๖ ไม่เป็นผู้ที่ถูกกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐแล้ว

๑๐.๗ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนด

๑๐.๘ เป็นนิติบุคคล ผู้มีอาชีพรับจ้างงานที่เสนอราคาดังกล่าว

๑๐.๙ ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอ กรมเจ้าท่า

๑๐.๑๐ ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย

๑๐.๑๑ ไม่เป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

๑๐.๑๒ ที่ปรึกษาที่ยื่นข้อเสนอในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน ดังนี้

๑) กรณีที่กิจการร่วมค้าได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ กิจการร่วมค้าจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน และการเสนอราคาให้เสนอราคาในนาม “กิจการร่วมค้า” ส่วนคุณสมบัติด้านผลงานของที่ปรึกษา กิจการร่วมค้าดังกล่าวสามารถนำผลงานของที่ปรึกษาของผู้เข้าร่วมค้ามาใช้แสดงเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่เข้าเสนอราคาได้

๒) กรณีที่กิจการร่วมค้าไม่ได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ นิติบุคคลแต่ละนิติบุคคลที่เข้าร่วมค้าทุกรายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน เว้นแต่ ในกรณีที่กิจการร่วมค้าได้มีข้อตกลงระหว่างผู้เข้าร่วมค้าเป็นลายลักษณ์อักษร กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ายรายใดรายหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการเข้าเสนอราคากับหน่วยงานของรัฐ และแสดงหลักฐานดังกล่าวมาพร้อมการยื่นข้อเสนอ กิจการร่วมค่านั้นสามารถใช้ผลงานของที่ปรึกษา ของผู้เข้าร่วมค้าหลักรายเดียวเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่ยื่นข้อเสนอได้

ทั้งนี้ “กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่” หมายความว่า กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

๑๐.๑๓ ที่ปรึกษาต้องลงทะเบียนในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Government Procurement: e-GP) ของกรมบัญชีกลาง

๑๐.๑๔ ที่ปรึกษาได้ขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

กรณีที่ที่ปรึกษาดังแต่ ๒ รายขึ้นไปร่วมกันเสนองาน ที่ปรึกษาจะต้องมีหนังสือระบุอย่างชัดเจนว่าที่ปรึกษารายใดรับผิดชอบการดำเนินงานในส่วนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EA)

ซึ่งที่ปรึกษารายที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะต้องขึ้นทะเบียน  
เป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๑๐.๑๕ คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศเรื่อง คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษา พ.ศ.  
๒๕๖๒ โดยที่ปรึกษานิติบุคคลเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต้องมี  
คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

#### ๑๐.๑๕.๑ คุณสมบัติ

- (๑) มีวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลในการเป็นที่ปรึกษา
- (๒) มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่หนึ่งล้านบาทขึ้นไป
- (๓) จดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ ปี
- (๔) มีบุคลากรที่ปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ คน ซึ่งมีประสบการณ์ในการให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ ปี
- (๕) มีผลงานการเป็นที่ปรึกษาตามโครงการในเรื่องต่าง ๆ ที่จะให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๓

โครงการที่ได้ดำเนินการให้คำปรึกษาแล้วเสร็จ

#### ๑๐.๑๕.๒ ลักษณะต้องห้าม

- (๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม กับเอกชนซึ่งยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนใน  
โครงการร่วมลงทุน
- (๒) เป็นบุคคลซึ่งถูกแจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการ  
จัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ
- (๓) เป็นบุคคลที่ยื่นคำร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ หรือถูกศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการหรือถูกศาลสั่ง  
พิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลาย

ในกรณีที่ที่ปรึกษาเป็นกิจการร่วมค้า ที่ปรึกษานิติบุคคลทุกรายในกิจการร่วมค้าดังกล่าว จะต้อง  
คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศกำหนด

๑๐.๑๖ ที่ปรึกษาจะต้องมีผลงาน ในด้านงานศึกษาความเหมาะสมหรือสำรวจออกแบบร่องน้ำทาง  
เดินเรือ ท่าเทียบเรือในทะเล อาคารทางทะเล หรือโครงสร้างทางทะเล ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จอย่างน้อย ๑ แห่ง  
และมีมูลค่างานต่อสัญญาไม่ต่ำกว่า ๔ ล้านบาท และที่ปรึกษาจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือรับรองที่ออกจาก  
หน่วยงานของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทเอกชน ที่เชื่อถือได้มาแสดง โดยแนบมาพร้อมเอกสารเสนองาน

#### ๑๑. ข้อกำหนดอื่นๆ

๑๑.๑ องค์กรประกอบของบุคลากรหลัก ในทุกสาขาของผู้ให้บริการที่จะเข้าร่วมเสนองานจะต้องเป็นผู้ที่  
มีคุณวุฒิ ความน่าเชื่อถือ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในงานด้านที่เสนอมานั้นเป็นอย่างดี ทั้งทาง  
วิชาการและการปฏิบัติงานจริง โดยคุณสมบัติของผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ควรมีประสบการณ์อย่างน้อย ๑๐ ปี  
และต้องมีประวัติซึ่งแสดงข้อมูลส่วนบุคคลของการศึกษาและประสบการณ์การทำงานมาแสดง โดยบุคลากร  
ที่เสนอจะต้องลงนามในหนังสือรับทราบการยื่นข้อเสนอ และรับจะดำเนินการเมื่อได้รับการพิจารณา

คัดเลือกแล้ว และผู้ให้บริการจะต้องยื่นข้อเสนอทางด้านราคาพร้อม หลักฐานการเป็นที่ปรึกษาประจำกับบริษัท และหลักฐานแสดงการพัฒนาของบริษัทครบทุกด้าน ดังนี้

๑๑.๑.๑ ที่ปรึกษาประจำทำงานเต็มเวลาในบริษัทที่ปรึกษา หมายถึง ที่ปรึกษาที่เป็นพนักงานประจำเต็มเวลา (Full time) และมีระยะเวลาปฏิบัติงานกับบริษัทไม่น้อยกว่า ๖ เดือน การเสนอที่ปรึกษาหลักจะต้องแสดงหลักฐานเพื่อการตรวจสอบ ๒ ประเภท คือ

๑๑.๑.๑.๑ หลักฐานบุคคล ประกอบด้วย

- หลักฐานแสดงการเป็นพนักงานประจำเต็มเวลากับบริษัทที่ปรึกษา โดยมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๖ เดือน

- หนังสือแสดงอัตราเงินเดือนที่นำไปใช้เป็นเงินเดือนพื้นฐาน (Basic Salary) ในการคิดค่าตอบแทน ซึ่งจะต้องเป็นหลักฐานแสดงการยื่นชำระภาษีเงินได้ต่อกรมสรรพากร ที่สามารถแสดงความเป็นพนักงานประจำของบริษัท (แบบ ภ.ง.ด. ๙๐ หรือ ภ.ง.ด. ๙๑ เฉพาะบุคคลที่เสนอเท่านั้น พร้อมใบเสร็จรับเงินจากกรมสรรพากร)

๑๑.๑.๑.๒ หลักฐานแสดงการพัฒนาของบริษัทตามวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย

- ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

- มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งหมด

- มีใบรับรองการประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

ทั้งนี้หากบริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานตามข้อ ๑๐.๓.๑.๒ ตัวคุณจะปรับลดตามกรณีต่างๆ

๑๑.๑.๒ ที่ปรึกษาที่ไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา เช่น ที่ปรึกษาอิสระ และที่ปรึกษาจากสถาบันของรัฐ ในการเสนองานจะต้องแสดงหลักฐานดังนี้

๑๑.๑.๒.๑ หลักฐานการจ้างที่สามารถนำมาคำนวณเป็นอัตราเงินเดือนพื้นฐาน เช่น ที่ปรึกษาในโครงการในอดีต เป็นต้น (ถ้าหากไม่สามารถนำหลักฐานมาแสดงให้ใช้อัตราเงินเดือนของบุคลากรที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกันภายในบริษัทมาแสดง)

๑๑.๑.๒.๒ หนังสือรับรองการชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของที่ปรึกษาแต่ละคน

- ในกรณีที่บริษัทที่ปรึกษาเสนองาน และได้รับการคัดเลือกมีการยืมตัวที่ปรึกษาที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งจากบริษัทอื่น ให้ใช้หลักฐานอัตราเงินเดือนจากบริษัทที่สังกัดมาแสดง

- ในกรณีที่ปรึกษาอิสระสามารถอ้างอิงอัตราเงินเดือน จากงานในลักษณะเดียวกันที่เคยได้รับ

๑๑.๒ ในการยื่นข้อเสนองาน ที่ปรึกษาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตจากเว็บไซต์ที่กรมเจ้าท่ากำหนด และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วน บรรจุลงในแผ่นซีดี และ

พิมพ์สำเนาจำนวน ๑ ชุด ส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง พร้อมลงนามรับรองว่า “ข้อมูลທີ່ปรึกษายื่นต่อ  
กรมเจ้าท่า ที่ปรึกษายินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้  
ประโยชน์ในราชการของกระทรวงคมนาคม”

๑๑.๓ คณะกรรมการฯ จะพิจารณาข้อเสนอด้านวิชาการ (Technical Proposal) โดยมีเกณฑ์การ  
พิจารณาให้คะแนน ดังนี้

๑๑.๓.๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐

๑๑.๓.๒ วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๕๐ ประกอบไปด้วย

(๑) แนวคิด วิธีการในการศึกษาและแผนงานของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๔๐

(๒) คุณพินิจของคณะกรรมการฯ กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๐

๑๑.๓.๓ จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๔๐ ประกอบไปด้วย

(๑) ประวัติ ประสบการณ์ของบุคลากร กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๕

(๒) ความเหมาะสมของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๕

(๓) จำนวนคน-เดือน ที่ปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๐

๑๑.๔ อนึ่งในกรณีกรมเจ้าท่ามีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เชิญให้มาร่วมเสนองานได้  
หรือมีงบประมาณไม่เพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือว่าเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่เสนองานไม่มี  
สิทธิ์โต้แย้ง หรือเรียกค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

กรมเจ้าท่า

พฤศจิกายน ๒๕๖๒

8/10/2012  
๔๐/๔๐  
๒



เกณฑ์การพิจารณาด้านคุณภาพ งานจ้างที่ปรึกษาในความรับผิดชอบของกลุ่มวิศวกรรมทางทะเล กองวิศวกรรม ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๒ โครงการประกอบไปด้วย

(๑) งานศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

(๒) งานศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบ ท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน

๑. แนวความคิด วิธีการในการศึกษาและแผนงานของที่ปรึกษา คะแนนเต็ม ๕๐ คะแนน

กำหนดหลักเกณฑ์แบ่งระดับความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อเสนอทั้ง ๕ ข้อ (๑.๑-๑.๕) เป็น ๕ ระดับ ดังนี้

ระดับดีเยี่ยม	คะแนนที่ได้	๑๐๐ %
ระดับดีมาก	คะแนนที่ได้	๘๐ %
ระดับดี	คะแนนที่ได้	๖๐ %
ระดับพอใช้	คะแนนที่ได้	๕๐ %
ไม่มีการนำเสนอ	คะแนนที่ได้	๐ %

รายการ	คะแนนเต็ม	คะแนนแข่งตามระดับ				
		ดีเยี่ยม	ดีมาก	ดี	พอใช้	ไม่มีการนำเสนอ
		๑๐๐ %	๘๐ %	๖๐ %	๕๐ %	๐ %
๑.๑ความเข้าใจในขอบเขตการศึกษาและวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน พิจารณาจากความเข้าใจในวัตถุประสงค์ และขอบเขตของการดำเนินงานของโครงการศึกษาครั้งนี้	๘	๘	๖.๔	๔.๘	๔	๐
๑.๒ ความสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ พิจารณาจากการนำเสนอรายละเอียดของการศึกษา ครบถ้วน สอดคล้อง ตามข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ	๖	๖	๔.๘	๓.๖	๓	๐
๑.๓ กลยุทธ์ในการดำเนินการศึกษา พิจารณาจากการนำเสนอแผนการดำเนินงาน ขั้นตอน แนวทาง วิธีการดำเนินงานที่ชัดเจน	๑๐	๑๐	๘	๖	๕	๐
๑.๔ เหตุผลและความชัดเจนในวิธีการดำเนินงาน พิจารณาจากการอธิบายวิธีการดำเนินงานศึกษาที่ชัดเจน พร้อมมีข้อมูลสนับสนุนที่น่าเชื่อถือ ประกอบในการนำเสนอ	๑๐	๑๐	๘	๖	๕	๐
๑.๕แผนงานและระยะเวลาดำเนินโครงการ (Work Plan/Schedule) พิจารณาจากการแสดงแผนงาน ขั้นตอนการดำเนินงานที่สอดคล้องตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด	๖	๖	๔.๘	๓.๖	๓	๐

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

๒. บุคลากรของที่ปรึกษา (ประวัติการศึกษาและประสบการณ์) คะแนนเต็ม ๕๐ คะแนน แบ่งเป็น

๒.๑ ประวัติประสบการณ์ของบุคลากร ๑๕ คะแนน แบ่งเป็น

๒.๑.๑ วุฒิการศึกษา ๗.๕ คะแนน พิจารณาตามเกณฑ์การให้คะแนนคุณสมบัติด้านวุฒิการศึกษาของบุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่ง จะให้คะแนนตามวุฒิการศึกษา โดยกำหนดระดับคะแนนไว้ดังนี้

๑) วุฒิปริญญาเอก	ซึ่งเกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๑๐๐	%
๒) วุฒิปริญญาเอก	ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๘๐	%
๓) วุฒิปริญญาโท	ซึ่งเกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๘๐	%
๔) วุฒิปริญญาโท	ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๖๐	%
๕) วุฒิปริญญาตรี	ซึ่งเกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๖๐	%
๖) วุฒิปริญญาตรี	ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๕๐	%
๗) วุฒิต่ำกว่าปริญญาตรี	ซึ่งเกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่เสนอ	๒๕	%

๒.๑.๒ ประสบการณ์การทำงานทั้งหมด(ปี) ๗.๕ คะแนน พิจารณาระยะเวลาการทำงาน จำนวนปีประสบการณ์ คิดจากรยะเวลาการปฏิบัติงานตั้งแต่ปีที่จบปริญญาตรี โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา กำหนดระดับคะแนนในแต่ละหัวข้อ ดังนี้

๑) ตั้งแต่ ๒๕ ปี ขึ้นไป	๑๐๐	%
๒) ๒๐ - ๒๔ ปี	๘๐	%
๓) ๑๕ - ๑๙ ปี	๖๐	%
๔) ๑๐ - ๑๔ ปี	๕๐	%
๕) < ๑๐ ปี	๐	%

๒.๒ ความเหมาะสมของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงาน ๑๕ คะแนน แบ่งเป็น

๒.๒.๑ ผลงานที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่ง ๗.๕ คะแนน พิจารณาจากจำนวนโครงการที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่รับผิดชอบ ดังนี้

๑) ตั้งแต่ ๙	โครงการขึ้นไป	๑๐๐	%
๒) ๗ - ๘	โครงการ	๘๐	%
๓) ๕ - ๖	โครงการ	๘๐	%
๔) ๓ - ๔	โครงการ	๗๐	%
๕) ๑ - ๒	โครงการ	๖๐	%
๖) -	โครงการ	๐	%

๒.๒.๒ อายุ ๗.๕ คะแนน

๑) ๗๑ ปี ขึ้นไป	๒๐	%
๒) ๖๖ - ๗๐ ปี	๕๐	%
๓) ๖๑ - ๖๕ ปี	๘๐	%
๔) ๕๕ - ๖๐ ปี	๑๐๐	%
๕) ๓๘ - ๕๔ ปี	๖๐	%
๖) ๓๐ - ๓๗ ปี	๒๐	%
๗) น้อยกว่า ๓๐ ปี	๑๐	%

*(Handwritten signatures and initials)*

๒.๓ จำนวนคน - เดือน ที่ปฏิบัติงาน ๑๐ คะแนน พิจารณาจากจำนวน คน - เดือน สูงสุดของตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งเปรียบเทียบกับจำนวนคน-เดือนปฏิบัติงานในช่วงที่เหมาะสมคือช่วงเวลาของจำนวน คน-เดือน ตามราคากลาง บวก/ลบ ๒ เดือน (เพื่อร้อยละ ๑๐ ของเวลาทั้งสัญญาคือ ๑๘ เดือน ดังนั้นร้อยละสิบ เท่ากับ ๑.๘ เดือน) ซึ่งที่ปรึกษารายที่มีจำนวน คน - เดือนของแต่ละตำแหน่ง หากอยู่ในช่วงที่เหมาะสมจะคิด เป็น ๑๐๐% และนอกช่วงที่เหมาะสมคิดเป็น ๘๐%

### ๓. ประสิทธิภาพและผลงานของที่ปรึกษา ๑๐ คะแนน แบ่งเป็น

๓.๑ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ๗ คะแนน พิจารณาจากโครงการที่ปรึกษา ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ เช่น ท่าเรือ เขื่อนกันทรายและคลื่น และ เขื่อนป้องกันกัดเซาะ ชายฝั่ง ที่ดำเนินการแล้วเสร็จและมีหนังสือรับรองผลงานโดยหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรที่น่าเชื่อถือ โดยให้ คะแนนจากจำนวนโครงการรวม ของที่ปรึกษาทั้งหมดในกลุ่มที่ร่วมกันยื่นข้อเสนอ ดังนี้

- |  |             |
|--|-------------|
| (๑) จำนวนโครงการรวมตั้งแต่ ๕ โครงการขึ้นไป | ได้ ๗ คะแนน |
| (๒) จำนวนโครงการรวม ๓-๔ โครงการ            | ได้ ๕ คะแนน |
| (๓) จำนวนโครงการรวม ๑-๒ โครงการ            | ได้ ๓ คะแนน |
| (๔) ไม่มีโครงการเลย                        | ได้ ๐ คะแนน |

๓.๒ โครงการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ๓ คะแนน พิจารณาจากการนับจำนวน โครงการที่ปรึกษาที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จและมีหนังสือรับรองผลงานโดย หน่วยงานของรัฐหรือองค์กรที่น่าเชื่อถือ โดยให้คะแนนจากจำนวนโครงการรวม ของที่ปรึกษาทั้งหมดในกลุ่มที่ ร่วมกันยื่นข้อเสนอ ดังนี้

- |   |             |
|---|-------------|
| (๑) จำนวนโครงการรวมตั้งแต่ ๑๐ โครงการขึ้นไป | ได้ ๓ คะแนน |
| (๒) จำนวนโครงการรวม ๕-๙ โครงการ             | ได้ ๒ คะแนน |
| (๓) จำนวนโครงการรวม ๑-๔ โครงการ             | ได้ ๑ คะแนน |
| (๔) ไม่มีโครงการเลย                         | ได้ ๐ คะแนน |

๔. การใช้ดุลพินิจของคณะกรรมการคัดเลือกที่ปรึกษา ๑๐ คะแนน พิจารณาจากภาพรวมข้อเสนอทางเทคนิค ตลอดจนพิจารณาจากการที่เชิญที่ปรึกษามานำเสนอข้อเสนอที่กรมเจ้าท่า และประเมินจากผลการทำงานของที่ ปรึกษาที่เคยร่วมงานกับกรมเจ้าท่า งานที่เคยทำสำเร็จ และงานที่ค้างเก่าด้วย

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.



**ข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ**  
**งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port)**  
**สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน**  
**กรุงเทพมหานคร**

**๑. คำนำ**

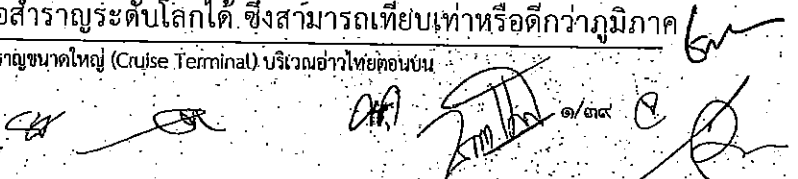
ธุรกิจเรือสำราญ (Cruise Line) เป็นอีกหนึ่งทางเลือกของการเดินทางและการพักผ่อนที่ได้รับความนิยมอย่างสูง นอกจากได้ชื่นชมทัศนียภาพที่สวยงาม มีที่พักสะดวกสบาย แหล่งช้อปปิ้งและกิจกรรมความบันเทิงบนเรือมากมาย มีอาหารอร่อยรับประทานตลอดเส้นทาง สนุกกับการเดินทางเมืองต่างๆ ทั่วโลกแล้วยังเป็นแหล่งเงินทุนเวียนสะพัด และมีการสร้างงานที่หลากหลายในเรือ โดยจากข้อมูลในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ พบว่าธุรกิจเรือสำราญในสหรัฐฯ สร้างรายได้รวม (ทั้งทางตรงและทางอ้อม) ประมาณ ๑.๒๖ ล้านล้านบาท ที่ผ่านมาธุรกิจเรือสำราญมีการเติบโตในอัตราที่ค่อนข้างสูงและต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ (ค.ศ. ๒๐๑๓) มีปริมาณผู้ใช้บริการประมาณ ๒๐.๙ ล้านคน โดยทวีปอเมริกาเหนือมีส่วนของผู้ใช้บริการสูงสุด รองลงมาคือ ยุโรป และเอเชีย ตามลำดับ กลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญโดยมากเป็นผู้สูงอายุ แต่ก็มีแนวโน้มที่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมีอายุน้อยลง โดยปัจจุบันอายุเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ประมาณ ๔๖ ปี มีรายได้เฉลี่ยที่ค่อนข้างสูง (มากกว่า ๙๓,๐๐๐ เหรียญสหรัฐฯ) และมักจะเดินทางเป็นคู่ จากการสำรวจพบว่า ร้อยละ ๑๖ เท่านั้นที่จะพาครอบครัวมาด้วย โดยนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญมีการใช้จ่ายรวมเฉลี่ยประมาณ ๑,๗๐๐ เหรียญสหรัฐฯต่อวัน (ทั้งค่าใช้จ่ายบนเรือสำราญและค่าใช้จ่ายบนฝั่ง) และค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือประมาณ ๑๐๐ เหรียญสหรัฐฯต่อครั้ง ซึ่งโดยปกติเส้นทางการเดินทางเรือสำราญจะมีการจอดเทียบเรือเพื่อให้ผู้โดยสารได้ท่องเที่ยวบนฝั่งประมาณ ๓-๕ ครั้งสำหรับการเดินทาง ๗ วัน

ในภูมิภาคเอเชีย อัตราการเติบโตในช่วง ๓-๕ ปีที่ผ่านมาถือว่ามียอัตรากว่าที่ค่อนข้างสูง แม้สัดส่วนโดยรวมจะยังน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณการใช้บริการทั้งหมดทั่วโลก แต่เนื่องจากฐานประชากรที่มาก ประกอบกับการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่สูง ส่งผลให้ภูมิภาคเอเชียมีศักยภาพสูงที่จะเพิ่มปริมาณการใช้บริการเรือสำราญมากขึ้น โดยประเทศสิงคโปร์ตั้งเป้าให้มีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญมาลงที่ท่าเทียบเรือของประเทศประมาณ ๑.๒ ล้านคนต่อปี ขณะที่ ฮองกงได้สร้างท่าเรือใหม่เพิ่มเติม เช่นเดียวกับประเทศจีนที่มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้ว ๖ แห่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของบริษัทเรือสำราญต่างประเทศที่รุกเข้ามาแย่งจุดหมายท่องเที่ยวในเอเชียมากขึ้น สำหรับประเทศไทย จากรายงานของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ พบว่าในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในไทยผ่านบริษัท Royal Caribbean และ Princess Cruise (Carnival) หนาแน่นที่สุดในช่วงเดือนพฤศจิกายน-มีนาคม (เฉลี่ยผู้โดยสารบนเรือ ๓,๐๐๐ คนต่อลำ) มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๕-๖ พันบาท/คน/วัน โดยอยู่ครั้งละ ๓ - ๔ วัน ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คน ทำให้มีรายได้จากนักท่องเที่ยวทางเรือในประเทศประมาณ ๒-๓ พันล้านบาท

ขณะที่แนวโน้มธุรกิจและความนิยมการล่องเรือสำราญในภูมิภาคเอเชียมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจล่องเรือสำราญในเอเชียที่สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญนานาชาติ (Cruise Lines International Association หรือ CLIA) เผยตัวเลขออกมาแล้วว่า ในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ จะมีเรือสำราญถึง ๕๒ ลำจากทั่วโลกให้บริการรองรับนักท่องเที่ยวในเอเชียมากถึง ๒.๑๗ ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้น ๑.๘ ล้านคนจากปีนี้ เมื่อเทียบกับในภูมิภาคเอเชีย การล่องเรือสำราญมักได้รับความนิยมในประเทศจีน ญี่ปุ่น และไต้หวัน ขณะที่จำนวนชนชั้นกลางที่กำลังเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ในภูมิภาคเอเชีย ผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญรู้ดีว่า ภูมิภาคเอเชียมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการล่องเรือสำราญระดับโลกได้ ซึ่งสามารถเทียบเท่าหรือดีกว่าภูมิภาค

งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

(ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี)

  
๑/๓๔

แคร์เบียนด้วยซ้ำ ถือเป็นโอกาสที่ดีของเอเชียที่จะได้รองรับธุรกิจท่องเที่ยวระดับเว็ลด์คลาส และช่วยเปิด  
ประสบการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญให้เป็นหนึ่งในตารางการพักผ่อนของชาวเอเชียอีกด้วย จากภาพรวมของ  
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลก ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเป็นอีกหนึ่งในเส้นทางที่เพิ่มขึ้นของ  
ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวเรือสำราญรายใหญ่ระดับโลก เนื่องจากประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก  
มีทะเลอันดามันและทะเลอ่าวไทย มีชายฝั่งทะเลที่มีเว้าอ่าว หาดทรายขาวสะอาด น้ำทะเลใส หมู่เกาะน้อยใหญ่ที่มี  
ทิวทัศน์แปลกตา หรือแม้กระทั่งไดน้ำก็มีปะการังและสิ่งมีชีวิตน้อยใหญ่ที่สวยงาม ซึ่งเป็นธรรมชาติทางทะเล  
ที่สวยงาม มีเสน่ห์ของวิถีชีวิตของคนไทยและวัฒนธรรมไทยซึ่งสามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้  
ขณะเดียวกันก็เป็นโอกาสส่งเสริมให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเติบโตไปด้วยได้

ข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปีพ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทย  
ไทยทางน้ำมีจำนวน ๕๓๑,๙๖๓ คน เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๖.๘๖ โดยเป็นนักท่องเที่ยวที่มา搭เรือสำราญ  
ขนาดใหญ่ (Cruise) จำนวน ๓๔๐,๓๕๔ คน มีระยะเวลาพำนักในประเทศเฉลี่ย ๑.๑ วัน ดังนั้นประเทศไทยจึง  
ควรสร้างการบริการการท่องเที่ยวแบบครบวงจร ตั้งแต่โครงสร้างขั้นพื้นฐานอย่างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่  
(Cruise Terminal) อาคารรองรับผู้โดยสาร/ นักท่องเที่ยว รวมถึงการอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เช่น  
พิธีการทางศุลกากร การขนส่งผู้โดยสาร พร้อมกันนี้ต้องสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานและ  
การสื่อสารในระดับสากล ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในไทยจากธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่จำนวนไม่น้อย  
ซึ่งแน่นอนว่าในแต่ละปีประเทศไทยสามารถนำรายได้เข้าประเทศจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำได้อย่าง  
มหาศาล แต่อุปสรรคประการสำคัญที่ฉุดรั้งไม่ให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญในไทยเติบโตได้คือ ท่าเรือใน  
ประเทศไทยยังไม่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ ท่าเรือในประเทศเป็นท่าเรือขนาดกลางและขนาดเล็ก  
ท่าเรือจะมีขนาดสั้นเกินไป รวมถึงร่องน้ำและแอ่งกลับเรือที่ตื้น ส่งผลให้เรือสำราญขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้า  
จอดเทียบท่าได้ทุกลำ ต้องจอดลอยลำอยู่กลางทะเลห่างจากท่าเรือกว่า ๔ กิโลเมตร ปัจจุบันแก้ปัญหาดังกล่าว  
ใช้เรือเล็กขนถ่ายนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่ง สร้างความไม่สะดวกให้กับเรือสำราญที่ต้องการมาจอดเทียบท่า (ไทยรัฐ  
ออนไลน์, ๒๕๕๕) หากท่าเรือไทยมีความพร้อมในเรื่องการจอดเทียบท่าของเรือสำราญขนาดใหญ่ได้มากกว่านี้  
เรือสำราญจากทั่วโลกจะกำหนดให้ทะเลไทยอยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมากกว่านี้แน่นอน

นอกจากนี้ ประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของภูมิภาค โครงสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ  
บนฝั่งมีความสมบูรณ์ แหล่งท่องเที่ยวมีอยู่มากมายและหลากหลาย มีความเหมาะสมอย่างยิ่งในการพัฒนาให้  
เป็นศูนย์กลางการเดินทางเรือสำราญของภูมิภาค โดยมุ่งหวังให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) ของการเดินทางเรือ  
สำราญ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนแม่บทของประเทศ โดยจุดที่มีความเหมาะสมอย่างยิ่ง  
ในการพัฒนาคือบริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน ซึ่งใกล้กับสนามบินหลักของประเทศคือสุวรรณภูมิ ไม่ไกลจาก  
เมืองหลวงคือกรุงเทพมหานครที่มีชื่อเสียงโด่งดัง การคมนาคมสะดวกสบาย และแวดล้อมไปด้วยแหล่ง  
ท่องเที่ยวที่น่าสนใจและน่าดึงดูดมากมาย ในภูมิภาคเอเชียตะวันออก (East Asia) ซึ่งอยู่ใกล้กับประเทศไทย มี  
จุดที่เป็นเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ที่สำคัญคือ ฮองกง โตเกียว โยโกฮาม่า โคเบะ ปูซาน เทียนจิน เซี่ยงไฮ้  
จิงหลง (ไต้หวัน) เป็นต้น มีจำนวนเรือเข้าเทียบท่าแต่ละปีในภูมิภาคนี้ประมาณ ๔,๓๐๐ เที่ยว นับเป็นจำนวนที่  
สูงเนื่องด้วยมีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและเครือข่ายเมืองท่าที่ดี ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
(South East Asia) ที่ประเทศไทยตั้งอยู่ มีจุดที่เป็นเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ที่สำคัญเพียงแห่งเดียวคือ  
สิงคโปร์ มีจำนวนเรือเข้าเทียบท่าแต่ละปีในภูมิภาคนี้ประมาณ ๒,๕๐๐ เที่ยว นับเป็นจำนวนที่น้อยเมื่อเทียบกับ  
ภูมิภาคใกล้เคียง เนื่องด้วยโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและเครือข่ายเมืองท่าที่ขาดความพร้อมและมีจำนวนจำกัด

๒/๓๓  
[Handwritten signatures and initials]

จึงเป็นโอกาสที่ดีของประเทศไทยที่จะเข้ามาสู่ตลาดธุรกิจท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) อย่างเต็มรูปแบบ

กรมเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อเป็นการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญของประเทศไทยได้อย่างเต็มรูปแบบ สร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางเรือสำราญ และเป็นท่าเรือต้นทางของภูมิภาค จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี)

## ๒. วัตถุประสงค์

กรมเจ้าท่า มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) ที่มีความเหมาะสมจะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise)

๒.๒ เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนใช้เป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

๒.๓ เพื่อสำรวจและออกแบบองค์ประกอบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) เพื่อรองรับการให้บริการนักท่องเที่ยวอย่างครบวงจรสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ ทั้งนี้ ให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนประมาณค่าก่อสร้าง แบบรายละเอียด รายการประกอบแบบ ข้อกำหนดและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานต่อไป

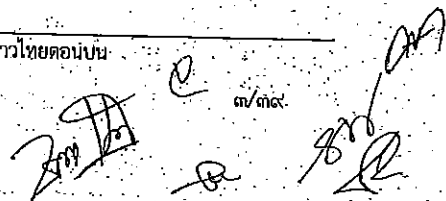
๒.๔ เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) ให้เป็นไปตามมาตรา ๒๒ ถึงมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ และให้กรมเจ้าท่า สามารถเสนอโครงการตามที่กำหนดในมาตรา ๒๘ และ ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ๓. ขอบเขตของการดำเนินงานโดยที่ปรึกษา

เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๑ การศึกษาความต้องการเดินทางของเรือ และศักยภาพการพัฒนาท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) เพื่อรองรับเรือสำราญบริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี)

๓/๓๐๙



๓.๑.๑ ศึกษาภาพรวมของการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ของโลก ของเอเชียของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และของประเทศไทย ศึกษาปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาเส้นทางเดินเรือสำราญ เช่น สถานที่ตั้งของท่าเรือที่ต้องมีความสัมพันธ์กับท่าเรือหลักอื่นๆ และเส้นทางเดินเรือ อัตราความเร็วที่ใช้ระหว่างเมืองท่าและอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน คุณภาพและความหลากหลายของเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยม ความเชื่อมโยงและร่วมมือกันระหว่างเมืองท่าในเส้นทาง เป็นต้น

๓.๑.๒ ศึกษาวิเคราะห์ความต้องการการท่องเที่ยวผ่านท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) โดยพิจารณาภาพรวมของประเทศในการพัฒนาท่าเรือบริเวณอ่าวไทยตอนบน ทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีอยู่ จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนเงินที่ใช้จ่ายแต่ละครั้ง และขนาดเรือที่ใช้ท่าเทียบเรือ และรวบรวมข้อมูลเส้นทางการเดินเรือสำราญในปัจจุบันทั้งระบบ ที่ผ่านและไม่ผ่านประเทศไทย และเส้นทางเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งทางน้ำระหว่างเส้นทางเดินเรือปัจจุบัน กับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ รวมทั้งรายงานการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาและวิเคราะห์ความต้องการในการพัฒนาท่าเรือ-ศึกษาข้อมูลการบริหารจัดการท่าเรือรองรับเรือสำราญที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน หน่วยงานที่ก่อสร้าง หน่วยงานที่บริหาร ประวัติการบริหารและปรับปรุงซ่อมบำรุง การเก็บค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น บันทึกจำนวนเรือและผู้โดยสารที่มาใช้บริการ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ตลอดจนศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มการประกอบธุรกิจและรูปแบบการสัญจร การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญขนาดใหญ่ รวมทั้งการขยายตัวของตลาดธุรกิจดังกล่าวในอนาคต และเสนอปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จของการขนส่งผ่านท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ของโครงการ

๓.๑.๓ ศึกษาวิเคราะห์แนวนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี/ แผนแม่บท/ แผนปฏิรูปประเทศ/แผนการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC/ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise and Yacht Tourism) ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา/ แผนกระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และแผนกลุ่มจังหวัด/ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเชื่อมโยงท่าเรือระหว่างประเทศ ในภูมิภาคทั้งประเทศมาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ เป็นต้น ตลอดจนแผนงาน/โครงการพัฒนา หรือผลการศึกษา วิจัยใดๆ จากหน่วยงานรัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา ที่มีหรือคาดว่าจะมีผลกระทบต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) อ่าวไทยตอนบน

๓.๑.๔ ศึกษา สืบค้น รวบรวมและวิเคราะห์ปริมาณและความต้องการเดินทางมาใช้ท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) เพื่อการท่องเที่ยว และอื่นๆ ทั้งในสภาพอดีต ปัจจุบัน และคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ตลอดจนพยากรณ์ความต้องการใช้บริการท่าเรือ เช่น จำนวน คุณลักษณะของเรือที่ใช้ในพื้นที่โครงการ ความถี่ของการจราจร ผู้ประกอบการเดินเรือ ปริมาณผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวที่สัญจรทางน้ำ รถยนต์/รถบัส/แท็กซี่/และรถบริการในโครงการ จำนวนท่าเทียบเรือปัจจุบัน ลักษณะกายภาพของท่าเทียบเรือปัจจุบัน รวมถึงสภาพปัญหาของร่องน้ำและท่าเทียบเรือในปัจจุบัน ตลอดจนประมาณความต้องการใช้ร่องน้ำและท่าเทียบเรือในอนาคต เป็นต้น เพื่อประกอบการออกแบบ

๓.๑.๕ ศึกษาแนวโน้มในอนาคต ในด้านขนาด-ปริมาณเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ รถยนต์ ผู้ใช้งานท่าเรือและผู้โดยสาร รวมทั้งอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว หรือกิจกรรมต่อเนื่องใดๆ ที่จะมีผลต่อการใช้ท่าเทียบเรือนี้ เพื่อนำมาใช้ในการประเมินหาความต้องการใช้ร่องน้ำ พื้นที่หลังท่าและท่าเทียบเรือ ตลอดจนงานด้าน



วิศวกรรมอื่นๆ นอกจากนี้ให้ประเมินปัญหาและอุปสรรคของการสัญจรทางน้ำในเส้นทางต่างๆ บริเวณอ่าวไทยตอนบน

๓.๑.๖ ศึกษาสำรวจ รวบรวมและวิเคราะห์ความต้องการ และความเชื่อมโยงทางด้านการท่องเที่ยวระหว่างพื้นที่โครงการกับพื้นที่อื่นๆ บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี) และพื้นที่โดยรอบ ทั้งในสภาพปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต และในด้านขนาดและปริมาณเรือที่ใช้โดยสารและท่าเทียบเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อประกอบการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ และการออกแบบ และเสนอแนะความเห็นเพิ่มเติมในอันที่จะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ นอกจากนี้ ให้ทำการศึกษาศักยภาพและขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ ของพื้นที่อ่าวไทยตอนบนด้วย อีกทั้งให้ทำการศึกษาเส้นทาง การเชื่อมโยงเครือข่าย (Network) ของการเดินทางเรือสำราญขนาดใหญ่ระหว่างเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ในประเทศไทย เชื่อมโยงไปยังเมืองท่าต่างๆ ในต่างประเทศและในภูมิภาคอื่นๆ ทั้งกรณีที่มีการเดินเรืออยู่แล้วในปัจจุบัน และโอกาสที่จะเกิดเส้นทางเดินเรือใหม่ๆ ในอนาคตหากมีการพัฒนาโครงการ

๓.๑.๗ ศึกษาแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ทางบก และปัจจัยหลักอื่นๆ ที่จะเป็จุดดึงดูดนักท่องเที่ยว รวมทั้งศึกษาการขนส่งเชื่อมโยงบริเวณหลังท่าเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาจะต้องทำการสัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลที่จำเป็นและเกี่ยวข้อง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการจากกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ เช่น ผู้ประกอบการสายการเดินทางเรือสำราญขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการทัวร์ที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ ภาคเอกชนที่มีธุรกิจต่อเนื่องหรือเกี่ยวเนื่องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ ภาคการศึกษาที่ผลิตบุคลากรรองรับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ประกอบการพิจารณาพัฒนาโครงการต่อไป

๓.๑.๘ ศึกษาและนำเสนอลักษณะธุรกิจการเดินทางเรือสำราญ ตลอดจนลักษณะนิสัยการเข้าใช้บริการของผู้โดยสาร ศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ทั้งในขณะที่อยู่บนเรือและเมื่อเรือเทียบฝั่ง ศึกษาความต้องการของผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาข้อมูลพื้นฐานอื่นๆ ของการล่องเรือสำราญที่จำเป็น เพื่อประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นอกจากนี้ ให้ศึกษาและนำเสนอปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญในการพัฒนาท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) เช่น การมีสนามบินขนาดใหญ่ การมีเที่ยวบินจำนวนมาก การมีโรงแรมชั้นนำรองรับ การมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายจำนวนมาก ความมีชื่อเสียง เป็นต้น พร้อมวิเคราะห์และนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการ

๓.๑.๙ ศึกษาปัญหา อุปสรรค กฎระเบียบหรือข้อจำกัดของเรือสำราญในปัจจุบันที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนน้อย รวมทั้งให้ศึกษาความต้องการ หรือความคาดหวังของผู้ประกอบการเดินเรือสำราญในการได้รับบริการ หรือการอำนวยความสะดวกจากท่าเรือหรือเมืองท่าชายฝั่ง นอกจากนี้ ให้ศึกษาความต้องการ หรือความคาดหวังของนักท่องเที่ยว ต่อการให้บริการ หรือการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการท่าเทียบเรือสำราญ และการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย เชื่อมโยงต่อจากท่าเทียบเรือ

๓.๑.๑๐ ศึกษาและนำเสนอข้อมูลและรูปแบบการพัฒนาท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมโยงภายในประเทศของประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีเทคโนโลยีสูง ซึ่งประสบความสำเร็จในการพัฒนาท่าเรือลักษณะดังกล่าว อย่างน้อย ๓ ประเทศ เพื่อใช้เป็นกรณีตัวอย่าง (Case Study) เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และฮ่องกง เป็นต้น และศึกษาเสนอแนะนโยบายในการพัฒนาเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ การบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารท่าเทียบเรือ และการใช้ประโยชน์อื่นๆ นอกจากนี้ ยังควรนำเสนอข้อมูลรายละเอียด

AP  
๕/๓๙

สิ่งก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้าง การจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ และการใช้ท่าเรือ รวมทั้งการบริหารจัดการ ระยะทาง การขนส่ง ขนาดและความลึกร่องน้ำ แหล่งที่มาของเงินลงทุน ผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับ และรูปแบบการบริหารโครงการ เป็นต้น

ในกรณีศึกษาที่มีการนำเสนอเส้นทางการเดินเรือสำราญขนาดใหญ่ผ่านหลายประเทศ ให้นำเสนออัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ท่าเรือของแต่ละประเทศที่ผ่าน เปรียบเทียบ และวิเคราะห์ความเหมือนหรือความแตกต่างกันด้วย

๓.๑.๑๑ ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสถิติตามหลักวิชาการทางด้านเศรษฐศาสตร์ และสถิติพยากรณ์ความต้องการ ให้ชี้แจงทฤษฎี แนวคิดและหลักการทางวิชาการ การเก็บรวบรวมข้อมูล วิธีการสุ่มตัวอย่าง (หากมี) ตัวแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์ และค่าความเชื่อมั่น เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้และพยากรณ์ความต้องการในการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยคำนึงถึงผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้า AEC ทั้งนี้ให้พัฒนาระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ที่มีความเหมาะสมและทันสมัยที่สุด ผลกระทบจากการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ให้มีการศึกษาครอบคลุมถึงการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น ถนน ราง เป็นต้น ที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการกับท่าเรือดังกล่าวด้วย

๓.๑.๑๒ พื้นที่โครงการมีบางส่วนที่ทับซ้อนอยู่ในโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ปรึกษาจึงต้องทำการศึกษาทบทวน และวิเคราะห์นโยบายของ EEC ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการในทุกมิติ หากผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ในการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมอยู่ในเขต EEC ให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการนำโครงการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ EEC ด้วย และช่วยสนับสนุนผลักดันในเชิงวิชาการให้กรมเจ้าท่านำโครงการเข้า EEC ได้สำเร็จ นอกจากนี้ EEC ยังมีช่องทางพิเศษในการให้เอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐ (EEC Track) ซึ่งจะมีความรวดเร็วและกระชับเวลากว่าขั้นตอนปกติ ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษาวิเคราะห์ และนำเสนอแนวทางให้โครงการสามารถดำเนินการตามช่องทางพิเศษดังกล่าวได้ด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ยังมีโครงการที่ EEC ได้มอบหมายให้เมืองพัทยาดำเนินการศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ในเขตเมืองพัทยาปีพ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์โครงการดังกล่าว และนำข้อมูลมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการสนับสนุนโครงการซึ่งกันและกันอีกด้วย

### ๓.๒ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม

๓.๒.๑ ที่ปรึกษาจะต้องทำการทบทวนข้อมูล ทั้งการศึกษาและการสำรวจที่มีอยู่ในพื้นที่โครงการ และกำหนดรายละเอียดของงานที่จะต้องดำเนินการเพิ่ม ศึกษา รวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือสำราญ ท่าเทียบเรือ และการขุดลอกในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

๓.๒.๒ รวบรวมและตรวจสอบข้อมูล แผนที่ภูมิประเทศ ภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายจากดาวเทียม และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนเอกสารรายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ ร่องน้ำ และชายฝั่งทะเลในบริเวณพื้นที่โครงการ ตลอดจนพื้นที่ข้างเคียง

๓.๒.๓ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำแผนการสำรวจข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการออกแบบ และดำเนินการสำรวจอันได้แก่ สำรวจสภาพภูมิประเทศ ความลึกพื้นท้องน้ำ/ท้องทะเล สภาพทางอุทกศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยามวิทยา ข้อมูลลม ข้อมูลกระแสน้ำ ข้อมูลระดับน้ำ ข้อมูลน้ำท่า ข้อมูลตะกอน แหล่งวัสดุก่อสร้างสำรวจสภาพการไหลของกระแสน้ำในแม่น้ำ สำรวจสภาพตะกอนพื้นท้องน้ำ/ท้องทะเล สำรวจทางด้านธรณี

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like ๖/๓๐๕.

ฐานราก โดยเจาะสำรวจดินหลุมลึกไม่น้อยกว่า ๓ หลุม สำรวจแหล่งวัสดุก่อสร้าง สำรวจสภาพการใช้งานของที่ดินชายฝั่งในพื้นที่โครงการ สำรวจข้อมูลแผ่นดิน พิกัดและระวางที่ดินของราษฎรที่มีกรรมสิทธิ์ถูกต้องตามกฎหมาย ในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ข้างเคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการ รวมทั้งขอบเขตที่มีการประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์หรือพื้นที่พิเศษอื่นใดในบริเวณโครงการ สำรวจแนวเคเบิลใต้น้ำตลอดจนอุปสรรคใต้น้ำต่างๆ ในพื้นที่โครงการ (หากมี) และการสำรวจภาคสนามอื่นๆ ที่จำเป็น เป็นต้น

๓.๒.๔ รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการออกแบบ อันได้แก่ ข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ อุทกวิทยา อุทุนิยมวิทยา ข้อมูลลม ข้อมูลคลื่น ข้อมูลกระแสน้ำ ข้อมูลระดับน้ำ แหล่งวัสดุก่อสร้าง ร่องน้ำการเดินเรือ ตะกอนแขวนลอย และอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ นอกจากนี้ให้รวบรวมคุณลักษณะ (Ship Particular) ของเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่มีความสำคัญและเดินเรืออยู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนถึงมีการใช้งานอยู่ในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ที่มีศักยภาพหรือแนวโน้มจะเข้ามาประกอบธุรกิจในภูมิภาคนี้ เพื่อนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ขนาดเรือออกแบบ (Design Ship) ทั้งนี้ในปี ๒๕๖๑ เรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีระวาง ๑๖๐,๐๐๐ GRT เป็นขนาดเรือปกติทั่วไปที่ใช้ในการออกแบบท่าเรือ แต่ในอนาคตท่าเรือที่จะเกิดขึ้นใหม่ควรจะสามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีระวาง ๒๒๐,๐๐๐ GRT (OASIS CLASS) ขึ้นไปได้ หรือขนาดที่เหมาะสมตามผลการวิเคราะห์ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอมีความจำเป็น ท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่เหมาะสมได้ จะไม่สามารถเข้าร่วมอยู่ในอุตสาหกรรมเรือสำราญที่กำลังเติบโตในภูมิภาคนี้ได้

๓.๒.๕ วิเคราะห์สภาพการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งบริเวณพื้นที่ทางเลือกที่ดีที่สุดด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System) เพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงของแนวชายฝั่งในบริเวณพื้นที่โครงการและข้างเคียงที่เกิดขึ้นในอดีต ปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างในอนาคต รวมทั้งการเสนอแนะแนวทางลดผลกระทบต่อพื้นที่ชายฝั่งข้างเคียงของโครงการทั้งในขณะการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ อีกทั้งกำหนดมาตรการในการติดตามตรวจสอบที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

๓.๒.๖ ศึกษาสถิติการเกิดและความรุนแรง ของพายุ และ มรสุมที่ผ่านมา การยกตัวของระดับน้ำเนื่องจากพายุและลมมรสุมที่ผ่านมา รวมถึง สภาพการเกิดคลื่นลม กระแสน้ำ วิเคราะห์การเคลื่อนตัวของตะกอนชายฝั่ง และการทับถม/กัดเซาะบริเวณโครงการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Modeling) เพื่อประเมินสภาพปัญหาในปัจจุบัน และวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในกรณีที่ก่อสร้างโครงการและไม่ก่อสร้างโครงการ

๓.๒.๗ ศึกษาเสนอแนะพื้นที่ศักยภาพ และแนวทางการออกแบบท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน ที่มีความเป็นไปได้ทั้งหมด แล้วทำการให้คะแนนเพื่อคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ จัดลำดับความสำคัญอย่างน้อย ๓ พื้นที่ทางเลือก แล้วคัดเลือกพื้นที่และแนวทางที่เหมาะสมที่สุด โดยพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา ความสวยงาม ผลกระทบต่อการใช้งานชายหาด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้น และพิจารณาถึงความสามารถเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ และเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือกับเมืองท่าในประเทศอื่นๆ ได้อย่างสะดวกด้วย ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงความต้องการและข้อคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ด้วย โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุมในพื้นที่โครงการเพื่อชี้แจงและรับทราบความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่เพื่อประกอบการดำเนินการออกแบบโครงการ

สำหรับพื้นที่ทางเลือกที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเทียบเรือส่วนที่เหลือ ซึ่งไม่ได้ถูกนำไปทำการศึกษาและสำรวจออกแบบเชิงลึกต่อไปนั้น ให้ที่ปรึกษาให้ข้อเสนอแนะ จัดลำดับความสำคัญ กำหนด

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the right and smaller ones at the bottom.

บทบาททำเทียบเรือแต่ละแห่ง (ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือแวะพักแบบจอดเทียบเรือ ท่าเรือแวะพักแบบจอดทอดสมอ เป็นต้น) และระบุข้อคิดเห็นในเชิงวิชาการว่า พื้นที่ใดมีศักยภาพเหมาะสมสมควรได้รับการพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญ เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจท่องเที่ยวสำราญทางน้ำในอนาคต พร้อมทั้งทำการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ของท่าเรือแต่ละแห่งดังกล่าว เพื่อกรมเจ้าท่านำไปพิจารณาดำเนินการพัฒนาในอนาคตตามความเหมาะสม ต่อไป

๓.๒.๘ กำหนดรายละเอียดการก่อสร้างและแหล่งวัสดุก่อสร้างประเภทต่างๆ ที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างพร้อมแผนงานการก่อสร้างตามแผนเพื่อเลือกต่างๆ พร้อมเสนอทางเลือกที่ดีที่สุด

๓.๒.๙ ศึกษาสภาพเส้นทางเข้าออกท่าเทียบเรือเพื่อพิจารณาการพัฒนาระบบและเส้นทางการเชื่อมโยงท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว ทั้งการเชื่อมโยงระหว่างเกาะ ชายฝั่ง และจังหวัดใกล้เคียง และการเชื่อมโยงกับทางถนน อีกทั้งระบบการจราจรภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงการจัดการพื้นที่หลังท่า โดยให้ประสานแผนงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการศึกษาและเสนอแนะแนวเส้นทางแผนบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับท่าเทียบเรือของโครงการ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพิจารณาของหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป

๓.๒.๑๐ สํารวจออกแบบเกี่ยวกับโครงสร้าง สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่เป็นองค์ประกอบภายในโครงการที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด สํารวจออกแบบร่อนน้ำเดินเรือ การขุดลอก การกำหนดที่ทิ้งดินจากการขุดลอก มาตรการลดผลกระทบจากการขุดลอก การออกแบบเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ รวมทั้งแนวทางการบำรุงรักษาร่องน้ำ และพื้นที่จอดพักเรือที่ต้องการอย่างเหมาะสม อีกทั้งให้พิจารณาออกแบบลานจอดรถให้เพียงพอ ถนนและทางเชื่อมระหว่างท่าเรือไปยังถนนสายหลักเพื่อลดการจราจรที่แออัด

๓.๒.๑๑ นำผลการวิเคราะห์การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เพื่อประเมินขนาดของท่าเทียบเรือพื้นที่หลังท่า และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็น

๓.๒.๑๒ จัดวางผังแม่บท (Master plan) ในการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือในพื้นที่ทางเลือกที่ดีที่สุด อย่างน้อย ๓ ทางเลือกผังแม่บท ทั้งส่วนที่อยู่ในทะเลและพื้นที่หลังท่าที่อยู่บนบก โดยพิจารณารวมถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา ความสวยงาม ผลกระทบต่อการใช้งานชายหาด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาถึงความต้องการและข้อคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ด้วย โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดประชุมในพื้นที่โครงการเพื่อชี้แจงและรับทราบความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ เพื่อประกอบการดำเนินการวางผังแม่บทโครงการ นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาความต้องการและข้อคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ด้วย เพื่อให้สายการเดินเรือได้เห็นแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและแนวทางการตลาด สามารถกำหนดเส้นทางเดินเรือให้สอดคล้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเพื่อให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้มองเห็นถึงโอกาสและแนวโน้มของธุรกิจเรือสำราญในไทย แล้วร่วมวางแผนการพัฒนาธุรกิจได้ชัดเจนในระยะยาว

นอกจากนี้ แผนแม่บทของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ให้พิจารณา และศึกษาวิเคราะห์รวมถึงการสร้างศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำในบริเวณดังกล่าวด้วยการบูรณาการหลากหลายโครงการเข้าไว้ในสถานที่เดียวกัน เช่น ท่าเทียบเรือมาริน่า ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว เป็นต้น โดยใช้โครงการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) เป็นโครงการหลักในการดึงดูดโครงการอื่นๆ ให้สามารถเติบโตสนับสนุนซึ่งกันและกันต่อไปได้ในอนาคต เสริมสร้างและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำอย่างครบวงจร และยั่งยืนต่อไป

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

๓.๒.๑๓ ศึกษาออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ทางด้านวิศวกรรม โครงสร้างท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารขนาดใหญ่ (Large Terminal Building) มีพื้นที่รักษาความปลอดภัยและตรวจคนเข้าเมือง (Security and Immigration Area) มีพื้นที่พักคอยผู้โดยสารที่เหมาะสม (Passenger Holding Area) และมีพื้นที่สำหรับจัดการสัมภาระของผู้โดยสาร (Luggage Area) โครงสร้างเชื่อมกันคลื่น (ถ้ามี) โครงสร้างอาคารประกอบ ร่องน้ำการเดินเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การปรับปรุงภูมิทัศน์ท่าเทียบเรือมารีน่า (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว (ถ้ามี) และอื่นๆ ที่จำเป็น และประมาณราคาโครงการตามแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุด พร้อมเสนอแผนงานกรอบระยะเวลาการพัฒนาของโครงการที่สอดคล้องกับแผนแม่บทโครงการ นอกจากนี้ที่ปรึกษาต้องจัดทำรูปสามมิติเคลื่อนไหว (๓D- Animation) และภาพนิ่งสามมิติสวยงามที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับรู้ และเข้าใจได้โดยง่าย

๓.๒.๑๔ เสนอผลการประเมินราคาที่ดิน ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โครงการและบริเวณข้างเคียง ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างประกอบ หรือได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการ โดยบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่จดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอกระบวนการได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนาโครงการอย่างละเอียด และแนะนำกรมเจ้าท่าให้สามารถดำเนินการจัดหาจนได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนาท่าเรือดังกล่าวได้โดยเร็ว

### ๓.๓ การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์

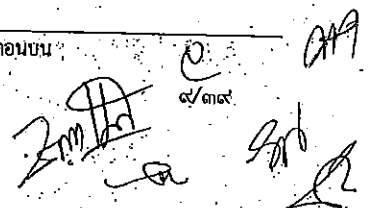
๓.๓.๑ ศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาและยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด / จังหวัด แผนยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนของ EEC ฯลฯ ตลอดจนแผนงาน/โครงการพัฒนา ที่มีหรือคาดว่าจะมีผลกระทบต่อโครงการ

๓.๓.๒ ศึกษา สืบค้น และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ข้อมูลปริมาณความต้องการใช้ร่องน้ำ ความต้องการใช้ท่าเทียบเรือ ในบริเวณพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งหมด สืบค้น ศึกษาและวิเคราะห์ทำการเดินเรือสำราญ พร้อมทั้งผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ

๓.๓.๓ ศึกษา สืบค้น และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม และนำผลการศึกษาความต้องการท่องเที่ยว และอื่นๆ ตลอดจนการเดินทาง มาวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ในประเภท/ขนาดและปริมาณการสัญจรทางน้ำในเส้นทางต่างๆ ของเรือสำราญขนาดใหญ่ และเรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งอุตสาหกรรม ธุรกิจหรือกิจกรรมต่อเนื่องใดๆ ที่มีผลต่อความต้องการใช้ท่าเทียบเรือสำราญ วิเคราะห์ผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจทั้งทางตรง ทางอ้อม และรวมถึงผลตอบแทนที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefit) โดยให้แสดงข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน อย่างน้อย ๑๐ ปีย้อนหลัง และคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ๒๐ ปี

๓.๓.๔ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจในการก่อสร้างท่าเทียบเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) โดยการเปรียบเทียบภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง บำรุงรักษาและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือ รวมทั้งความคุ้มค่าของการลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือเมื่อเทียบกับการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรืออื่นๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ให้พิจารณาองค์ประกอบโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ในช่วงต้น

๓.๓.๕ ประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในการลงทุนของงานตามทางเลือกที่เสนอแนะทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน โดยการเปรียบเทียบภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา กับผลประโยชน์ทาง



เศรษฐกิจในกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการ กับกรณีที่มีการก่อสร้างโครงการ วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งผลตอบแทนที่ไม่มีตัวตน (Intangible Benefit) โดยนำผลการศึกษาทางด้านวิศวกรรมและทางด้านสิ่งแวดล้อมมาประกอบการวิเคราะห์ ทั้งนี้ให้วิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและประเมินผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการในรูปของ Economic and Financial Internal Rates of Return พร้อมข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญที่จะเกิดขึ้น หาค่าผลตอบแทนของโครงการ (Internal Rate of Return, IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV) และอัตราผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio, B/C Ratio) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และการเงินของงานตามทางเลือกดังกล่าว ตลอดจนบรรยายเชิงคุณภาพในกรณีที่ไม่สามารถพิจารณาผลตอบแทนต่างๆ เป็นมูลค่าหรือตัวเงินได้ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เป็นต้น

๓.๓.๖ เสนอวิธีการ ระยะเวลา และประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทำเทียบเรือและสิ่งก่อสร้างอื่น ฯลฯ เป็นรายปีในอนาคต นอกจากนี้ให้นำเสนอแนวทางที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชน จะมีมาตรการร่วมกันในการเพิ่มจำนวนเรือสำราญ และนักท่องเที่ยวเรือสำราญต่างชาติเข้าสู่ประเทศไทยให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งมาตรการและแนวทางในการขยายฐานนักท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย

๓.๓.๗ ศึกษา เสนอแนะแนวทางดำเนินการในการพิจารณากำหนดเป้าหมาย ผลผลิต ผลลัพธ์ ตัวชี้วัดความสำเร็จของทุกระดับที่เกี่ยวข้อง (Indicator) ของโครงการ เพื่อประกอบการพิจารณาของกรมเจ้าท่า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการขั้นต่อไป ทั้งนี้จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการปฏิรูปราชการขนส่ง ตลอดจนสอดคล้องกับระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

### ๓.๔ การศึกษาความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการตามแนวทางของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๕๓ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ฉบับที่มีผลบังคับใช้วันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๒ รวมถึงฉบับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด และแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ ที่ปรับปรุงล่าสุด รวมทั้งกฎหมาย ระเบียบ ของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำของ สผ. (พ.ศ. ๒๕๖๑)

๓.๔.๑ ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์สภาพทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีความสอดคล้อง สัมพันธ์ หรือเกี่ยวข้องกับโครงการ โดยอย่างน้อยต้องให้นำหนักความสำคัญเป็นพิเศษ และครอบคลุมหัวข้อการศึกษาภายใต้ ๔ องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

#### (๑) ทรัพยากรกายภาพ

- ลักษณะภูมิประเทศ/ ภูมิสัณฐานชายฝั่งทะเล
- ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
- สมุทรศาสตร์
- อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
- เสียงและความสั่นสะเทือน

- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน
- คุณภาพน้ำทะเล
- อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน
- ทรัพยากรดิน
- ภูมิสังฐานชายฝั่งทะเล
- การแพร่กระจายตะกอน

(๒) ทรัพยากรชีวภาพ

- นิเวศวิทยาบนบก
- ทรัพยากรป่าไม้
- ทรัพยากรสัตว์ป่า
- นิเวศวิทยาทางทะเล

(๓) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- การคมนาคมขนส่งทางบกและทางน้ำ
- แหล่งน้ำและการใช้น้ำ
- อุตสาหกรรม
- การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (พลังงาน สายเคเบิลไฟฟ้าใต้ทะเล ระบบสื่อสาร และการใช้ไฟฟ้า)
- การจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล
- การป้องกันระงับอัคคีภัย และอันตรายร้ายแรง

(๔) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
- การเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน
- การสาธารณสุขและสุขภาพ
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- การมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ต้องสำรวจและเก็บตัวอย่างในภาคสนาม เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงให้ถูกต้อง ชัดเจน ครบคลุมและเพียงพอในการคาดการณ์และประเมินผลกระทบ ต่อไป การเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างจะต้องเป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นผู้กำหนด โดยข้อมูลการวิเคราะห์ตัวอย่างที่ได้จากห้องปฏิบัติการ จะต้องมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์ โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยราชการ และต้องมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงานด้วย

๑๑/๓๔

นอกจากนี้ ให้ทำการสำรวจทรัพยากรทางธรรมชาติทางทะเลในพื้นที่โครงการให้เป็นข้อมูลปัจจุบัน รวมทั้งการประเมินผลกระทบเชิงสังคม โดยอาจพิจารณาจากมูลค่าการให้บริการของระบบนิเวศ (Ecosystem Services) ที่ขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของทะเล อาทิ ด้านการประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การท่องเที่ยว ทั้งนี้ ที่ปรึกษาอาจพิจารณาให้หน่วยงานกลาง เช่น สถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น เข้าร่วมในการสำรวจ ศึกษาทบทวนในเรื่องดังกล่าวได้ด้วย และให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยอย่างกว้างขวาง แล้วนำผลการประเมินดังกล่าวซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนทางอ้อม มาประกอบการคำนวณผลตอบแทนทางเศรษฐกิจด้วย อันได้แก่

- ผลกระทบจากการสูญเสียสัตว์หน้าดินจากการขุดลอกร่องน้ำ
- ผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพในบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากมลภาวะที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างและการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ โดยเฉพาะผลกระทบต่อนิเวศปะการัง หญ้าทะเล และป่าชายเลน
- ผลกระทบด้านสภาพอากาศ มลภาวะจากการขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางบกที่หนาแน่นขึ้น รวมทั้งน้ำเสียและคราบน้ำมันที่อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำจากกิจกรรมท่าเรือได้
- ความเสี่ยงและต้นทุนที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุร้ายแรง เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมท่าเทียบเรือได้

๓.๔.๒ การประเมินทางเลือกรูปแบบโครงการ และการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ จะต้องเสนอทางเลือก โดยอาจเป็นทางเลือกเกี่ยวกับสถานที่ตั้งหรือวิธีดำเนินการของโครงการ ทั้งนี้ ทางเลือกที่เสนอทุกทางเลือกต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ มีเหตุผลว่าบรรลุเป้าหมายและความจำเป็นในการมีหรือไม่มีโครงการอย่างไร มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในทุกทางเลือกและจะต้องคำนึงถึงข้อมูลด้านสุขภาพและสังคมของประชาชนบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว พร้อมแสดงเหตุผลและความจำเป็นประกอบ

(๑) ทางเลือกในการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องเสนอทางเลือกรูปแบบโครงการ โดยทางเลือกที่เสนอทุกทางเลือกจะต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ มีเหตุผลว่าบรรลุเป้าหมายและความจำเป็นในการมีโครงการหรือไม่มีโครงการอย่างไร มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในทุกทางเลือก และจะต้องระบุทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดที่จะดำเนินโครงการ พร้อมแสดงเหตุผลและความจำเป็นประกอบ

(๒) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะต้องประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ทั้งที่เป็นผลกระทบโดยตรง และผลกระทบทางอ้อมต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ พร้อมทั้งแยกประเภททรัพยากรเป็นชนิดที่สามารถฟื้นฟูได้และฟื้นฟูไม่ได้ รวมทั้งให้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในทุกทางเลือกของโครงการเปรียบเทียบกัน

(๓) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งด้านบวกและด้านลบ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ให้ครอบคลุมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของตัวโครงการเอง และของโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงและที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยต้องทำการแยกประเภทของกิจกรรม และบรรยายลักษณะการดำเนินกิจกรรมให้ชัดเจน พร้อมทั้งแยกประเภททรัพยากรธรรมชาติเป็นชนิดที่สามารถฟื้นฟูได้และฟื้นฟูไม่ได้ ทั้งนี้ให้ระบุผลกระทบที่อาจมีผลต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ พร้อมทั้งให้ระบุเหตุผลหรือหลักเกณฑ์ประกอบการประเมินดังกล่าวด้วย



(๔) ประเมินอันตรายร้ายแรงอันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการที่มีความเสี่ยงในพื้นที่ ฯลฯ โดยให้ครอบคลุมการศึกษาในขั้นตอนต่างๆ ได้แก่ การจำแนกอันตราย การวิเคราะห์อันตรายเชิงปริมาณ และมาตรการลดผลกระทบและแผนฉุกเฉิน

(๕) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้แยกเป็นแต่ละประเด็น และจะต้องแสดงสาเหตุของผลกระทบ ลักษณะผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม และระดับความรุนแรงของผลกระทบใดบ้างที่มีนัยสำคัญ โดยให้น้ำหนักความสำคัญในสาขาวิชาที่คาดว่าจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เช่น คุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางทะเล เศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุขและสุขภาพ และการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น

(๖) การประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น ควรแสดงในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้ เพื่อความสะดวกในการเปรียบเทียบค่ามาตรฐานและประโยชน์ในการติดตาม ตรวจสอบ ในอนาคตสามารถอ้างอิงแหล่งที่มาได้และเป็นที่ยอมรับ รวมทั้งต้องแสดงที่มาของข้อมูลตัวเลขต่างๆ ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลไว้ในรายงานอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของตัวเลขและวิธีการคำนวณได้

(๗) ประเมินผลกระทบด้านสังคมที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการ อาทิ การประกอบอาชีพ วิถีชีวิต ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรม ทัศนคติ การพัฒนาชุมชน ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ฯลฯ ทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ทั้งนี้ให้ยึดถือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สม.

(๘) ประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ ต้องพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องตามหลักการของการประเมินความเสี่ยง ได้แก่ การระบุถึงคุกคามสุขภาพ (Hazard Identification) ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณกับการตอบสนอง (Dose-Response Relationship) การประเมินการสัมผัส (Exposure Assessment) และการจำแนกลักษณะความเสี่ยง (Risk Characterization) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจะต้องแสดงให้เห็นความเชื่อมโยง ทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อมในทางกายภาพ ชีวภาพ สังคมที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ เมื่อประเมินผลกระทบแล้วเสร็จจึงทำการจัดระดับความสำคัญของผลกระทบ และกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สม.

๓.๔.๓ ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องระบุลักษณะและขอบเขตของผลกระทบ จากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยมีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- ผลกระทบจากการพังกระจายของตะกอนจากการก่อสร้าง
- ผลกระทบจากการกีดขวางการไหลของน้ำในแม่น้ำ อันเนื่องมาจากโครงสร้างต่างๆ
- ผลกระทบจากการขนส่งทางน้ำและทางบก
- ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการต่อสภาพระบบนิเวศทั้งทางบก และในน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวทางระบบนิเวศ
- ผลกระทบต่อสายเคเบิลใต้ทะเล
- ผลกระทบทางสุขภาพที่อยู่ โดยรอบโครงการและคนงานในโครงการ เป็นต้น
- การป้องกันอุบัติเหตุ ความปลอดภัย และอัคคีภัย
- ผลกระทบจากน้ำเสีย คราบน้ำมัน ขยะมูลฝอย จากกิจกรรมของเรือ เป็นต้น

ทั้งนี้ต้องใช้เครื่องมือหรือกลไกต่างๆ ที่เชื่อถือได้และมีความแม่นยำมาช่วยในการคาดการณ์ และประเมินผลกระทบ

๓.๔.๔ ศึกษาผลกระทบต่อชุมชนและสังคม วัฒนธรรม อาชีพ ความปลอดภัย และวิถีชีวิต ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ โดยผนวกรวมไปกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานของรัฐ และบุคคลอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจของรัฐ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแนวทางระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ ตลอดจนรวมทั้งกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ให้ครบถ้วนทั้งกลุ่มเป้าหมาย รูปแบบหรือวิธีการ และกิจกรรมการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ให้สอดคล้องเหมาะสมกับขั้นตอนและระยะเวลาการศึกษา

๓.๔.๕ การเสนอมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

(๑) เสนอแนวทางและมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบ ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ดังนั้นจะต้องกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ตามที่ได้ประเมินไว้ รวมทั้งการชดเชยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และให้เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

(๒) เสนอมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเฝ้าระวังผลกระทบ โดยมีรายละเอียดชัดเจนที่จะใช้เป็นแนวทางดำเนินการ โดยจะต้องกำหนดพื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ ค่าใช้จ่าย และหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเป็นสำคัญ

๓.๔.๖ ในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำรายงานให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ สำหรับแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ให้ปฏิบัติตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพตามที่ สผ. กำหนดสำหรับในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในช่วงกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงการประเมินและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และในช่วงอื่นๆ ให้ที่ปรึกษาดำเนินงานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมปีพ.ศ.๒๕๕๓ อย่างเคร่งครัด

๓.๔.๗ กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการชดเชย

(๑) จะต้องเสนอมาตรการ วิธีการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่มีความเหมาะสมที่สุด ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละผลกระทบ ซึ่งต้องครอบคลุมมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบทางสังคมและสุขภาพ โดยยึดแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย สผ.

๑๔/๓๔  
[Handwritten signatures and initials]

(๒) เสนอแนะข้อดี-ข้อเสียของทางเลือกในแต่ละมาตรการ ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและระยะดำเนินการ ก่อนที่จะสรุปเสนอมาตรการที่เหมาะสมที่สุด เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกแนวทางและมาตรการที่เกิดประสิทธิผลมากที่สุด

(๓) ในกรณีที่โครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้เกิดความเสียหายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ที่ปรึกษาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันความเสี่ยงอันก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้เกิดความเสียหายที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเสนอแผนฉุกเฉิน หรือแผนระงับเหตุเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาและการชดเชยที่ชัดเจน ซึ่งควรมีรายละเอียดเพียงพอที่จะนำไปใช้งานได้ทันที

(๔) ให้นำเสนอเบื้องต้นแผนการจัดการของเสียจากเรือและท่าเทียบเรือ โดยใช้หลักดำเนินการตามสากล เช่น ข้อกำหนดของ MARPOL ๗๓/๗๘ ซึ่งอย่างน้อยต้องครอบคลุมของเสียปนเปื้อน น้ำมัน น้ำเสีย ขยะทั่วไป ขยะอันตราย ขยะติดเชื้อ และน้ำอับเฉาเรือ เป็นต้น

(๕) ประเมินการด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งค่าชดเชยที่อาจเกิดขึ้น

ทั้งนี้มาตรการป้องกัน และแก้ไขลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต้องผนวกรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขด้านสุขภาพและสังคมไว้ด้วย

๓.๔.๘ กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ

(๑) เสนอมาตรการ วิธีการ และแผนการดำเนินการในการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมทางวิชาการและการปฏิบัติการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการติดตามและประเมินผลภายหลังการดำเนินโครงการหรือกิจการ

(๒) แสดงหลักการและเหตุผลที่ใช้ประกอบกำหนดพารามิเตอร์ หรือปัจจัยที่จะทำการติดตามตรวจสอบ ตำแหน่งสถานีและขอบเขตของพื้นที่ วิธีการดำเนินการ ผลลัพธ์ที่ต้องการ ผู้รับผิดชอบระยะเวลา และงบประมาณในการดำเนินการ

๓.๔.๙ จัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ

ที่ปรึกษาจะต้องสรุปข้อเสนอแนะ โดยนำเสนอเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ซึ่งจะต้องระบุถึงหลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบ และงบประมาณ โดยแผนดังกล่าวจะต้องเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งนำเสนอ รูปแบบวิธีการตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการให้เป็นไปตามที่ สผ. กำหนด แผนฯ ดังกล่าวควรประกอบด้วยแผนย่อยๆ ดังนี้

(๑) แผนการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ และวิธีการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องนำมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ โดยครอบคลุมการดำเนินการตามมาตรการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

(๒) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ มาตรการและวิธีการติดตามตรวจสอบ จะต้องนำมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ โดยครอบคลุมการดำเนินการตามมาตรการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

(๓) แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ที่ปรึกษาจะต้องทบทวนและเสนอแผนการดำเนินการในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินตามที่ได้คาดการณ์ไว้ว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ โดยแผนที่เสนอจะต้องมีรายละเอียดขั้นตอน

และวิธีการในการปฏิบัติ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็น งบประมาณ ผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ และหน่วยของรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

(๔) แผนปฏิบัติการด้านประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาจะต้องทบทวนและเสนอแผนการดำเนินกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ทุกขั้นตอน และต่อเนื่องในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อเสนอแนวทางการประชาสัมพันธ์เสริมสร้างความเข้าใจและการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม และสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของชุมชนในพื้นที่โครงการ

(๕) แผนพัฒนาคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของชุมชน ที่ปรึกษาจะต้องเสนอแผนการพัฒนาคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของชุมชน โดยจัดทำเป็นแผนรวมครอบคลุมตลอดระยะเวลาของการศึกษา โดยมีรายละเอียดของกิจกรรมที่จะดำเนินการ ผู้รับผิดชอบในแต่ละกิจกรรม กลุ่มเป้าหมาย เทคนิคและวิธีการ ช่วงเวลา ระยะเวลาและผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๔.๑๐ จัดทำกระบวนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และจะต้องดำเนินการครอบคลุมประเด็นต่างๆ และกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยการดำเนินงาน ให้ปฏิบัติตามแนวทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรงทั้งด้านสุขภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

(๑) การดำเนินงาน ให้ปฏิบัติตามแนวทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรงทั้งด้านสุขภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

(๒) ทำการศึกษาระบุพื้นที่การทำกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งทำการสำรวจและเก็บข้อมูลรายละเอียดต่างๆ เช่น ที่ตั้งชุมชนและสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะประชากร จำนวนชุมชน รายชื่อผู้นำชุมชน เป็นต้น และนำข้อมูลที่ได้มาประกอบการวางแผนกำหนดกลุ่มเป้าหมาย กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินการการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยแสดงระดับความสำคัญของประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมของสถานที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ พร้อมทั้งแสดงข้อมูลของผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อจัดลำดับความสำคัญดังกล่าว พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบการใช้สื่อต่างๆ และขอบเขตของเนื้อหาที่จะนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลไปยังประชาชนและรับฟังความคิดเห็น โดยสื่อที่ใช้จะต้องมีความเหมาะสม เข้าใจง่าย และเข้าถึงแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้โดยง่ายและรวดเร็ว

(๓) เสนอแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เข้ามามีส่วนร่วมในการนำเสนอประเด็นห่วงกังวลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ โดยการจัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นในขั้นตอนการกำหนดขอบเขต การประเมินและจัดทำรายงานและ

๑๖/๓๑  
[Handwritten signatures and initials]

การทบทวนร่างรายงานของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ รวมถึงการให้ข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งจัดทำเป็นแผนรวมครอบคลุมตลอดระยะเวลาของการศึกษา และแผนการจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นในแต่ละขั้นตอนของรายงานดังกล่าวข้างต้น เสนอต่อกรมเจ้าท่า เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนแจ้งให้ สผ. และสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) และหน่วยงานของรัฐผู้อนุญาตโครงการ รวมทั้งสาธารณชนรับทราบไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ทั้งนี้ประกอบด้วยรายละเอียดของกิจกรรมที่จะดำเนินการ ผู้รับผิดชอบในแต่ละกิจกรรมกลุ่มเป้าหมาย เทคนิคและวิธีการศึกษา ช่วงเวลา และระยะเวลา ผลที่คาดว่าจะได้รับ และวิธีการนำข้อคิดเห็นที่ได้รับไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาและกรรมนำเสนอข้อเสนอแนะต่อกรมเจ้าท่าอย่างชัดเจน นอกจากนี้ในส่วนของเทคนิคและวิธีการที่ใช้นั้น จะต้องมียรายละเอียดครบถ้วนครอบคลุมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การเผยแพร่ข้อมูล การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย และการรับฟังความคิดเห็น/เสนอแนะ รวมทั้งเหตุผลสนับสนุนการเลือกเทคนิคและวิธีการศึกษา

(๔) จัดทำเอกสารเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

- **ขั้นการกำหนดขอบเขต (ค๑)** เนื้อหาของเอกสารเผยแพร่ ประกอบด้วย ความเป็นมา ความจำเป็น แหล่งเงินทุน กระบวนการ และแนวทางในการดำเนินโครงการ รวมถึงนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และร่างข้อเสนอการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมิน โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

- **ขั้นการประเมินและจัดทำรายงาน (ค๒)** เอกสารเผยแพร่ ประกอบด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด กำลังการผลิต และขนาดพื้นที่โครงการหรือกิจการ ข้อมูลเกี่ยวกับมลพิษด้านต่างๆ ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่รองรับน้ำทิ้งหรือของเสียที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการรวมถึงปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อสุขภาพ แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ระยะเวลาที่คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินโครงการหรือกิจการ ชื่อเจ้าของโครงการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมาย เลขโทรศัพท์และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลเพิ่มเติมโดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

- **ขั้นการทบทวนร่างรายงาน (ค๓)** ให้จัดทำสรุปร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และเอกสารอื่นๆ ซึ่งประกอบด้วย เนื้อหาการสำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเผยแพร่แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน

(๕) จัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะตั้งแต่การกำหนดขอบเขตการศึกษา การประเมินและจัดทำรายงาน และการทบทวนร่างรายงาน การศึกษาเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาที่เหมาะสมและนำเสนอแนวทางในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพไม่น้อยกว่า ๒ ชั่วโมง และไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของเวลาในการจัดเวทีทั้งหมด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐในระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและนำเสนอประเด็นห่วงกังวล โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘ และแนวทางรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิด

๑๑/๓๕  
[Signatures]

ผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๖) ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของหน่วยงานของรัฐผู้อนุญาตโครงการ กรมเจ้าท่ามีสิทธิที่จะร้องขอให้คณะผู้ทำการศึกษาของที่ปรึกษาไปร่วมชี้แจงหรือนำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุม

(๗) ภายหลังจากจัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นการกำหนดขอบเขต จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมทั้งคำชี้แจง และนำเสนอขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

- ขั้นการประเมินและจัดทำรายงาน จัดทำรายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

- ขั้นการทบทวนร่างรายงาน จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งความเห็นหรือคำชี้แจงของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานอนุมัติ หน่วยงานอนุญาต หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ไม่เกิน ๗ วัน ภายหลังจากจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะ

ทั้งนี้การรวบรวมสรุปข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ได้รับมาในแต่ละครั้ง จะต้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษาเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพน้อยที่สุด รายงานทุกฉบับที่กรมเจ้าท่าพิจารณาปรับปรุงแก้ไขแล้ว ให้ที่ปรึกษาจัดทำเป็นรายงานสรุปสำหรับให้กรมเจ้าท่าใช้ประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

### ๓.๕ การศึกษาทางด้านการบริหารท่าเทียบเรือ

๓.๕.๑ ศึกษากฎระเบียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัด และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือโดยเฉพาะในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) รวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัด และข้อกำหนดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระจายอำนาจให้ราชการหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓.๕.๒ ศึกษาแนวทางการจัดองค์กรการบริหารและการจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพเสนอแนะแนวทางและมาตรการที่จะมีผลให้สามารถบริหารท่าเทียบเรือเกิดประโยชน์สูงสุดได้

๓.๕.๓ พิจารณาศึกษาแนวทาง/อัตราการใช้บริการท่าเทียบเรือหรืออัตราค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในอัตราที่เหมาะสมและควรจะเป็น เพื่อเป็นแนวทางให้ภาครัฐในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ที่จะเข้าบริหารท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ อัตราที่จะจัดเก็บจะต้องเป็นอัตราที่ส่งเสริมและชักจูงให้เกิดการขยายตัวในการใช้บริการของเรือ และเป็นการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ โดยพิจารณาข้อกำหนดตามระเบียบของกรมธนารักษ์ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมด้วย

๓.๕.๔ ศึกษาและเสนอแนะข้อมูลการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ของประเทศต่างๆ ในทวีปอเมริกา ยุโรป เอเชีย ออสเตรเลีย และประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีศักยภาพสูง

งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

(ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี)

๑๘/๓๕  
[Handwritten signatures and initials]

และมีความล่าช้าด้านกาพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) เพื่อให้ทราบศักยภาพและแนวทางการพัฒนาท่าเรือดังกล่าว อันจะเป็นแนวทางประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ รวมทั้งอาจจัดให้มีการศึกษาดูงาน (Technical Visit) การก่อสร้างหรือการบริหารจัดการท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาขีดความสามารถเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เช่น ประเทศสิงคโปร์, ฮองกง, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย, สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ หรือประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป เป็นต้น อันจะเป็นประโยชน์ในการนำมาเป็นแบบอย่างของการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทย นอกจากนี้ ที่ปรึกษาอาจจัดให้มีการทัศนศึกษาและการศึกษาดูงาน (Technical Visit) บนเรือสำราญเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการ ต่อไป

### ๓.๖ งานทางด้านกาประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

#### ๓.๖.๑ งานด้านกาประชาสัมพันธ์

เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับโดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง และมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ และเพื่อให้ผลการสำรวจ ออกแบบสอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย ที่ปรึกษาจะต้องมีทีมงานทางด้านกาประชาสัมพันธ์เป็นการเฉพาะ ซึ่งจะต้องทำงาน/ประสานงานในพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงช่วยเหลือกรมฯ ในการแถลงข่าวหรือประชาสัมพันธ์โครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาดำเนินงาน ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ตามความเหมาะสม และจัดให้มีการสัมมนาโครงการในพื้นที่อย่างน้อย ๓ ครั้ง ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนราชการ เอกชน และประชาชนในท้องถิ่น โดยให้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมในหลายรูปแบบ เช่น จัดทำวีดิทัศน์แสดงรายละเอียดโครงการและภาพ Perspective เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเห็นภาพชัดเจน (VDO Presentation) สไลด์ Power Point ประกอบการบรรยายที่ทันสมัย และแผ่นพับ เป็นต้น ในการจัดประชาสัมพันธ์แต่ละครั้งที่ปรึกษาควรจะมีภาพ ๓ มิติเคลื่อนไหว (๓D-Animation) เพื่อนำเสนอรูปแบบโครงการให้ผู้เข้าร่วมการประชาสัมพันธ์เข้าใจโครงการได้โดยง่าย การจัดประชาสัมพันธ์โครงการต้องให้สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘ รวมทั้งกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ

ภายหลังการสัมมนาทุกครั้ง ที่ปรึกษาต้องจัดทำสรุปผลการสัมมนา และเสนอแนะแนวทางการดำเนินการที่จะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ นอกจากนี้ที่ปรึกษาต้องเสนอปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินโครงการที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม อาชีพ ความปลอดภัย วิถีชีวิต หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม และอาจนำไปสู่ข้อโต้แย้งหลายฝ่าย (หากมี) และนำความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานของรัฐ และบุคคลอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจของรัฐ โดยหากมีกรณีดังกล่าว ที่ปรึกษาจะต้องร่วมดำเนินการในการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวจนแล้วเสร็จ โดยค่าใช้จ่ายต่างๆ ถือว่าได้รวมไว้ในงานประชาสัมพันธ์แล้วทั้งสิ้น นอกจากนี้ที่ปรึกษาต้องจัดทำเอกสารประกอบประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสมเข้าใจง่าย ดึงดูดความสนใจ และส่งมอบให้กรมฯ ซึ่งประกอบด้วย

- วิดีทัศน์ (VDO Presentation) แสดงรายละเอียดโครงการในแต่ละช่วงการดำเนินงานที่ดึงดูดความสนใจ ครั้งละ ๑๐ นาทีเป็นอย่างน้อย โดยให้จัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๒ ครั้ง (ทั้งนี้ช่วงการจัดส่งสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ)

- Power Point ประกอบการบรรยายสรุปโครงการในรูปเอกสารสี และ CD-ROM อย่างน้อย ๑๐ ชุด/ครั้ง และเป็นเอกสารประกอบการบรรยาย จำนวนให้ครอบคลุมผู้เข้าร่วมสัมมนา (ทุกครั้งที่มีการสัมมนา/ประชาสัมพันธ์)

- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวนตามที่กำหนดผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นอย่างน้อย

- แบบจำลองกายภาพ (Mass Model) รายละเอียดโครงการ ๓ มิติโดยใช้วัสดุ และมาตราส่วนที่เหมาะสมในการใช้ตั้งแสดงในโอกาสต่างๆ ที่สามารถขนย้ายได้สะดวก โดยให้จัดทำแบบจำลองในชั้นการศึกษา จำนวน ๒ ชุด

- ภาพ ๓ มิติสวยงาม แสดงรายละเอียดของโครงการในมุมมองต่างๆ จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ รูป

- Info-graphic หรือการนำข้อมูลโครงการในด้านต่างๆ มาสรุปในรูปแบบสารสนเทศ ให้เกิดความเข้าใจต่อโครงการได้ง่าย รวดเร็วและชัดเจน ใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ รูปแบบ

๓.๖.๒ จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง และลดความวิตกกังวลเกี่ยวกับโครงการ อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ จะต้องดำเนินการให้เหมาะสมกับสถานการณ์และกลุ่มเป้าหมาย อาทิ การจัดทำบอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับ รูปสามมิติ info-graphic การเข้าพบ การออกสื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และเว็บไซต์ เป็นต้น โดยกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการ อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(๑) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์ท้องถิ่นในจังหวัด และสื่อวิทยุท้องถิ่นในอำเภอ/จังหวัดที่ตั้งของโครงการ โดยออกสื่อโทรทัศน์ท้องถิ่นอย่างน้อย ๘ ครั้ง แต่แต่ละครั้งมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑ นาที และออกสื่อวิทยุท้องถิ่นอย่างน้อย ๔๐ ครั้ง แต่แต่ละครั้งมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที (สามารถปรับปรุงระยะเวลาออกอากาศได้ตามความเหมาะสม โดยให้ระยะเวลาออกอากาศรวมไม่น้อยกว่าที่กำหนด) โดยข้อมูลจะต้องมีการปรับปรุงเนื้อหาอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๒) การประชาสัมพันธ์ผ่านหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น อย่างน้อย ๘ ครั้ง มีพื้นที่อย่างน้อย ๑/๒ ของหน้าหนังสือพิมพ์ เป็นหนังสือพิมพ์ในจังหวัดที่ตั้งของโครงการ ทั้งนี้ข้อมูลที่ประชาสัมพันธ์ ต้องมีการปรับปรุงอย่างน้อยทุก ๒-๔ สัปดาห์ เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๓) การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โดยจัดทำเว็บเพจให้แล้วเสร็จภายในเดือนที่ ๓ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา แสดงข้อมูลโครงการในเว็บไซท์กรมเจ้าท่า ทั้งนี้ข้อมูลที่ประชาสัมพันธ์ ต้องมีการปรับปรุงอย่างน้อยทุกเดือน มีการใส่เนื้อหาประเภท info-graphic ลงไปเพื่อความเข้าใจง่าย สะดวกรวดเร็วและชัดเจน เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ



(๔) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์ส่วนกลาง (Free TV) หรือดิจิตอลทีวี (Digital TV) ในช่วงเวลาที่น่าสนใจโดยวิธีทัศน์ เช่น สื่อทีวีช่อง ๓, ๕, ๗, ๙ เป็นต้น ครั้งละอย่างน้อย ๑ นาที รวมแล้วไม่น้อยกว่า ๔ ครั้ง และประสานงานช่อง ๑๑ (NBT) เพื่อนำเสนอเพิ่มในช่วงเวลาที่เหมาะสมไม่น้อยกว่า ๘ ครั้ง เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๕) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุส่วนกลาง ออกอากาศทางคลื่นวิทยุเอฟเอ็ม หรือ เอเอ็ม ที่มีผู้ฟังเป็นจำนวนมาก ไม่น้อยกว่า ๒๐ ครั้ง ความยาวครั้งละประมาณ ๑ นาที ในช่วงที่มีผู้ฟังมาก เช่น ช่วงเย็นเวลาประมาณ ๑๗.๐๐-๒๐.๐๐ น. เป็นต้น เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๖) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ส่วนกลาง โดยการผลิตพร้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้วยรูปแบบข่าว ภาพข่าว บทความ สัมภาษณ์ เผยแพร่ผ่านหนังสือพิมพ์ที่เป็นที่นิยม อาทิ ไทยรัฐ เดลินิวส์ ข่าวสด มติชน คมชัดลึก ไทยโพสต์ โพสต์ทูเดย์ เป็นต้น ไม่น้อยกว่า ๔ ครั้ง ขนาดไม่น้อยกว่า ¼ หน้า เนื้อหาข้อมูลที่จะใช้ในการประชาสัมพันธ์ สื่อ รูปแบบ ระยะเวลา และรายละเอียดต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ

(๗) จัดทำจดหมายข่าวเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่ แจกจ่ายให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการได้รับทราบข้อมูลโครงการ ความเคลื่อนไหวโครงการ และข่าวสารอื่นๆ จำนวน ๑๐ ชุด ชุดละ ๕๐๐ ฉบับ

อย่างไรก็ดี การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ตามรายละเอียดกำหนดข้างต้น ที่ปรึกษาสามารถนำเสนอปรับเปลี่ยนรายละเอียดได้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสม ดึงดูด และน่าสนใจ โดยอยู่บนพื้นฐานที่ราชการไม่เสียประโยชน์ และก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนดังกล่าวให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ

สำหรับข้อมูลการประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย ลักษณะโครงการ กิจกรรมและแผนงานโครงการ การดำเนินงานโครงการ ผลประโยชน์และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอื่นๆ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ช่องทางในการแสดงความคิดเห็น/ ร้องเรียน การติดต่อกับโครงการ ผลการรวบรวมข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน และการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนต่างๆ โดยการนำเสนอข้อมูลจะต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและสถานการณ์ในช่วงต่างๆ

๓.๖.๓ จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เน้นลักษณะการสื่อสารแบบ ๒ ทางให้เกิดช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับลักษณะโครงการ สภาพปัญหา ทัศนคติ ความต้องการของประชาชน อันจะนำไปสู่ความเข้าใจ และร่วมมือในการพัฒนาโครงการประกอบด้วย

๑) การเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย เพื่อแนะนำตัวทีมงานชี้แจงลักษณะโครงการ และรับฟังนโยบายและข้อคิดเห็น อย่างน้อย ๑ ครั้ง

๒) การเข้าพบนายอำเภอพื้นที่เป้าหมาย ดำเนินการเช่นเดียวกับการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๑ ครั้ง

๓) การจัดประชุมกลุ่มย่อยส่วนราชการในท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย การจัดกลุ่มย่อยนี้ให้จัดแยกกันในพื้นที่ทำการของแต่ละส่วนราชการอันเป็นพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๔) จัดประชุมกลุ่มย่อย หมู่บ้านที่อยู่ริมทะเล ในพื้นที่โครงการที่เป็นเป้าหมาย การจัดประชุมให้จัดในแต่ละตำบลหรือตามความเหมาะสมในพื้นที่เป้าหมาย อย่างน้อย ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๕) จัดประชุมผู้ประกอบการประมง เติมนเรือ ขนส่งสินค้า อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว เรือครุสมจรีน่า เฟอร์รี่ และผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดพื้นที่เป้าหมายและพื้นที่ใกล้เคียง อย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ คน

๓.๖.๔ การจัดประชุมสัมมนาในระดับจังหวัด ๒ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คนในจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย โดยเชิญตัวแทนหน่วยราชการส่วนกลาง ได้แก่ กรมประมง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจการเดินเรือสำราญทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ ตัวแทนสายการบินเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ บริษัท/ห้างนิติบุคคล สมาคมที่เกี่ยวข้อง หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมการท่องเที่ยว องค์กรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น และส่วนราชการ องค์กรส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ส่วนราชการต่างๆ ในจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ. อบต. เทศบาล) สภาหอการค้าจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย สภาอุตสาหกรรมจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย การท่องเที่ยวจังหวัดพื้นที่เป้าหมาย และเครือข่ายภาคประชาชนต่างๆ เป็นต้น

๓.๖.๕ การจัดประชุมชี้แจงเรื่องเทคนิคและรูปแบบท่าเทียบเรือ (Technical Hearing) จำนวนอย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน โดยเชิญผู้มีส่วนได้เสีย และผู้สนใจเข้าร่วมประชุม โดยจัดบรรยายลักษณะ รูปแบบท่าเรือ กิจกรรม การบริหาร กระบวนการและวิธีการก่อสร้างอย่างละเอียด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถามและแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะถึงรูปแบบ การออกแบบ รายละเอียดต่างๆ ผลกระทบในระหว่างก่อสร้าง และหาข้อสรุปร่วมกันถึงรูปแบบและวิธีการก่อสร้างที่ยอมรับได้ ที่ปรึกษาต้องนำข้อคิดเห็น และข้อสรุปจากการประชุม มาปรับปรุงแบบก่อสร้าง และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน อีกทั้งจัดการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน (Market Sounding) จำนวนอย่างน้อย ๑ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน โดยเชิญกลุ่มธุรกิจทั้งในและนอกประเทศที่มีศักยภาพในการร่วมลงทุนโครงการเข้ารับฟังข้อมูลและให้ข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งวิเคราะห์บทสรุปว่าโครงการมีความน่าสนใจในการลงทุนในมุมมองของภาคเอกชนหรือไม่ อย่างไร

๓.๖.๖ จัดให้มีผู้รับฟังความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียนในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยมีการรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหามาเป็นประจำทุกเดือน

๓.๖.๗ ในกรณีที่มีกิจกรรมการชุมชน การประชุม การปราศรัย การเสวนา/สัมมนา หรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะในพื้นที่หรือนอกพื้นที่โครงการ ที่ปรึกษา จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าร่วมสังเกตการณ์และร่วมชี้แจงทุกครั้ง โดยผู้ที่เข้าร่วมจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีความเข้าใจเป็นอย่างดีในโครงการ ทั้งนี้ให้จัดเตรียมสื่อและเอกสารประกอบการชี้แจงที่เหมาะสมกับสถานการณ์ในการเข้าร่วมแต่ละครั้งด้วย

๓.๖.๘ เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการจำนวน ๑ คน ให้มาปฏิบัติงานประจำเต็มเวลาที่กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร โดยต้องเป็นผู้มีการศึกษาอย่างต่ำระดับปริญญาตรี ใช้โปรแกรม MS-Office ได้ดี คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา การเปลี่ยนตัวหรือแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ฯ ใหม่จะทำได้หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ ก่อน โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดที่ปรึกษาเป็นผู้รับผิดชอบ

คณะกรรมการฯ มีสิทธิที่จะขอให้เปลี่ยนเจ้าหน้าที่ฯ นั้นโดยแจ้งเป็นหนังสือไปยังที่ปรึกษา และที่ปรึกษาจะต้องทำการเปลี่ยนตัวโดยพลัน โดยไม่คิดราคาเพิ่มหรืออ้างเป็นเหตุเพื่อขยายอายุสัญญาอันเนื่องมาจากเหตุนี้

การดำเนินงานตามข้อ ๓.๖ ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มดำเนินการภายใน ๓ เดือนนับถัดจากวันลงนามในสัญญา และจะต้องดำเนินการต่อเนื่องไปจนถึงวันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญานี้แล้ว ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามข้อ ๓.๖ จำนวน ๑๐ ชุด ส่งให้คณะกรรมการฯ เป็นประจำทุก ๒ เดือน

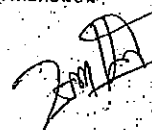
### ๓.๗ การสำรวจออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น

วัตถุประสงค์ของการสำรวจออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น เพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดนำมาใช้ประกอบการดำเนินงานศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน สร้างความเข้าใจและมั่นใจให้แก่นักลงทุน ยืนยันความเป็นไปได้ในทางเทคนิคของงานด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมในการพัฒนาโครงการ มิได้มีเป้าหมายที่จะนำรูปแบบที่ได้ ไปเพื่อทำการประกวดจ้างเหมาก่อสร้างแต่อย่างใด

๓.๗.๑ ทำการสำรวจเพิ่มเติมตามความจำเป็น เพื่อรวบรวมข้อมูลภาคสนามสำหรับใช้ในการออกแบบรายละเอียด ให้เจาะสำรวจสภาพชั้นดินไม่ต่ำกว่า ๖ หลุม

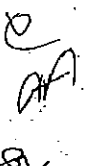
๓.๗.๒ ทำการออกแบบรายละเอียดเบื้องต้นขององค์ประกอบโครงการ เช่น งานสถาปัตยกรรม โครงสร้าง งานสถาปัตยกรรมตกแต่งภายใน งานวิศวกรรมโครงสร้างและวิศวกรรมระบบ หน้าทำเทียบเรือ หลักผูกเรือ หลักกันกระแทก ยางกันกระแทก ร่องน้ำทางเดินเรือ แอ่งจอดเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ ถนนทางเชื่อมท่าเรือ อาคารพักคอย สายพานลำเลียงกระเป๋า ทางขึ้นลงเรือ (Gangway) อาคารประกอบต่างๆ การปรับภูมิทัศน์ ระบบจราจรบริเวณท่าเรือ ที่จอดรถ การเชื่อมต่อถนนภายในท่าเรือกับถนนหลักภายนอก ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ระบบประปา ระบบสุขาภิบาล บำบัดน้ำเสีย ระบบระบายน้ำ ระบบน้ำสะอาด ระบบดับเพลิง ระบบสื่อสาร การจัดการร้านค้า สถานที่เติมน้ำมันเรือ ช่องขายบัตรโดยสาร ที่ทำการสายการเดินเรือ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร การจัดการการไหลของผู้โดยสารเข้าและขาออก ระบบรักษาความปลอดภัย ท่าเทียบเรือมารินา (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ขนส่งรถยนต์ (ถ้ามี) ท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว (ถ้ามี) และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ตามแนวทางเลือกที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุด โดยให้มีผลกระทบที่น้อยที่สุด และต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม อีกทั้งคำนึงถึงความคิดเห็นของชุมชนตลอดจนมีรูปแบบที่สวยงาม สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นจุดเด่น (Land Mark) ของชุมชน และควรออกแบบเพื่อสร้างสัญลักษณ์การท่องเที่ยวชุมชน ในบริเวณท่าเทียบเรือด้วย

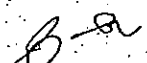
๓.๗.๓ วางแผนและกำหนดขั้นตอนของการก่อสร้าง รวมทั้งรายละเอียดของเครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้างที่จำเป็น ตลอดจนเสนอแหล่งวัสดุต่างๆในการก่อสร้าง นอกจากนี้ให้จัดทำภาพสามมิติ และวิดีโอที่แสดง



๒๓/๓๑







องค์ประกอบโครงการให้ชัดเจนสวยงาม และจัดทำหุ่นจำลองกายภาพของท่าเรือในมาตราส่วนที่เหมาะสมจำนวน ๒ ชุดด้วย

๓.๗.๔ ประเมินปริมาณงาน จัดทำราคากลางค่าก่อสร้างของโครงการตามหลักเกณฑ์ของ กรมบัญชีกลางล่าสุด ค่าบำรุงรักษา รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติงานโครงการ โดยราคากลางค่าก่อสร้างจะต้องมี หลักฐานแสดงที่มาของราคานั้นด้วย (Back-up Sheet)

๓.๗.๕ จัดทำเอกสารแบบรายละเอียดเบื้องต้นในขั้นสุดท้าย รายการประกอบแบบ เงื่อนไขและ ข้อกำหนดต่างๆ ในกรก่อสร้าง รวมทั้งเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรพัฒนาโครงการ ต่อไป

๓.๘ การจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน

เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๘.๑ งานจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนให้มีรายละเอียดตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ และตามที่คณะกรรมการนโยบาย การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) ประกาศกำหนด

ให้ที่ปรึกษา จัดทำความเห็นที่เป็นเอกเทศต่อผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแสดงไว้เป็นส่วนหนึ่งของ รายงาน เพื่อรับรองว่าที่ปรึกษา ได้ใช้ความรู้ความสามารถตามหลักวิชาชีพในการตรวจสอบวิเคราะห์ และ จัดทำผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยประกอบไปด้วย

๓.๘.๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ หลักการและเหตุผลในการจัดทำโครงการ รวมถึงความ สอดคล้องกับแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน

๓.๘.๑.๒ สารสำคัญของโครงการ ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขอบเขตและระยะเวลา ของโครงการ และประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

๓.๘.๑.๓ ความพร้อมในการจัดทำและดำเนินโครงการที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อ ความสำเร็จของโครงการ รวมถึงความพร้อมในด้านกำลังคนหรือสิทธิในการใช้ทรัพย์สิน ผลกระทบต่อประชาชนจากการดำเนินโครงการ และกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

๓.๘.๑.๔ ความเป็นไปได้ของโครงการในด้านเทคนิค ด้านเทคโนโลยี ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมาย ด้านการเงิน และด้านเศรษฐศาสตร์ โดยต้องระบุสมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการด้วย ที่ปรึกษาต้องอธิบายความเหมาะสมด้านที่ตั้งโครงการ ความเหมาะสมของพื้นที่โครงการ และ ความเชื่อมโยงกับโครงการอื่นๆ ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว แนวทางการจัดหาที่ดินและการดำเนินการบริหารโครงการ

๓.๘.๑.๕ ความเสี่ยงของโครงการ รวมถึงการระบุความเสี่ยง การพิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิด ความเสี่ยง ผลกระทบในกรณีที่เกิดความเสี่ยงขึ้น และวิธีบริหารจัดการความเสี่ยงในด้านต่างๆ ที่ปรึกษาต้อง ระบุปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อมของแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนใน โครงการ จากนั้นควรวิเคราะห์ความเสี่ยงโดยการจำแนกความเสี่ยงตามประเภท อธิบายถึงลักษณะความเสี่ยง เหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุของความเสี่ยง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโครงการหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ ความรุนแรงของผลกระทบ ระบุผลกระทบต่างๆ เหล่านี้ ในเชิงปริมาณ (ถ้ามี) วิเคราะห์แนวโน้มและ ความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้ อีกทั้งควรระบุถึงการบริหารจัดการความเสี่ยง มาตรการ และ วิธีการปฏิบัติ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นด้วยซึ่งมีหัวข้อดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๒๕/๓๑/๒๕๖๒

(๑) ระบุความเสี่ยงของโครงการ จำแนกประเภท ประเมินความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยง

(๒) วิเคราะห์ความอ่อนไหวต่อตัวแปรที่สำคัญ (Sensitivity Analysis)

(๓) การทดสอบสถานการณ์สมมติ (Scenario Test)

(๔) การทดสอบ ภาวะวิกฤต (Stress Test)

(๕) วิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ (Financial risk and debt serviceability analysis)

๓.๘.๑.๖ ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การจัดสรรหน้าที่และความรับผิดชอบ การจัดสรรความเสี่ยงและการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน โดยคำนึงถึง การให้เอกชนใช้ความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญและนวัตกรรมในโครงการร่วมลงทุน โดยต้อง ทำการศึกษาทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ ทุกรูปแบบ รวมทั้งความสนใจและความพร้อม ของเอกชนในแต่ละรูปแบบ ที่ปรึกษาต้องอธิบายรายละเอียดตามหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) อธิบายทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุน โดยเปรียบเทียบแต่ละแนวทางโดยสรุป

(๒) จัดประชุมและสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นจากการประเมินความสนใจของ นักลงทุนภาคเอกชน (Market Sounding) ทั้งในส่วนของผู้ลงทุนและสถาบันทางการเงิน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูล ประกอบในการศึกษาและออกแบบโครงสร้างของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ตลอดจนเงื่อนไขที่เกี่ยวข้อง ต่างๆ ให้มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยจัดกิจกรรมในรูปแบบสัมมนา (Seminar) อย่างน้อย ๑ ครั้ง จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน

(๓) จัดสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่ให้ความสนใจ (Interview Session หรือ Market Interview) อย่างน้อย ๑ ครั้ง โดยมีระยะเวลาที่เพียงพอและเหมาะสม พร้อมทั้งอาศัยเทคนิคอื่นๆ ที่มี ประสิทธิภาพ โดยที่ปรึกษาจะต้องเสนอแนวทางการดำเนินงานให้กรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการ ขึ้นต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องทำเอกสารเผยแพร่ บอร์ดประชาสัมพันธ์ และวีดิทัศน์ และอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อใช้ ประกอบการจัดกิจกรรมประเมินความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน และกิจกรรมจัดสัมภาษณ์ภาคเอกชนด้วย

(๔) ชี้แจงแนวทางที่ถูกเลือก โดยอธิบายเหตุผลให้ชัดเจน

๓.๘.๑.๗ ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการ รวมถึงความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคดังกล่าว รวมถึงประเมินความพร้อมของกรมเจ้าท่าในด้าน บทบาทภารกิจของกรมเจ้าท่าตามประกาศในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ หากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ภารกิจของกรมเจ้าท่าเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ ให้นำเสนอแนวทางปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวด้วย

๓.๘.๑.๘ ผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยในการจัดทำรายงานฯ ให้ ที่ปรึกษานำความเห็นของหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชน มาประกอบการพิจารณาจัดทำรายงานฯ ด้วย ทั้งนี้ ให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด โดยที่ปรึกษาต้องจัดทำการรับฟัง ความคิดเห็นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้ ประมวลความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการในรูปแบบที่เสนอโดยสรุปความคิดเห็นของประชาชน ในประเด็นหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) ประโยชน์ของโครงการต่อประชาชน

(๒) ผลกระทบจากโครงการที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนโดยรวมทั้งด้านบวกและด้านลบ

(๓) คำแนะนำของประชาชนต่อโครงการ

(๔) การเปลี่ยนแปลงและ/หรือการแก้ไขมาตรการป้องกันแก้ไข/ลดผลกระทบโครงการ หลังจากได้ทำการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน (ถ้ามี)

(๕) ประเด็นสำคัญที่หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่สามารถหรือไม่เห็นควรให้ดำเนินการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ถ้ามี) โดยแนบผลการรับฟังความคิดเห็น ในภาคผนวกของรายงานฯ

๓.๘.๑.๙ ประโยชน์ของโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ ต่อภาครัฐ และต่อประชาชน อีกทั้งความสอดคล้องของโครงการต่อแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และกับโครงการอื่นๆ (ถ้ามี)

๓.๘.๑.๑๐ ประมาณการผลตอบแทนโครงการ กรณีการลงทุนและดำเนินโครงการโดยวิธี จัดทำปกติโดยภาครัฐ (Public Sector Comparator : PSC) ที่ปรึกษาต้องอธิบายรูปแบบการลงทุนรูปแบบ ดังกล่าวโดยครอบคลุมหัวข้อดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) การประมาณการรายได้ของโครงการ

(๒) การประมาณการต้นทุนของโครงการ

(๓) ประมาณการผลตอบแทนโครงการกรณีลงทุนและดำเนินโครงการโดยวิธีจัดทำปกติ โดยภาครัฐ (PSC)

๓.๘.๑.๑๑ ต้นทุนการดำเนินการ ที่ปรึกษาต้องอธิบายขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนิน โครงการของแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนโดยสังเขป และอธิบายแนวทางที่ถูกเลือกตามข้อเสนอ ของหน่วยงานเจ้าของโครงการในรายละเอียด สำหรับแนวทางอื่นๆ ที่ไม่ถูกเลือกให้พิจารณาอธิบายรายละเอียด เพิ่มเติมในภาคผนวก และในกรณีที่เป็นโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐร่วมด้วย ให้แสดง งบประมาณของภาครัฐที่จำเป็นตลอดระยะเวลาของโครงการด้วย ทั้งนี้การศึกษาและวิเคราะห์ในด้านต้นทุน การดำเนินงานควรมีรายละเอียดหัวข้อครอบคลุมเนื้อหา ดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) เงินลงทุนตลอดอายุโครงการ

(๒) แหล่งที่มาของเงินลงทุน

(๓) เงินลงทุนอื่น (ถ้ามี)

๓.๘.๑.๑๒ ประมาณการผลตอบแทน ที่ปรึกษาต้องอธิบายการประมาณการผลตอบแทนใน ด้านต่างๆ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial) และทางเศรษฐกิจ (Economic) ของแต่ละ แนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนโดยสังเขป และอธิบายแนวทางที่ถูกเลือกตามข้อเสนอของหน่วยงาน เจ้าของโครงการในรายละเอียด สำหรับแนวทางอื่นๆ ที่ไม่ถูกเลือกให้พิจารณาอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมใน ภาคผนวกโดยมีรายละเอียดดังนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) แนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ ให้อธิบายและพิจารณา เปรียบเทียบประมาณการผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการในแต่ละแนวทางโดยสังเขป

(๒) แนวทางที่ถูกเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ ให้อธิบายประมาณการ ผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการในรายละเอียด

๓.๘.๑.๑๓ ความพร้อมด้านการเงินของกรมเจ้าท่า ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์ความพร้อมด้าน การเงินของกรมเจ้าท่า ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

(๑) สรุปรู้นฐานะการเงินของหน่วยงาน เป็นเวลาย้อนหลังอย่างน้อย ๓ ปี เพื่อแสดงให้เห็น ว่ากรมเจ้าท่ามีความสามารถในการบริหารจัดการการเงิน

(๒) วิเคราะห์งบประมาณ และภาระทางการเงินของหน่วยงานอันเกิดจากโครงการ

(๓) ทำการเปรียบเทียบระหว่างกรณีในข้อ (๒) และกรณีที่ต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการลงทุนเองทั้งหมด เป็นตารางเปรียบเทียบกรณีดำเนินโครงการในลักษณะร่วมลงทุนกับเอกชน กับกรณีกรมเจ้าท่าดำเนินการเองโดยใช้งบประมาณของหน่วยงานเองทั้งหมด ว่าแต่ละกรณีต้องใช้รายการข้อมูลที่เป็นในการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Check List) งบประมาณทั้งหมดเท่าใด และมีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างไร รวมถึงผลกระทบจากโครงการอื่นๆ ของกรมเจ้าท่าด้วย

(๔) วิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ (Financial risk and debt serviceability analysis) กรณีจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง

๓.๘.๑.๑๔ การเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินการ ที่ปรึกษาต้องเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ ระหว่างการใช้งบประมาณของภาครัฐกับแต่ละแนวทางในการให้เอกชนร่วมลงทุน ทั้งนี้แนวทางและวิธีการเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าดังกล่าวให้วิเคราะห์ทั้งในด้านการเงินและด้านเศรษฐกิจ

๓.๘.๑.๑๕ ผลกระทบของโครงการทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาต้องศึกษาผลกระทบของโครงการ โดยให้ครอบคลุมทั้งผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมในแต่ละแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุน จากการดำเนินโครงการ ตลอดจนอธิบายแนวทางการป้องกัน ลด หรือแก้ไขเยียวยาผลกระทบดังกล่าว ในหัวข้อดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการ

(๒) ผลกระทบด้านการเมืองและความมั่นคงของประเทศ

๓.๘.๑.๑๖ กรณีศึกษาการดำเนินงานในต่างประเทศ ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์กรณีตัวอย่างการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ฮองกง อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม เป็นต้น อย่างน้อย ๒ พื้นที่ เพื่อให้ทราบรูปแบบ แนวทาง และการบริหารจัดการในการร่วมลงทุนดังกล่าว วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียและนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการต่อไป

๓.๘.๑.๑๗ รายละเอียดอื่นๆ ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์เพิ่มเติมรายละเอียดอื่นๆ ที่เห็นว่าเป็นสาระสำคัญ เป็นประโยชน์ และมีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอื่นๆ นอกเหนือไปจากพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาต้องศึกษาและจัดทำข้อมูลความร่วมมือในการบริหารจัดการโครงการของกรมเจ้าท่าทำกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายละเอียด อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการโครงการระหว่างกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการท่องเที่ยว ด้านตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจน้ำ ศุลกากร เป็นต้น

๓.๘.๒ กรณีที่ที่ปรึกษาเห็นว่ามีความจำเป็นที่ต้องกำหนดมาตรการสนับสนุนเพื่อให้โครงการร่วมลงทุนบรรลุวัตถุประสงค์ ให้ที่ปรึกษาระบุรายละเอียดของมาตรการสนับสนุน พร้อมทั้งเหตุผลและความจำเป็นในการให้การสนับสนุนดังกล่าว และความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการสนับสนุนในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ด้วย มาตรการสนับสนุนดังกล่าวได้แก่

๓.๘.๒.๑ สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน

๒๗/๓๑

๓.๘.๒.๒ สิทธิการเช่าที่ดินหรือสิ่งทวริมทรัพย์ในโครงการร่วมลงทุนที่มีระยะเวลาการเช่าไม่เกิน ๕๐ ปี โดยมีให้นำความในมาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

๓.๘.๒.๓ มาตรการสนับสนุนทางการเงินและไม่ใช้ทางการเงินอื่นตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนนั้น

ในกรณีที่มาตรการสนับสนุนใดต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน งบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง เพื่อใช้จ่ายในการให้ครุสนับสนุนแก่โครงการร่วมลงทุนดังกล่าว ที่ปรึกษาจะต้องนำเสนอแนวทางดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ และกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยละเอียด เพื่อให้กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติต่อไป

๓.๘.๓ ที่ปรึกษาจะต้องศึกษาและนำเสนอแนวทางในการคัดเลือกเอกชน ในกรณีที่ปรากฏในชั้นการศึกษาและวิเคราะห์โครงการว่า ไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีประมูล ให้ที่ปรึกษาระบุเหตุผลและความจำเป็น ข้อดีและข้อเสีย และประโยชน์ที่ภาครัฐและประชาชนจะได้รับ ไว้ในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการด้วย สำหรับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาใช้การคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล ให้ที่ปรึกษาศึกษารวบรวมตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด

๓.๘.๔ เพื่อประโยชน์และความรวดเร็วในการเสนอโครงการ ที่ปรึกษาสามารถเสนอให้กรมเจ้าท่าเชิญผู้แทนของหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการร่วมลงทุน เพื่อร่วมพิจารณาให้ความเห็นในการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการได้ เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม เป็นต้น

๓.๘.๕ ให้ที่ปรึกษาจัดทำหลักการของโครงการร่วมลงทุน เพื่อให้กรมเจ้าท่านำเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ หลักการของโครงการร่วมลงทุนให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

๓.๘.๕.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๓.๘.๕.๒ ขอบเขตของโครงการ

๓.๘.๕.๓ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ ระยะเวลาของโครงการ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการ และการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน

๓.๘.๕.๔ มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน

๓.๘.๕.๕ เหตุผลและความจำเป็นของการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล (ถ้ามี)

๓.๘.๕.๖ แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค ในกรณีที่มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง หรือปัญหาอุปสรรคที่อาจกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

๓.๘.๕.๗ เรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ PPP ประกาศกำหนด

เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้ว ให้ที่ปรึกษาจัดทำเอกสารดังกล่าวให้กรมเจ้าท่านำเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการ PPP ต่อไป

๒๘/๓๑  
๒๘



ในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมไม่เห็นชอบตามที่กรมเจ้าท่านำเสนอ ให้ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบอีกครั้ง เรื่อยไปจนกว่าจะได้ข้อยุติ

๓.๘.๖ เมื่อสมัคร เห็นว่าหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการมีความครบถ้วน สคร. จะนำเสนอคณะกรรมการ PPP เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน เมื่อคณะกรรมการ PPP ให้ความเห็นชอบแล้วจะแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักการนั้นต่อไป แต่ในกรณีที่คณะกรรมการ PPP ไม่เห็นชอบกับหลักการโครงการร่วมลงทุน จะได้แจ้งแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมหลักการของโครงการร่วมลงทุนก่อนนำเสนออีกครั้ง ตามกระบวนการขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องติดตามอำนวยความสะดวก ประสานงาน ปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม และช่วยเหลือกรมเจ้าท่าจนกว่าโครงการจะได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

๓.๘.๗ งานสนับสนุนกรมเจ้าท่าในการเสนอโครงการตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒

เมื่อกรมเจ้าท่า เห็นชอบผลการศึกษาดำเนินงานของที่ปรึกษาในการจัดทำหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แล้วเริ่มกระบวนการนำเสนอเอกสารดังกล่าวไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนกรมเจ้าท่านำเสนอ สคร. เพื่อให้คณะกรรมการ PPP ให้ความเห็นชอบแล้วจึงเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติให้ดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สคร. คณะกรรมการ PPP คณะรัฐมนตรี และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กรมเจ้าท่าร้องขอ การสนับสนุนดังกล่าว เช่น การจัดทำเอกสาร การร่วมตอบข้อซักถาม การร่วมประชุม การประสานงาน การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ การจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เป็นต้น ตลอดระยะเวลาการพิจารณาและกำเนินงานข้างต้นตามขั้นตอนรายละเอียดที่ระบุไว้ใน พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ จนกว่าโครงการจะได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

#### ๔. ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๔.๑ จัดทำผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับงานที่จะต้องปฏิบัติในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ โดยทางด้านเศรษฐกิจจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง และผู้เชี่ยวชาญด้านธุรกิจเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) เป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ ทางด้านวิศวกรรมจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมชายฝั่ง และด้านวิศวกรรมท่าเรือเป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ ด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านประชาสัมพันธ์จะต้องมีผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีประสบการณ์ และมีความสามารถในการประสานงานและสื่อสารที่มีความชัดเจนเข้าใจง่ายเป็นบุคลากรหลักที่สำคัญ

๔.๒ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อผูกพันตามสัญญา และจะต้องใช้ความรู้ ความชำนาญที่มีอย่างดีที่สุด เป็นไปตามมาตรฐานที่ยอมรับทางวิชาชีพนานาชาติ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงาน ด้วยความชำนาญ เอาใจใส่ และขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อกรมเจ้าท่าอย่าง สูงที่สุดตลอดระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการ

๔.๓ ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบในการสำรวจและจัดหาข้อมูลต่างๆ อันจำเป็นที่จะต้องใช้ในการศึกษา นี้เอง หากมีการนำเอาข้อมูลที่หน่วยงานต่างๆ จัดทำไว้แล้วนำมาใช้ ที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบในความถูกต้อง ของข้อมูลเหล่านั้น

๔.๔ ที่ปรึกษาจะต้องเข้ามาติดต่อกับ ปรึกษา และประสานงานกับคณะกรรมการตรวจรับพัสดุอย่าง สม่าเสมอ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามแนวทางที่ถูกต้อง เพื่อประโยชน์สูงสุดของกรมเจ้าท่า รวมทั้ง ที่ปรึกษาจะต้องแต่งตั้งตัวแทนของที่ปรึกษาเพื่อทำหน้าที่ในการติดต่อประสานงานกับกรมเจ้าท่า โดยอยู่ในการ กำกับดูแลของผู้จัดการโครงการ

๔.๕ บุคลากรหลักของที่ปรึกษาจะต้องเข้าร่วมประชุมและให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า โดยมิ ผู้ชำนาญการด้านที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการอยู่ในแต่ละกิจกรรม เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปอย่างรอบคอบ และ การที่บุคลากรหลักซึ่งเป็นผู้ชำนาญการด้านที่เกี่ยวข้องไม่เข้าร่วมประชุมและให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า จะถือว่าเป็น ข้อบกพร่องของที่ปรึกษา ยกเว้นกรณีที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย

๔.๖ ในช่วงการปฏิบัติงานตามสัญญา หากกรมเจ้าท่าและหรือที่ปรึกษาเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้อง เปลี่ยนบุคลากรหลัก หรือบุคลากรสนับสนุนคนใดที่เป็นประโยชน์ต่อกรมเจ้าท่า ที่ปรึกษาจะต้องทำการเปลี่ยน บุคลากรนั้นในทันทีที่ได้รับแจ้ง และจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

๔.๗ หากการปฏิบัติงานในการศึกษาสำรวจของที่ปรึกษานี้ กระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์หรือสร้างความ เสียหายให้กับบุคคลอื่นใดภายนอก ที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นๆ

๔.๘ รายงานการศึกษาและเอกสารต่างๆ ที่ที่ปรึกษาจัดทำขึ้น และเสนอต่อกรมเจ้าท่าให้ ตกเป็นสมบัติของกรมฯ และกรมฯ สามารถใช้ประโยชน์จากรายงานและเอกสารเหล่านั้นได้อย่างเต็มที่

๔.๙ ที่ปรึกษาจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อการตัดสินใจ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมของงานที่ เสนอแนะในการออกแบบ อย่างไรก็ตาม กรมฯ สงวนสิทธิ์ในการหักล้างการตัดสินใจของที่ปรึกษาในเรื่องต่างๆ ที่ เกี่ยวกับการทำงาน กรมฯ จะรับผิดชอบเรื่องการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการหักล้างการตัดสินใจของ ที่ปรึกษา

๔.๑๐ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมแผนการดำเนินงานต่างๆ ภายในกำหนดเวลาและเร่งรัดปฏิบัติงานให้ เป็นไปตามแผน ความล่าช้าใดๆ ที่เกิดขึ้นในส่วนของที่ปรึกษาจนเป็นเหตุให้ที่ปรึกษาไม่สามารถส่งมอบงาน ภายในกำหนดเวลา จะมีผลโดยตรงต่อการพิจารณาคุณสมบัติของที่ปรึกษาสำหรับงานโครงการอื่นๆ ที่จะมีขึ้น ในอนาคต

๔.๑๑ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาจะต้องพร้อม ที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่กรมเจ้าท่า เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการทางด้านเทคนิคและปัญหา ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้เป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้า และมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยไม่คิด ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่อกรมเจ้าท่า สำหรับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหากมีการแก้ไขปรับปรุง ที่ ปรึกษาจะต้องดำเนินการจนกว่าจะได้รับการพิจารณาเป็นที่สิ้นสุด หรือได้ข้อยุติจากสผ.

๔.๑๒ ที่ปรึกษาต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้งกฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕. รายงานการปฏิบัติงานและการทำงานของที่ปรึกษา

๕.๑ ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันที นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕.๒ ระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาต้องแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายใน ๕๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานต่างๆ เป็นภาษาไทย โดยจัดส่งให้กรมเจ้าท่า พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (Diskette) / แผ่น CD – ROM ภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้ โดย

๕.๓.๑ ภายใน ๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องนำส่งรายงานแผนการปฏิบัติงาน (Inception Report) ซึ่งแสดงถึงรายละเอียดของงานที่จะดำเนินงาน วิธีการและแผนงาน จำนวน ๑๐ ชุดพร้อมแผ่น CD-ROM ๑ ชุด

๕.๓.๒ ในระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมฯ ที่ปรึกษาจะต้องทำรายงานความก้าวหน้าเสนอต่อกรมเจ้าท่า ๒ ครั้ง จำนวนครั้งละ ๑๐ ชุด พร้อม CD – ROM ๑ ชุด โดยครั้งแรกภายใน ๑๒๐ วัน และครั้งที่สองภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ในรายงานดังกล่าวจะต้องรายงานถึงผลงานที่ผ่านมา ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะต่างๆ และงานที่จะต้องทำต่อไปด้วย

๕.๓.๓ ภายใน ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ให้ส่งร่างรายงานการศึกษาคความเหมาะสมฯ ซึ่งประกอบไปด้วยเนื้อหาด้วนวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อมร่างแบบรายละเอียดเบื้องต้นและร่างการประมาณราคา จำนวน ๑๐ ชุด พร้อม CD – ROM ๑ ชุด โดยจะต้องรวมการออกแบบเบื้องต้นของโครงการตามทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ประมาณการค่าใช้จ่าย ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและด้วนอื่นๆ รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๔ ภายใน ๓๐๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา ที่ปรึกษาต้องส่ง รายงานการศึกษาคความเหมาะสมฯ ฉบับสมบูรณ์ ซึ่งประกอบไปด้วยเนื้อหาด้วนวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม พร้อมรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร แบบรายละเอียดเบื้องต้น และการประมาณราคา จำนวนอย่างละ ๓๐ ชุด พร้อม CD – ROM จำนวน ๕ ชุด ซึ่งภายในมีข้อมูลเป็นรูปแบบดิจิทัลของโครงการอยู่ครบถ้วน

๕.๓.๕ ทั้งนี้ หากผลการศึกษาคความเหมาะสมฯ มีความเป็นไปได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าควรดำเนินการต่อ กรมเจ้าท่าจะแจ้งให้ที่ปรึกษาคำเนินการออกแบบรายละเอียด พร้อมจัดทำเอกสารประกวดราคาและข้อกำหนดต่างๆ ตลอดจนจัดทำหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต่อไป แต่หากผลการศึกษาคความเหมาะสมฯ เป็นไปไม่ได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควรดำเนินการต่อ กรมเจ้าท่าจะได้แจ้งให้หยุดการออกแบบรายละเอียดและงานอื่นๆ ไว้เพียงแค่ออ ๕.๓.๔

๕.๓.๖ ภายใน ๖๐ วัน (วันที่ ๓๖๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งร่างรายงานการสำรวจออกแบบ โดยจะต้องรวมร่างการออกแบบรายละเอียดของโครงการตามทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ประมาณการค่าใช้จ่าย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และให้นำส่งร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อมร่างแบบรายละเอียด ร่างการประมาณราคา และร่างเอกสารประกวดราคา และข้อกำหนดต่างๆ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-ROM จำนวน ๑ ชุด ซึ่งจะต้องรวมการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ประมาณการค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรายละเอียด

ข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วน โดยข้อมูลทางเทคนิคต่างๆ เช่น ข้อมูลการสำรวจภาคสนาม การเจาะสำรวจดิน รายการคำนวณต่างๆ เป็นต้น ให้แยกรายงานเป็นรายงานภาคผนวก

- ให้มีการจัดทำภาพสามมิติ info-graphic และวีดิทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว (Animation) นำเสนอโครงการเพื่อการประชาสัมพันธ์โดยใช้เวลาประมาณ ๕-๑๐ นาทีเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจและเห็นภาพที่ชัดเจนในการพัฒนาตามโครงการ จัดส่งในรูปแบบของ CD-ROM จำนวน ๕ ชุด

- ให้จัดทำหุ่นจำลองกายภาพ (Mass Model) ของโครงการในมาตราส่วนที่เหมาะสม จำนวน ๒ ชุด

๕.๓.๗ ภายใน ๑๒๐ วัน (วันที่ ๔๒๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้

ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งร่างหลักการของโครงการร่วมลงทุน และร่างรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน จำนวน ๑๐ ชุด พร้อม CD-ROM จำนวน ๑ ชุด

๕.๓.๘ ภายใน ๑๘๐ วัน (วันที่ ๕๘๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้

ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งรายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร ฉบับสมบูรณ์ พร้อมแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ และเอกสารประกวดราคา และข้อกำหนดต่างๆ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-ROM จำนวน ๑ ชุด โดยจะต้องรวมการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ประมาณการค่าใช้จ่าย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๙ ภายใน ๒๔๐ วัน (วันที่ ๕๔๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา) นับจากที่ได้รับแจ้งให้

ออกแบบรายละเอียด ที่ปรึกษาต้องนำส่งหลักการของโครงการร่วมลงทุนฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ (ภาษาอังกฤษ) จำนวนอย่างละ ๓๐ ชุด พร้อมแผ่น CD-ROM จำนวน ๕ ชุด โดยจะต้องรวมรายละเอียดข้อมูลผลการศึกษาวิเคราะห์และข้อเสนอแนะต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๕.๓.๑๐ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สคร. คณะกรรมการ PPP คณะรัฐมนตรี และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กรมเจ้าท่าร้องขอ การสนับสนุนดังกล่าว เช่น การจัดทำเอกสาร การร่วมตอบข้อซักถาม การร่วมประชุม การประสานงาน การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ การจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เป็นต้น ตลอดระยะเวลาการพิจารณาและการดำเนินงานข้างต้น ตามขั้นตอนรายละเอียดที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ จนโครงการได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือได้ข้อยุติอื่นใด

กรณีที่ที่ปรึกษาเพิกเฉย หรือไม่ให้การสนับสนุนกรมเจ้าท่าในการเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในวิสัยอันพึงปฏิบัติตามจรรยาบรรณของที่ปรึกษาที่ดี กรมเจ้าท่าจะนำประเด็นดังกล่าวมาใช้พิจารณาว่าที่ปรึกษามีคุณสมบัติไม่เหมาะสมที่จะยื่นข้อเสนอเข้ารับงานกับกรมเจ้าท่าในครั้งต่อไป

## ๖. การจ่ายเงินค่าจ้างที่ปรึกษา

### ๖.๑ การจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้า

ที่ปรึกษามีสิทธิขอรับเงินค่าจ้างล่วงหน้าในอัตราร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจาก that ที่ปรึกษาแจ้งเริ่มปฏิบัติโครงการทันที นับถัดจากวันที่สัญญามีผลบังคับใช้ และที่ปรึกษาจะต้องนำหนังสือค้ำ

งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

(ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี)

๓๒/๓๓๔

ประกันหรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และ  
กรมฯ จะคืนหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษา เมื่อกรมฯ ได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค้ำจ้างที่จ่าย  
ตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว กรณีที่ปรึกษานำหลักประกันมาวางหลายฉบับ ให้คืนเป็นรายฉบับได้เมื่อ  
กรมฯ หักเงินมีมูลค่าไม่น้อยกว่าหลักประกันที่นำมาวาง อนึ่ง สำหรับที่ปรึกษาที่เป็นหน่วยงานของรัฐ  
ไม่ต้องมอบหลักประกันเงินล่วงหน้า ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ  
๑๓๐) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาต้องขอเบิกเงินค้ำจ้างล่วงหน้าก่อนการขอเบิกเงินค้ำจ้างงวดที่ ๑

๖.๒ กรมเจ้าท่า จะจ่ายเงินค้ำจ้างให้แก่ที่ปรึกษาเป็นงวด ดังนี้

กรมเจ้าท่าจะจ่ายเงินค้ำจ้าง โดยแบ่งออกเป็น ๙ งวด ดังนี้

งวดที่ ๑ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่าตรวจรับรายงาน  
แผนการปฏิบัติงาน (Inception Report) ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๖๐ วัน นับถัดจากวันลง  
นามในสัญญา

งวดที่ ๒ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงาน  
ความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๓ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่าตรวจรับรายงาน  
ความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๔ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงาน  
การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม และร่างแบบเบื้องต้น และร่างรายงาน  
สรุปสำหรับผู้บริหารไว้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๒๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๕ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงาน  
การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม และแบบเบื้องต้นฉบับสมบูรณ์ และ  
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ ไว้ใช้ในราชการแล้ว และที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามข้อ ๓.๕.๔  
เรียบร้อยแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๓๐๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เป็นไปไม่ได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควร  
ดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่า จะหยุดงานจ้างศึกษาฯ และหยุดการจ่ายเงินค้ำจ้างไว้เพียงงวดที่ ๕

แต่หากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ มีความเป็นไปได้ หรือกรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่า  
ควรดำเนินงานต่อ กรมเจ้าท่า จะแจ้งให้ที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด จัดทำหลักการของโครงการร่วม  
ลงทุน และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และจ่ายเงินค้ำจ้างงวด  
ที่ ๖-๙ ให้ที่ปรึกษาตามเงื่อนไขดังนี้

งวดที่ ๖ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค้ำจ้างทั้งหมด หลังจากที่ยกกรมเจ้าท่าตรวจรับรายงานการ  
สำรวจออกแบบ ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร ร่างแบบรายละเอียด และร่างการประมาณราคา ไว้ใช้ใน  
ราชการแล้ว รวมทั้งการจัดทำภาพสามมิติ info-graphic วีดิทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว (Animation) นำเสนอโครงการ  
เพื่อการประชาสัมพันธ์โดยใช้เวลาประมาณ ๕-๑๐ นาที และหุ่นจำลองทางกายภาพจำนวน ๒ ชุด ไว้ใช้ในราชการ  
แล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๓๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๗ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่าตรวจรับร่างหลักการของโครงการร่วมลงทุน และร่างรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ไว้ใช้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๔๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๘ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากที่กรมเจ้าท่า ตรวจรับรายงานการสำรวจออกแบบฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารฉบับสมบูรณ์ พร้อมแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ รายการประมาณราคา และข้อกำหนดต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๔๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

งวดที่ ๙ : จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด หลังจากกรมเจ้าท่า ตรวจรับหลักการของโครงการร่วมลงทุนฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนฉบับสมบูรณ์ไว้ในราชการแล้ว ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๕๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

ทั้งนี้ การคำนวณค่างานให้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย

#### หมายเหตุ

๑. การเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง ให้ที่ปรึกษาเบิกจ่ายตามลำดับงวดงานที่กำหนดข้างต้น
๒. กรณีที่ปรึกษาเบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้า การจ่ายเงินค่าจ้างกรมจะหักเงินค่าจ้างล่วงหน้าคืนในแต่ละงวด เป็นจำนวนร้อยละ ๑๐ ของราคาค่าจ้างในงวดนั้น ทั้งนี้เกินกว่าจำนวนเงินที่หักไว้จะครบตามจำนวนเงินค่าจ้างล่วงหน้า ที่ที่ปรึกษาได้รับไปแล้ว ในกรณีที่กรมเจ้าท่าได้แจ้งให้ที่ปรึกษาหยุดงานจ้างศึกษา และหยุดจ่ายเงินค่าจ้าง ที่ปรึกษาต้องคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าส่วนที่เหลือทั้งหมดให้แก่กรมเจ้าท่า
๓. กรณีที่ปรึกษาไม่เบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้า การจ่ายเงินค่าจ้างแต่ละงวดกรมเจ้าท่าจะจ่ายให้เต็มจำนวนของราคาค่าจ้างในงวดนั้น

#### ๖.๓ เงินประกันผลงานและหนังสือค้ำประกัน

กรณีที่ปรึกษาเป็นหน่วยงานของรัฐ การเบิกเงินตั้งแต่งวดที่ ๑ กรมฯ จะหักเงินที่จะต้องจ่ายเป็นส่วนค่าจ้างไว้ร้อยละสิบ (๑๐) ของยอดเงินที่เบิกในแต่ละงวด (ก่อนหักเงินค่าจ้างล่วงหน้า) เพื่อนำมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงานและจ่ายคืนให้แก่ที่ปรึกษาภายในสี่สิบห้า (๔๕) วัน นับแต่วันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญานี้แล้ว

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการหักเงินประกันผลงานไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าหก (๖) เดือน ที่ปรึกษาอาจขอให้กรมฯ จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่บริษัทได้ แต่ที่ปรึกษาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ซึ่งมีวงเงินค้ำประกันเท่ากับจำนวนเงินประกันผลงานที่ขอรับคืนมามอบให้แก่กรมฯ ไว้แทน หนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องออกให้โดยธนาคารในประเทศไทย และใช้แบบที่กรมฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว และจะต้องมีอายุการค้ำประกันตลอดไปจนกว่าจะครบ ๔๕ วันนับแต่วันสิ้นสุดของการให้บริการ และที่ปรึกษาได้หลุดพ้นจากข้อผูกพันในการปฏิบัติงานตามสัญญานี้แล้ว โดยกรมฯ จะคืนหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษาภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่หนังสือค้ำประกันนั้นได้หมดอายุแล้ว

#### ๖.๔ ค่าปรับ

หากที่ปรึกษาไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามสัญญาและผู้ว่าจ้างยังมีได้บอกเลิกสัญญาที่ปรึกษาจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นจำนวนเงินในอัตราร้อยละ ๐.๐๑ (ร้อยละศูนย์จุดศูนย์หนึ่ง) ของราคาค่าจ้าง นับถัดจากวันที่กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาหรือวันที่ผู้ว่าจ้างได้ขยายให้ จนถึงวันที่

๓๑/๓๔  
๑๑/๑๑

ทำงานแล้วเสร็จจริง และในระหว่างที่ผู้ว่าจ้างยังมีได้บอกเลิกสัญญา นั้น หากผู้ว่าจ้างเห็นว่าที่ปรึกษาไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ ผู้ว่าจ้างสามารถจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้ และถ้าผู้ว่าจ้างได้แจ้งข้อเรียกร้องไปยังที่ปรึกษาเมื่อครบกำหนดแล้วเสร็จของงานขอให้ชำระค่าปรับแล้ว ผู้ว่าจ้างมีสิทธิจะปรับที่ปรึกษาจนถึงวันบอกเลิกสัญญาได้อีกด้วย

## ๗. เอกสารต้นฉบับ แบบก่อสร้าง และรายการคำนวณ

ที่ปรึกษาต้องนำเอกสารต้นฉบับ และหลักฐานการศึกษาวិเคราะห์ต่างๆ อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานตามสัญญาอย่างสมบูรณ์ครบถ้วนมอบให้กรมเจ้าท่า หลังจากการส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ฉบับสมบูรณ์ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้รายงานการศึกษาวิเคราะห์และเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ปรึกษาจัดทำนั้นจะตกเป็นสมบัติของกรมเจ้าท่า สามารถใช้ประโยชน์จากเอกสารต่างๆนั้นได้อย่างเต็มที่

## ๘. ความร่วมมือจากกรมเจ้าท่า

๘.๑ หากที่ปรึกษาร้องขอ กรมเจ้าท่าจะอำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูล สถิติ แผนที่ร่องน้ำ และอื่นๆ ที่มีอยู่ที่ปรึกษา แต่ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบต่อความถูกต้องในการนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้

๘.๒ กรมเจ้าท่าจะอำนวยความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เพื่อการปฏิบัติงานของที่ปรึกษาเท่าที่จะอำนวยความสะดวก

๘.๓ กรมเจ้าท่าจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามสัญญา

๘.๔ ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ (ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๗๙) ในการตรวจรับงานจ้างที่ปรึกษาแต่ละงวด คณะกรรมการตรวจรับพัสดุจะทำใบตรวจรับ โดยลงชื่อไว้เป็นหลักฐานอย่างน้อย ๒ ฉบับ มอบแก่ที่ปรึกษา ๑ ฉบับ และเจ้าหน้าที่ ๑ ฉบับ เพื่อทำการเบิกจ่ายเงินตามระเบียบฯ

## ๙. การพิจารณาตัดสินและข้อสงวนสิทธิของกรมเจ้าท่า

๙.๑ กรมเจ้าท่าหรือคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาของกรมเจ้าท่าจะไม่พิจารณาผู้เสนองานที่เป็นผู้ทำงานของทางราชการ และยึดประโยชน์ของทางราชการพิจารณาการคัดเลือกที่ปรึกษามาดำเนินการ

๙.๒ กรมเจ้าท่า จะพิจารณาคัดเลือกที่ปรึกษาที่มีข้อเสนอทางด้านเทคนิคที่ดีที่สุด โดยเชิญที่ปรึกษาดังกล่าวมาต่อรองราคาให้ได้ราคาที่เหมาะสม ซึ่งหากการต่อรองไม่เป็นผลก็จะเชิญที่ปรึกษาที่มีข้อเสนอทางด้านเทคนิคที่ดีลำดับรองลงมา มาต่อรองราคาให้ได้ราคาที่เหมาะสมต่อไปตามลำดับ

๙.๓ ในกรณีกรมเจ้าท่า มีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เชิญให้มาร่วมเสนองานได้ หรือมีงบประมาณไม่เพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือว่าเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่เสนองานไม่มีสิทธิโต้แย้งหรือเรียกค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๙.๔ บทลงโทษ เพื่อให้การศึกษาและวิเคราะห์ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้องตามหลักวิชาการด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม กฎหมายและสังคม กรมเจ้าท่าจึงได้วาง

๓๕/๓๕

แนวทางจ้างที่ปรึกษาในกรณีที่ที่ปรึกษาปฏิบัติงานจนเกิดผลที่กรมเจ้าท่าถือว่า ที่ปรึกษามีคุณสมบัติไม่เหมาะสมที่จะยื่นข้อเสนอเข้ารับงานในครั้งต่อไป ตามระเบียบที่กรมเจ้าท่าเห็นควรและตามความร้ายแรงแห่งความเสียหายที่กรมเจ้าท่าได้รับ ดังต่อไปนี้

๙.๔.๑ กรณีมีผลปฏิบัติงานล่าช้ากว่าแผนการปฏิบัติงานที่กำหนดไว้ในรายงานแผนการปฏิบัติงาน เกินกว่าร้อยละ ๓๐

๙.๔.๒ กรณีสำรวจข้อมูลไม่ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริง หรือไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ทำให้เกิดความเสียหายแก่กรมเจ้าท่า และผู้เกี่ยวข้อง ทั้งทางตรงและทางอ้อม

๙.๔.๓ กรณีออกแบบผิดในสาระสำคัญทางด้านวิศวกรรม รวมทั้งการออกแบบแล้วทำให้เกิดปัญหาทางด้านความปลอดภัย

๙.๔.๔ กรณีการก่อสร้างตามโครงการที่ที่ปรึกษาได้ออกแบบไว้ มีปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบหรือรายการก่อสร้าง หรืองานอื่นๆ ที่ต่อเนื่อง ภายหลังจากสัญญาจ้างที่ปรึกษาสิ้นสุดลง ที่ปรึกษาไม่ให้คำปรึกษาหรือไม่ปรับแก้ไขแบบให้เสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

หากกรมเจ้าทานำผลการศึกษาไปใช้เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลใดๆ เนื่องมาจากการศึกษาวิเคราะห์ผิดพลาด กรมเจ้าท่าจะดำเนินคดีตามกฎหมาย และดำเนินการแจ้งสภาวิศวกร สภาสถาปนิก และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องพิจารณาลงโทษวิศวกร หรือสถาปนิก หรือบุคลากรอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่รับผิดชอบในความผิดต่อมรรยาทแห่งวิชาชีพ และแจ้งให้กระทรวงการคลัง ทำการบันทึกข้อผิดพลาดในประวัติของที่ปรึกษานั้นในระบบต่อไป

#### ๑๐. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๑๐.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย

๑๐.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๑๐.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๑๐.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐไว้ชั่วคราวตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๑๐.๕ เป็นนิติบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นที่ปรึกษาในสาขาที่จะจ้าง และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลของที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๑๐.๖ ไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐแล้ว

๑๐.๗ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนด

๑๐.๘ เป็นนิติบุคคล ผู้มีอาชีพรับจ้างงานที่เสนอราคาดังกล่าว

๑๐.๙ ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอ กรมเจ้าท่า

๑๐.๑๐ ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย

๑๐.๑๑ ไม่เป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

๑๐.๑๒ ที่ปรึกษาที่ยื่นข้อเสนอในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน ดังนี้



๑) กรณีที่กิจการร่วมค้าได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ กิจการร่วมค้าจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน และการเสนอราคาให้เสนอราคาในนาม "กิจการร่วมค้า" ส่วนคุณสมบัติด้านผลงานของที่ปรึกษา กิจการร่วมค้าดังกล่าวสามารถนำผลงานของที่ปรึกษาของผู้เข้าร่วมค้ามาใช้แสดงเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่เข้าเสนอราคาได้

๒) กรณีที่กิจการร่วมค้าไม่ได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ นิติบุคคลแต่ละนิติบุคคลที่เข้าร่วมค้าทุกรายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน เว้นแต่ ในกรณีที่กิจการร่วมค้าได้มีข้อตกลงระหว่างผู้เข้าร่วมค้าเป็นลายลักษณ์อักษร กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ารายใดรายหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการเข้าเสนอราคากับหน่วยงานของรัฐ และแสดงหลักฐานดังกล่าวมาพร้อมการยื่นข้อเสนอ กิจการร่วมค้านั้นสามารถใช้ผลงานของที่ปรึกษา ของผู้เข้าร่วมค้าหลักรายเดียวเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่ยื่นข้อเสนอได้

ทั้งนี้ "กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่" หมายความว่า กิจการร่วมค้าที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์.

๑๐.๑๓ ที่ปรึกษาต้องลงทะเบียนในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Government Procurement: e-GP) ของกรมบัญชีกลาง

๑๐.๑๔ ที่ปรึกษาได้ขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

กรณีที่ที่ปรึกษาดังแต่ ๒ รายขึ้นไปร่วมกันเสนองาน ที่ปรึกษาจะต้องมีหนังสือระบุอย่างชัดเจนว่าที่ปรึกษารายใดรับผิดชอบการดำเนินงานในส่วนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งที่ปรึกษารายที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะต้องขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาไว้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๑๐.๑๕ คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศเรื่อง คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยที่ปรึกษานิติบุคคลเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

๑๐.๑๕.๑ คุณสมบัติ

(๑) มีวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลในการเป็นที่ปรึกษา

(๒) มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่หนึ่งล้านบาทขึ้นไป

(๓) จดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ ปี

(๔) มีบุคลากรที่ปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ คน ซึ่งมีประสบการณ์ในการให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๕ ปี

(๕) มีผลงานการเป็นที่ปรึกษาตามโครงการในเรื่องต่าง ๆ ที่จะให้คำปรึกษาไม่น้อยกว่า ๓

โครงการที่ได้ดำเนินการให้คำปรึกษาแล้วเสร็จ

๑๐.๑๕.๒ ลักษณะต้องห้าม

(๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม กับเอกชนซึ่งยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการร่วมลงทุน

(๒) เป็นบุคคลซึ่งถูกแจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

๓๗/๓๑๔  
๓๗/๓๑๔  
๓๗/๓๑๔

(๓) เป็นบุคคลที่ยื่นคำร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ หรือถูกศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการหรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ หรือเป็นบุคคลล้มละลาย

ในกรณีที่ที่ปรึกษาเป็นกิจการร่วมค้า ที่ปรึกษานิตบุคคลทุกรายในกิจการร่วมค้าดังกล่าว จะต้องมีความซื่อสัตย์และมีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการ PPP ได้มีประกาศกำหนด

๑๐.๑๖ ที่ปรึกษาจะต้องมีผลงาน ในด้านงานศึกษาความเหมาะสมหรือสำรวจออกแบบร่องน้ำทางเดินเรือ ท่าเทียบเรือในทะเล อาคารทางทะเล หรือโครงสร้างทางทะเล ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จอย่างน้อย ๑ แห่ง และมีมูลค่างานต่อสัญญาไม่ต่ำกว่า ๔ ล้านบาท และที่ปรึกษาจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือรับรองที่ออกจากรายงานของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทเอกชน ที่เชื่อถือได้มาแสดง โดยแนบมาพร้อมเอกสารเสนองาน

#### ๑๑. ข้อกำหนดอื่นๆ

๑๑.๑ องค์ประกอบของบุคลากรหลัก ในทุกสาขาของผู้ให้บริการที่จะเข้าร่วมเสนองานจะต้องเป็นผู้ที่มีคุณวุฒิ ความน่าเชื่อถือ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในงานด้านที่เสนอมานเป็นอย่างดี ทั้งทางวิชาการและการปฏิบัติงานจริง โดยคุณสมบัติของผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ควรมีประสบการณ์อย่างน้อย ๑๐ ปี และต้องมีประวัติซึ่งแสดงข้อมูลส่วนบุคคลของการศึกษาและประสบการณ์การทำงานมาแสดง โดยบุคลากรที่เสนอจะต้องลงนามในหนังสือรับทราบการยื่นข้อเสนอ และรับจะดำเนินการเมื่อได้รับการพิจารณาคัดเลือกแล้ว และผู้ให้บริการจะต้องยื่นข้อเสนอทางด้านราคาพร้อม หลักฐานการเป็นที่ปรึกษาประจำกับบริษัท และหลักฐานแสดงการพัฒนาของบริษัทครบทุกด้าน ดังนี้

๑๑.๑.๑ ที่ปรึกษาประจำทำงานเต็มเวลาในบริษัทที่ปรึกษา หมายถึง ที่ปรึกษาที่เป็นพนักงานประจำเต็มเวลา (Full time) และมีระยะเวลาปฏิบัติงานกับบริษัทไม่น้อยกว่า ๖ เดือน การเสนอที่ปรึกษาหลักจะต้องแสดงหลักฐานเพื่อการตรวจสอบ ๒ ประเภท คือ

##### ๑๑.๑.๑.๑ หลักฐานบุคคล ประกอบด้วย

- หลักฐานแสดงการเป็นพนักงานประจำเต็มเวลากับบริษัทที่ปรึกษา โดยมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๖ เดือน

- หนังสือแสดงอัตราเงินเดือนที่นำไปใช้เป็นเงินเดือนพื้นฐาน (Basic Salary) ในการคิดค่าตอบแทน ซึ่งจะต้องเป็นหลักฐานแสดงการยื่นชำระภาษีเงินได้ต่อกรมสรรพากร ที่สามารถแสดงความเป็นพนักงานประจำของบริษัท (แบบ ภ.ง.ด. ๙๐ หรือ ภ.ง.ด. ๙๑ เฉพาะบุคคลที่เสนอเท่านั้น พร้อมใบเสร็จรับเงินจากกรมสรรพากร)

##### ๑๑.๑.๑.๒ หลักฐานแสดงการพัฒนาของบริษัทตามวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย

- ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

๓๓/๓๓๑  
๓๓/๓๓๑  
๓๓/๓๓๑

- มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งหมด

- มีใบรับรองการประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของ บริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

ทั้งนี้หากบริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานตามข้อ ๑๐.๓.๑.๒ ตัวคุณจะปรับ ลดตามกรณีต่างๆ

๑๑.๑.๒-ที่ปรึกษาที่ไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา-เช่น ที่ปรึกษาอิสระ-และที่ปรึกษา จากสถาบันของรัฐ ในการเสนองานจะต้องแสดงหลักฐานดังนี้

๑๑.๑.๒.๑ หลักฐานการจ้างที่สามารถนำมาคำนวณเป็นอัตราเงินเดือนพื้นฐาน เช่น ที่ปรึกษาในโครงการในอดีต เป็นต้น (ถ้าหากไม่สามารถนำหลักฐานมาแสดงให้ใช้อัตราเงินเดือนของบุคลากรที่มี คุณสมบัติเท่าเทียมกันภายในบริษัทมาแสดง)

๑๑.๑.๒.๒ หนังสือรับรองการชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของที่ปรึกษาแต่ละคน  
- ในกรณีบริษัทที่ปรึกษาเสนองาน และได้รับการคัดเลือกมีการยืมตัวที่ปรึกษา ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งจากบริษัทอื่น ให้ใช้หลักฐานอัตราเงินเดือนจากบริษัทที่สังกัดมาแสดง

- ในกรณีที่ปรึกษาอิสระสามารถอ้างอิงอัตราเงินเดือน จากงานในลักษณะเดียวกัน ที่เคยได้รับ

๑๑.๒ ในการยื่นข้อเสนองาน ที่ปรึกษาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตจากเว็บไซต์ที่ กรมเจ้าท่ากำหนด และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วน บรรจุลงในแผ่นซีดี และ พิมพ์สำเนาจำนวน ๑ ชุด ส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง พร้อมลงนามรับรองว่า "ข้อมูลที่ที่ปรึกษายื่นต่อ กรมเจ้าท่า ที่ปรึกษายินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ ประโยชน์ในราชการของกระทรวงคมนาคม"

๑๑.๓ คณะกรรมการฯ จะพิจารณาข้อเสนอด้านวิชาการ (Technical Proposal) โดยมีเกณฑ์การ พิจารณาให้คะแนน ดังนี้

๑๑.๓.๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐

๑๑.๓.๒ วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๕๐ ประกอบไปด้วย

(๑) แนวคิด วิธีการในการศึกษาและแผนงานของที่ปรึกษา กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๔๐

(๒) คุณพินิจของคณะกรรมการฯ กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๐

๑๑.๓.๓ จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๔๐ ประกอบไปด้วย

(๑) ประวัติ ประสบการณ์ของบุคลากร กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๕

(๒) ความเหมาะสมของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๕

(๓) จำนวนคน-เดือน ที่ปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักร้อยละ ๑๐

๑๑.๔ อนึ่งในกรณีกรมเจ้าท่ามีความจำเป็นไม่อาจทำสัญญาจ้างตามที่ได้เชิญให้มาร่วมเสนองานได้ หรือมีงบประมาณไม่เพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ก็ให้ถือว่าเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่เสนองานไม่มี สิทธิโต้แย้ง หรือเรียกค่าเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

กรมเจ้าท่า/พฤศจิกายน ๒๕๖๒

