



ปกค. 3255  
วันที่ 8 มิ.ย. 64  
เวลา 12:56

รับที่ 1991  
วันที่ 21 พ.ค. 64  
เวลา 14.11 น.

กระทรวงคมนาคม  
เลขรับ 10705  
วันที่ 21 พ.ค. 64  
เวลา 13:25

**บันทึกข้อความ** (548) นพพ./ดศ/ไร/ไร  
๑ ๖ มิ.ย. 64/16.24 น.

14

ส่วนราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค  
ที่ คค ๐๘๐๙.๒ ๑๖๙๙ วันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๔ โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๔๔

เรื่อง รายงานผลการประชุมติดตามความก้าวหน้า โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔

๑

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ศูนย์สื่อสารข้อมูล  
เลขรับ 3377  
วันที่ ๑๕ มิ.ย. ๖๔  
เวลา 14.32 น.

สำนักงานเลขาธิการกรม  
รับที่ 6992  
วันที่ ๑๕ มิ.ย. ๒๕๖๔  
เวลา 13.13 น.

กรมเจ้าท่า  
รับที่ 7872  
วันที่ ๑๐ มิ.ย. ๒๕๖๔  
เวลา 15.27 น.

๑. ข้อเท็จจริง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้เป็นประธานการประชุมติดตามความก้าวหน้าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ผ่านการประชุมทางไกล (Video Conference) โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม ประกอบด้วย กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมเจ้าท่า (จท.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการฯ

**๒. สรุปผลการประชุม**

**๒.๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ**

รวค. กล่าวถึงโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) เป็นนโยบายของรัฐบาลเพื่อใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ โดยกรอบของการดำเนินงานโครงการต้องกำหนดให้ระยะทางระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเป็นระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อเป็นการประหยัดเวลาและต้นทุนในการขนส่ง

**๒.๒ ผลการดำเนินงานตามข้อสั่งการของ รวค. และปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.)**

จากการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๔

สนข. ได้รายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการตามข้อสั่งการของ รวค. และ ปกค. ดังนี้

**๒.๒.๑ ข้อสั่งการของ รวค.**

๒.๒.๑.๑ มอบหมายให้ สนข. พิจารณาถึงประเภทของอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา

ผลการดำเนินงาน : ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างศึกษาประเภทสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อศึกษาและวิเคราะห์โอกาสที่จะพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมในพื้นที่

๒.๒.๑.๒ มอบหมายให้ สนข. ประสานงานร่วมกับกระทรวงพลังงานด้านการขนส่งน้ำมันทางท่อ และกระทรวงการต่างประเทศ ด้านข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจกับต่างประเทศในระหว่างการศึกษา

ผลการดำเนินงาน : สนข. ได้ทำการประสานงานไปยังกระทรวงพลังงาน และกระทรวงการต่างประเทศแล้ว และจะประสานงานร่วมกันต่อไป

๒.๒.๑.๓ มอบหมายให้ สนข. ร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการด้านต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของโครงการ

ผลการดำเนินงาน ...

ผลการดำเนินงาน : สนข. ได้ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน โดยมี รวค. เป็นประธาน ปกค. เป็นรองประธาน และ ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ และคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านต่าง ๆ อีกจำนวน ๔ คณะ ประกอบด้วย

(๑) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการพัฒนาท่าเรือและด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศ

(๒) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษและรถไฟเชื่อมท่าเรือ

(๓) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและกฎหมาย

(๔) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการสื่อสารสาธารณะ

#### ๒.๒.๒ ข้อสั่งการของ ปกค.

๒.๒.๒.๑ ให้ สนข. และที่ปรึกษา เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง สนข. ทล. และ รฟท. เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ผลการดำเนินงาน : สนข. ได้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดกรอบการดำเนินงานและบูรณาการงานร่วมกัน

๒.๒.๒.๒ การจัดทำแผนแม่บท แผนการปฏิบัติงาน และกำหนดกรอบเวลาให้ชัดเจน

ผลการดำเนินงาน : สนข. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยได้ประสานแผนงานกับที่ปรึกษาโครงการของ ทล. และ รฟท. แล้ว

๒.๓ ความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

สนข. และที่ปรึกษา ได้นำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ดังนี้

#### ๒.๓.๑ การกำหนดแผนกลยุทธ์

๒.๓.๑.๑ แนวทางการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนา Land Bridge

(๑) การสร้างมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้า การกระจายสินค้า และการผลิตสินค้า โดยมีการตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การกำหนดเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone : FTZ) และการให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ

(๒) การสร้างท่าเรือแบบถ่ายลำ (Transshipment Port) เป็นศูนย์รวมในการเก็บและกระจายตู้สินค้า ทำหน้าที่เป็นท่าเรือที่ใช้ในการรวบรวมตู้สินค้าจากบริเวณใกล้เคียง (Consolidation Port) และกิจกรรมในการสนับสนุนการเดินเรือ เช่น การเติมน้ำมันเรือ

(๓) การสร้างระบบการขนส่งทำให้ประเทศไทยกลายเป็น Hub & Spoke ของสายการเดินเรือ (Shipping line)

๒.๓.๑.๒ บทบาทท่าเรือแบบถ่ายลำสมัยใหม่ (Modern Transshipment Port)

(๑) ท่าเรือแบบถ่ายลำสมัยใหม่เป็นท่าเรือที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการนำเข้า - ส่งออก รวมทั้งมีการขนส่งสินค้าแบบถ่ายลำจากเรือไปเรือ และจากเรือไปรถไฟหรือรถบรรทุกได้

(๒) เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added Service) จากกิจกรรมหลังท่า

(๓) มีกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจเดินเรือ เช่น ธุรกิจการเติมน้ำมันเรือ การจัดซื้อหาของจำเป็นสำหรับการเดินเรือ การประกันภัยทางทะเล การซ่อมบำรุง เป็นต้น ประโยชน์ของโครงการ Land Bridge ในส่วนของการเป็นท่าเรือนำเข้า - ส่งออก และการถ่ายลำ แบ่งเป็นประโยชน์จากกิจกรรมขั้นต้น (First Tier) ประกอบด้วย คลังเก็บสินค้า การแกะและการบรรจุสินค้า และการพักสินค้า กิจกรรมชั้นกลาง (Second Tier) ประกอบด้วย กิจกรรมขนส่งและกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ กิจกรรมชั้นปลาย (Third Tier) ประกอบด้วย กิจกรรมการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่ม และกิจกรรมที่สนับสนุนธุรกิจการเดินเรือ ประโยชน์ดังกล่าวมาข้างต้นเป็นสิ่งที่นำมาใช้เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงการ Land Bridge

๒.๓.๑.๓ กลยุทธ์การพัฒนา

(๑) ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม

- พัฒนาท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ออกแบบ

ที่ระดับความลึก ๑๖ เมตร

- พัฒนาทางหลวงพิเศษและทางรถไฟ เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล

ในแนวที่ตรงและสั้นที่สุด

- พัฒนาระบบท่อน้ำมันและท่อก๊าซ เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล

(๒) ด้านการพัฒนาพื้นที่หลังท่า

จัดตั้งเป็นพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อความคล่องตัว

ในการบริการจัดการและให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ แก่ผู้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุน และพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมหลังท่าตามกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

(๓) ด้านการส่งเสริมการขนส่ง

ปรับปรุงกฎระเบียบ เพื่อลดขั้นตอนด้านเอกสาร ความยุ่งยาก

ในการถ่ายลำ ให้สิทธิพิเศษทางภาษี โดยรัฐอาจต้องเป็นผู้รับภาระในระยะแรก เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้บริการ

(๔) ด้านสิ่งแวดล้อม และการยอมรับของประชาชน

ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยให้ความสำคัญ

กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน สร้างการรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เน้นการทำงานเชิงรุก และกำหนดให้มีการจัดสรรผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการให้แก่ท้องถิ่น เช่น การกำหนดให้มีการจัดสรรรายได้ส่วนหนึ่งของโครงการให้แก่หน่วยงานท้องถิ่นเพื่อใช้ในการพัฒนาสาธารณูปโภคหรือเพื่อใช้ในกิจกรรมด้านสาธารณสุขอื่น ๆ กำหนดโควตาการรับสมัครเข้าทำงานในโครงการให้แก่ประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่

## ๒.๓.๒ การคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือ

### ๒.๓.๒.๑ การคัดเลือกทำเลที่ตั้งของท่าเรือจะใช้หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

๒ มาตรฐานมาพิจารณา ดังนี้

(๑) การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกหลักที่สำคัญ คือ ตำแหน่งน้ำลึกที่ทำให้การจอดเรือเป็นไปอย่างปลอดภัย พื้นที่หลังท่า จำนวนแรงงาน และการเข้าถึงเส้นทางถนน รถไฟ และการขนส่งทางน้ำได้ดี

(๒) สมาคมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำโลก (PIANC) กำหนดปัจจัยที่ใช้ในการอธิบายลักษณะของแต่ละพื้นที่ทางเลือกในการพิจารณา ประกอบด้วย ปัจจัยทางทะเล ปัจจัยจากบนฝั่ง และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

๒.๓.๒.๒ การให้คะแนนที่ตั้งท่าเรือได้กำหนดปัจจัยไว้ ๔ ด้าน คือ ปัจจัยด้านวิศวกรรมน้ำหนักระเบียงร้อยละ ๓๐ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมน้ำหนักระเบียงร้อยละ ๓๐ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจน้ำหนักระเบียงร้อยละ ๒๐ ปัจจัยด้านสังคมน้ำหนักระเบียงร้อยละ ๒๐

## ๓. ข้อสั่งการ

### ๓.๑ ข้อสั่งการ รวค.

๓.๑.๑ ให้พิจารณากำหนดแนวเส้นทางระหว่างท่าเรือ ๒ ฝั่งเป็นแนวเส้นตรง เป็นแนวที่สั้นที่สุด และอยู่ในระดับเดียวกัน เพื่อเป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์

๓.๑.๒ ให้พิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่บริเวณโดยรอบของพื้นที่โครงการ เพื่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ และเกิดการกระจายการพัฒนาไปสู่ท้องถิ่น

๓.๑.๓ ให้พิจารณากำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางท่อแนวเส้นตรงและสั้นที่สุด

๓.๑.๔ ให้ศึกษาเปรียบเทียบโครงการด้านต่าง ๆ ในทุกมิติ เพื่อให้เห็นถึงประโยชน์ของโครงการต่อการพัฒนาประเทศชาติ

๓.๑.๕ ให้ศึกษาพิจารณากลยุทธ์ในการสร้างพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้เกิดความสำเร็จในการดำเนินโครงการ

๓.๑.๖ ให้ สนข. จัดตั้งกลุ่มไลน์เฉพาะโครงการ Land Bridge

### ๓.๒ ข้อสั่งการ ปกค.

๓.๒.๑ การศึกษาทุกส่วนทั้งท่าเรือ ถนน ทางรถไฟ และพื้นที่หลังท่า ให้ศึกษารวมเป็นโครงการเดียว และศึกษาในมุมมองของนักลงทุนที่ต้องการเข้ามาดำเนินการลงทุนในโครงการ หาวิธีการลดจุดอ่อนและอุปสรรคทั้งหมดเพื่อให้โครงการสามารถดึงดูดความสนใจของนักลงทุนได้

๓.๒.๒ ให้ศึกษาและแสดงผลการศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยประเมินผลออกมาเป็นตัวเลขเพื่อประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการ

๓.๒.๓ การเลือกที่ตั้งควรเลือกที่ตั้งท่าเรือฝั่งอ่าวไทยใกล้กับท่าเรือฝั่งอันดามัน เนื่องจากต้องการระยะทางที่สั้นที่สุด

๓.๒.๔ เสนอแนะให้ทำการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การสำรวจพื้นที่เพื่อออกแบบท่าเรือ และการศึกษากฎระเบียบของการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ควบคู่ไปด้วยกัน

๓.๓ ข้อสั่งการ...



๒) เรียน ปกค.

สนข. ได้รายงานสรุปผลการประชุมติดตามความก้าวหน้าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) เมื่อวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๖๔ ผ่านการประชุมทางไกล (Video Conference) โดยมี รวค. เป็นประธาน และมี ปกค. รปค.(คพ.) รปค.(ขส.) ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จท. ทล. ทช. ขร. รพท. กทท.) เข้าร่วมการประชุม โดยมี สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ สรุปได้ ดังนี้

๑) รับทราบผลการดำเนินงานตามข้อสั่งการของ รวค. และ ปกค. จากการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๕ มี.ค. ๒๕๖๔

๒) รับทราบความก้าวหน้าของโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการฯ (Land Bridge)

๓) รวค. ได้มีข้อสั่งการ ดังนี้

(๑) ให้พิจารณากำหนดแนวเส้นทางระหว่างท่าเรือ ๒ ฝั่ง เป็นแนวเส้นตรงที่สั้นที่สุด และอยู่ในระดับเดียวกัน เพื่อเป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์

(๒) ให้พิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่บริเวณโดยรอบของพื้นที่โครงการ

(๓) ให้พิจารณากำหนดแนวเส้นทางขนส่งทางท่อแนวเส้นตรงและสั้นที่สุด

(๔) ให้ศึกษาเปรียบเทียบโครงการด้านต่างๆ ในทุกมิติ

(๕) ให้ศึกษาพิจารณากลยุทธ์ในการสร้างพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๔) ปกค. รปค.(คพ.) และ รปค.(ขส.) ได้มีข้อสั่งการเพิ่มเติมรายละเอียดข้อ ๓.๒ - ๓.๔ ตามหนังสือ สนข. ที่เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณามีปัญหาให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง (จท. ทล. ทช. ขร. และ รพท.) เพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป หากขอด้วยคำรี

Slam Donni  
(นางสาวรัชนิพร อิตติทรัพย์)  
ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน

๘ มี.ย. ๒๕๖๔

เรียน น.น.ท.ตั้งขอ  
เพิกถอน

๙.๕

(นายสุชิน รัตนเสถียร)

๑) เรียน รวค.(จท) รวค.(ทล) รวค.(ทช)

- เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ
- ให้ดำเนินการตรวจสอบและดำเนินการตามกฎหมายระเบียบ คำสั่ง ประกาศ ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

APV

(นายวิทยา ยาม่วง)

องท.  
๑๕ มี.ย. ๖๔

๒) เรียน องท.

คค. ส่งสรุปผลการประชุมติดตามความก้าวหน้าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ก่อนแจ้ง รจท.ทราบ และมอบหมายหน่วยงานในกำกับดำเนินการต่อไป

(นายสุวิทย์ ดอกคำ)

ลก.

๑๖ มี.ย.๖๔

ที่ ๑๔๑๓๐/๒๕๖๔ ๓.๕ มี.ย.๒๕๖๔

๓) เรียน องท. อทล. อทช. อขร. และ ผวก.รพท.

- เพื่อทราบ

๔) เรียน ผสศ., ผทท., ผสพ., ผพท., ผพท. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

- เสร็จรวม และพิจารณาตั้งเงินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

(นายสมชาย สุ่มนัสขจรกุล)

Amn  
(นายชยธรรม์ พรหมศร)

ปลัดกระทรวงคมนาคม

๑๖ มี.ย. ๒๕๖๔

รจท.(วท.)

๑๖ มี.ย. ๒๕๖๔

๕) เรียน พล.สนข.

Slam Donni  
(นางสาวรัชนิพร อิตติทรัพย์)

ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม

๙ มี.ย.๒๕๖๔

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

Amn

๓.๓ ข้อสั่งการรองปลัดกระทรวง (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านทางหลวง)

ให้พิจารณาการกำหนดท่าเรือที่มีระดับความลึก ๑๖ เมตร จะสามารถรองรับ  
เรือขนาดใหญ่ได้หรือไม่ และให้ศึกษาโอกาสความเป็นไปได้ที่สายการบินเรือเข้ามาให้บริการท่าเรือในโครงการ  
Land Bridge

๓.๔ ข้อสั่งการรองปลัดกระทรวง (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ให้หารือกับนักลงทุนและผู้ประกอบการสายการบินเรือ เพื่อศึกษาความเหมาะสม  
ในการบริการ

#### ๔. ข้อพิจารณา

สนช. พิจารณาแล้วเห็นว่า การประชุมติดตามความก้าวหน้าโครงการฯ ดังกล่าว เกี่ยวข้อง  
กับการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ จท. ทล. ทช. ขร. และ รฟท. จึงเห็นควร  
แจ้งผลการประชุมดังกล่าว เพื่อให้หน่วยงานทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอ รวค. เพื่อโปรดทราบและมอบหมายหัวหน้าหน่วยงาน  
ตามข้อ ๔ ทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

๑๒

(นายปัญญา ชูพานิช)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร