

Southern Seaboard Development Program

Sumitra Sanguandikul

The article gives the background of the program and then discusses the concepts, the infrastructure and facilities, environmental control and migration measures. Key participants in the program and the Southern Seaboard Development Committee members are also listed. The progress of the plan is reported at the end of the article. Included are maps of shipping lanes: Trans-Thai Landbridge to other major ports, tanker routes, Khanom terminal (Gulf of Thailand gateway), Khanom terminal development concept and Krabi terminal development concept.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนงานการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

สุมิตรา สงวนศักดิ์กุล*

1. ความเป็นมา

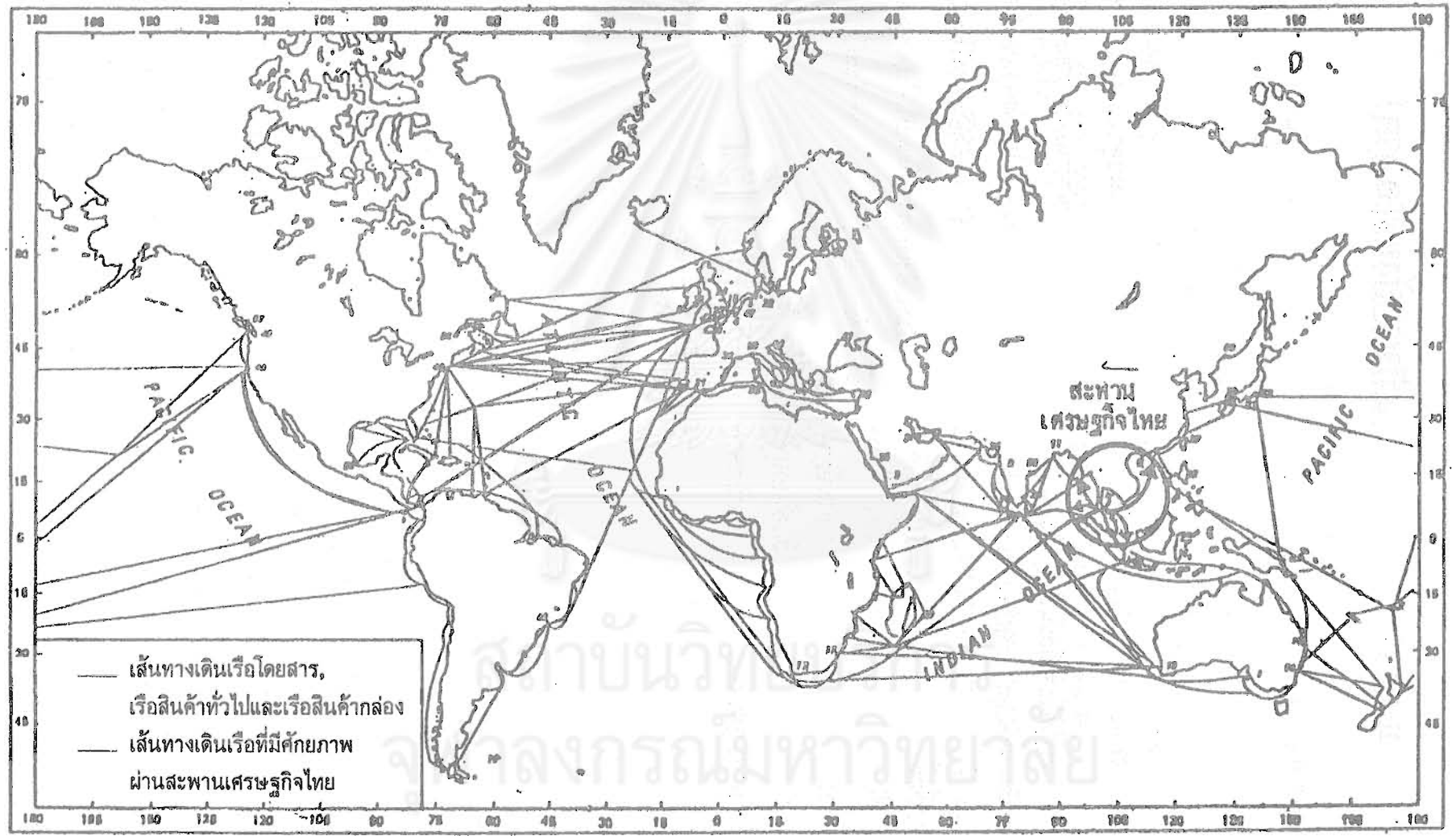
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2532 เห็นชอบในหลักการของยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้รวม 9 ประการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ และแก้ไขปัญหาพื้นฐานของภาคใต้ ซึ่งได้แก่ ปัญหาความยากจน ปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อีกทั้งเป็นการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก

สืบเนื่องจากแนวยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ดังกล่าวข้างต้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พัฒนาแนวคิดที่จะพัฒนา "สะพานเศรษฐกิจ" ซึ่งค้ำข้ามภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อช่วยแบ่งเบาการขนส่งสินค้าบางส่วนโดยเฉพาะ น้ำมันดิบ และสินค้ากล่องระหว่างยุโรป ตะวันออกกลาง และตะวันออกไกล ทั้งนี้โดยเส้นทางสายใหม่จะย่นระยะทางให้สั้นเข้าจากเส้นทางเดินเรือที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้ถึงประมาณ 800-2,800 กิโลเมตร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

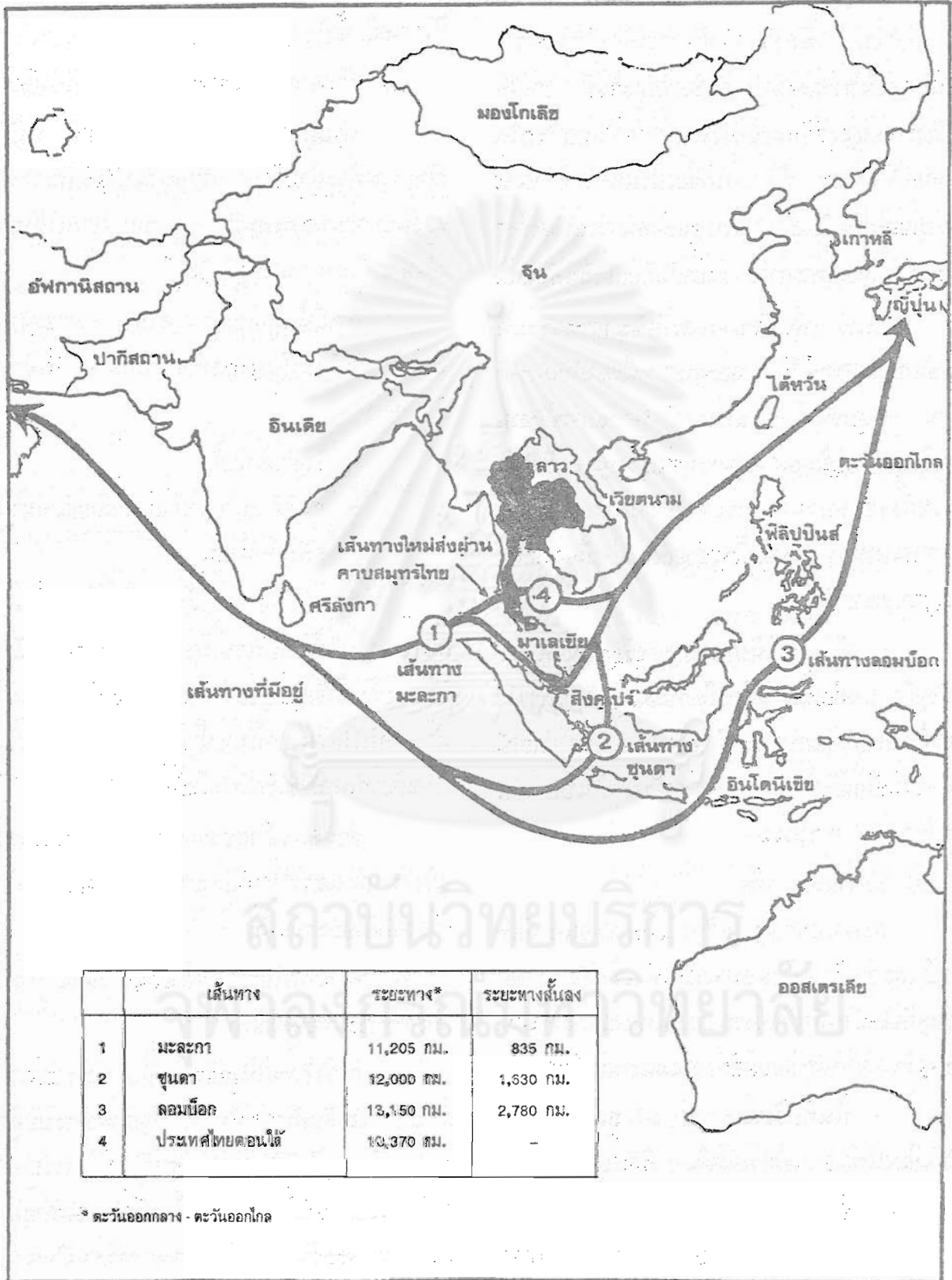
* สุมิตรา สงวนศักดิ์กุล, ศส.บ. นักเอกสารสนเทศ ศูนย์เอกสารประเทศไทย สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เส้นทางเดินเรือสายหลัก



สถาบันวิจัยและพัฒนา
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เส้นทางเดินเรือน้ำมัน



2. แนวคิดการพัฒนา

(1) วัตถุประสงค์

(1.1) เพื่อพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สั้นกว่าและมีประสิทธิภาพสูงกว่า โดยใช้ระบบการขนส่งร่วมระหว่างทางทะเล-ถนน/รถไฟ ทางท่อ-ทางทะเล ข้ามภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งจะสามารถแข่งขันกับเส้นทางรถขนส่งทางทะเลเร็วเดี่ยวที่ใช้อยู่ได้ โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันดิบและสินค้ากล่อง

(1.2) เพื่อพัฒนาแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมที่แข่งขันกับนานาชาติได้ ตลอดจนการพัฒนาอู่เรือ การค้า ธุรกิจ และชุมชนเมืองใหม่ที่สร้างโอกาสการจ้างงาน ณ บริเวณพื้นที่ทั้งสองฝั่งของสะพานเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจะช่วยส่งผลกระทบต่อให้เกิดการกระจายรายได้ด้วย

(1.3) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องได้โดยมีความสมดุลกับสภาวะสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับระบบนิเวศวิทยา และไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งกับเป้าหมายการพัฒนาอื่น เช่น การท่องเที่ยว การประมง

(2) สะพานเศรษฐกิจ

สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันที่ กระบี่และอ่าวไทยที่ขนอมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่บริเวณสองฝั่งทะเลปลายสะพานเศรษฐกิจ องค์ประกอบหลักของแผนงานนี้ได้แก่

- พื้นที่บริเวณกระบี่ : สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบในทะเล ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมชุมชนเมืองใหม่

- พื้นที่บริเวณขนอม : สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบในทะเล ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมชุมชนเมืองใหม่

- สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกระบี่-ขนอม : ถนน รถไฟ ท่อส่งของเหลว (น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเคมี น้ำ)

(3) ศักยภาพด้านน้ำมันดิบ น้ำมัน ปิโตรเลียม

ตัวแปรสำคัญสำหรับแผนงานพัฒนานี้ก็คือ ศักยภาพที่จะนำปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบระหว่าง ตะวันออกกลางและตะวันออกไกลบางส่วนให้มาผ่านเส้นทาง "สะพานเศรษฐกิจไทย"

การมีน้ำมันดิบผ่านภาคใต้ของประเทศไทยจะนำไปสู่การพัฒนาโครงการต่อเนื่องอื่น ๆ ได้อีกมาก ซึ่งรวมถึง

- โรงกลั่นน้ำมัน
- ศูนย์จำหน่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
- คลังเก็บน้ำมัน

สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากตะวัน ออกกลางมายังพื้นที่บริเวณกระบี่นั้น ในเที่ยวกลับอาจ ใช้บรรทุกน้ำจืดกลับไปจำหน่ายในตะวันออกกลางได้ ด้วยเทคโนโลยีการขนถ่ายน้ำมันและน้ำทดแทนกันใน เวลาเดียวกันโดยใช้เยื่อแยกน้ำมันและน้ำ

ส่วนท่อส่งก๊าซธรรมชาติในทะเลจากอ่าวไทย สู่มิถุ์ที่ขนอมจะสร้างโอกาสการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

(4) ศักยภาพในการขนถ่ายสินค้ากล่อง การแยก และการบรรจุหีบห่อสินค้า

การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ของระบบการขนถ่ายและขนส่งสินค้ากล่องในโลกปัจจุบันด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ควบคู่ไปกับระบบการขนส่งร่วม (เรือ-ถนน รถไฟ-เรือ) รวมทั้งการใช้เครื่องมือการขนถ่ายสินค้า สมัยใหม่ จะสร้างโอกาสให้เกิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ ผ่านสะพานเศรษฐกิจในภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งสามารถแข่งขันกับเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้ากล่อง

นานาชาติที่มีอยู่แล้วได้และจะเป็นพื้นที่บริเวณกระบี่และ
 ขนอมให้เป็นศูนย์กลางการแยกและการบรรจุสินค้ากล่อง
 ที่ขนส่งระหว่างตะวันออกไกล และยุโรปหรือตะวันออก
 กลางได้ค้ำย

(6) ศักยภาพในการพักถ่ายสินค้ากอง

โดยที่ท่าเรือของภูมิภาคนี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือ
 สำหรับการขนถ่ายสินค้ากอง ดังนั้น พื้นที่บริเวณกระบี่
 และขนอมจึงมีศักยภาพที่จะใช้เป็นที่พักถ่ายสินค้า
 กองของภูมิภาคเพื่อขนส่งต่อไปให้แก่ประเทศพัฒนาแล้ว
 และประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ได้อีกด้วย

(6) ศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรม

การที่มีสายเดินเรือนานาชาติมาเทียบท่าควบคุม
 ไปด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่ขึ้นที่บริเวณกระบี่
 และขนอมจะเปิดโอกาสให้ภาคใต้ของประเทศไทย
 สามารถนำเข้าวัตถุดิบใหม่และชิ้นส่วนต่าง ๆ มาใช้ในการ
 การแปรรูปและการผลิตด้านอุตสาหกรรม นอกเหนือ
 จากการแปรรูปพืชผลเกษตรของท้องถิ่น เช่น ยางพารา
 น้ำมันปาล์ม ผลไม้และสัตว์น้ำสำหรับอุตสาหกรรมการ
 เกษตรด้วย

(7) ศักยภาพด้านการค้าระหว่างประเทศ

การค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่ง
 สินค้า การพักถ่ายสินค้า การแยกและบรรจุสินค้าให้เรือ
 บรรทุกสินค้ากล่อง การสูบน้ำมันดิบและการพัฒนา
 อุตสาหกรรมจะเปิดพื้นที่บริเวณกระบี่และขนอมในภาค
 ใต้ของประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์
 การเงิน และธุรกิจนานาชาติแห่งใหม่พร้อมด้วยมาตร-
 การสนับสนุนที่เหมาะสมและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(8) การพัฒนาชุมชนเมือง

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้านอุตสาห-
 กรรม การค้าและธุรกิจจะก่อให้เกิดชุมชนเมืองใน

บริเวณพื้นที่ปลายสะพานเศรษฐกิจ อันจะนำไปสู่ขบวน
 การกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร สร้าง
 โอกาสการจ้างงานและช่วยส่งผลกระทบต่อให้เกิดการกระ-
 กระจายรายได้ค้ำย ดังนั้นการวางแผนการใช้ที่ดินให้สอดคล้อง
 กับการเจริญเติบโตของเมืองใหม่ และการพัฒนา
 อย่างเป็นระเบียบจึงเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้โดยต้องคำนึง
 ถึงความสมดุลด้านสถานะสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ
 วิทยาในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่องใน
 ระยะยาว

3. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

3.1 สะพานเศรษฐกิจ : ทะเลอันดามัน-อ่าว ไทย

สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน
 กับฝั่งอ่าวไทยผ่านภาคใต้ของประเทศไทย ระยะทาง
 ประมาณ 180 กิโลเมตร จะประกอบด้วย

(1) ถนน :

ถนนมาตรฐานสูง ใช้เวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง

(2) รถไฟ :

มาตรฐานสูง รวงคู่ พร้อมอุปกรณ์ขนถ่าย
 สินค้าทันสมัย

(3) ท่าขนส่ง :

ระบบท่าขนส่งของเหลวสำหรับน้ำมันดิบ
 ก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเคมี น้ำจืด

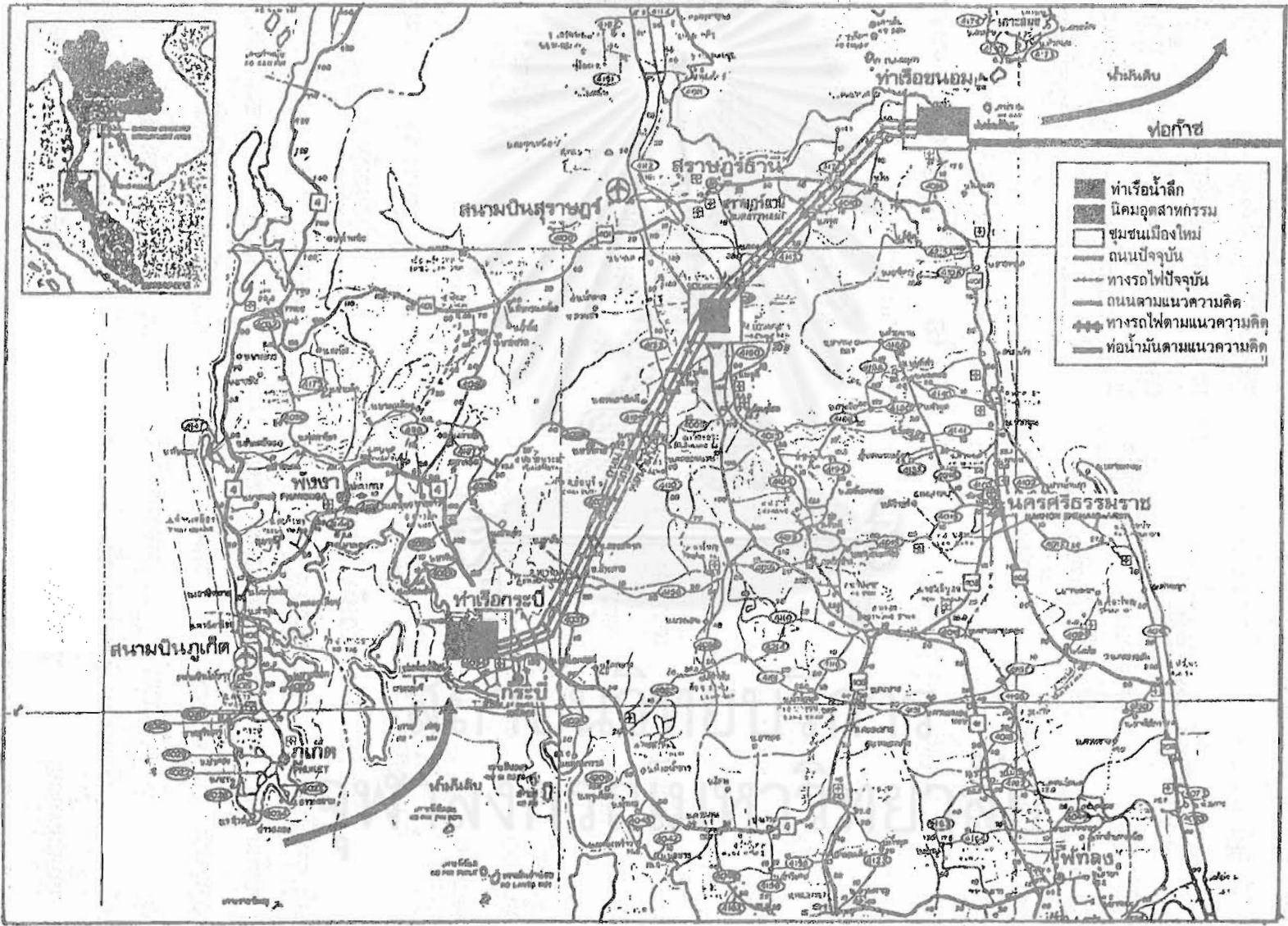
(4) ศูนย์จำหน่ายน้ำมัน :

คลังน้ำมันและศูนย์จำหน่ายน้ำมันและผลิต
 ภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ชุมทางการขนส่ง

(5) โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน : ประกอบด้วย

สนามบิน ไฟฟ้า โทรคมนาคม ถนน รถไฟ
 ประปา การเดินเรือชายฝั่ง

สะพานเศรษฐกิจไทย เชื่อมโยงตะวันออก - ตะวันตก



3.2 พื้นที่บริเวณกระบี่ (ชายฝั่งด้านทะเลอัน คามัน)

พื้นที่บริเวณกระบี่ด้านฝั่งทะเลตะวันตก มี
องค์ประกอบพื้นฐาน ดังนี้

- (1) สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบ
ทำเทียบเรือในทะเลสำหรับเรือขนาด
250,000 ตัน พร้อมคลังเก็บน้ำมันบนฝั่ง
และสถานีสูบน้ำมัน
- (2) ท่าเรือน้ำลึกกระบี่ :
ทำเทียบเรือน้ำลึก 14 เมตร สำหรับเรือ
สินค้ากอล่งนานาชาติ
- (3) เขตอุตสาหกรรมกระบี่ :
นิคมอุตสาหกรรมสำหรับโรงกลั่นน้ำมัน
อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำมันหรือคลังเก็บ
น้ำมัน อุตสาหกรรมเกษตร ฯลฯ
- (4) ชุมชนเมืองใหม่กระบี่ :
เมืองใหม่ ศูนย์ธุรกิจการค้าพร้อมมาตร
การควบคุมการใช้ที่ดินที่เหมาะสม บริการ
สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครง
สร้างพื้นฐานทางสังคม
- (5) โครงการขนส่ง :
โครงการระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับ
พื้นที่บริเวณโดยรอบ ซึ่งรวมถึงโครงข่าย
ถนนหรือรถไฟ เชื่อมโยงกับสนามบิน
นานาชาติภูเก็ต

3.3 พื้นที่บริเวณขนอม (ชายฝั่งด้านอ่าว- ไทย)

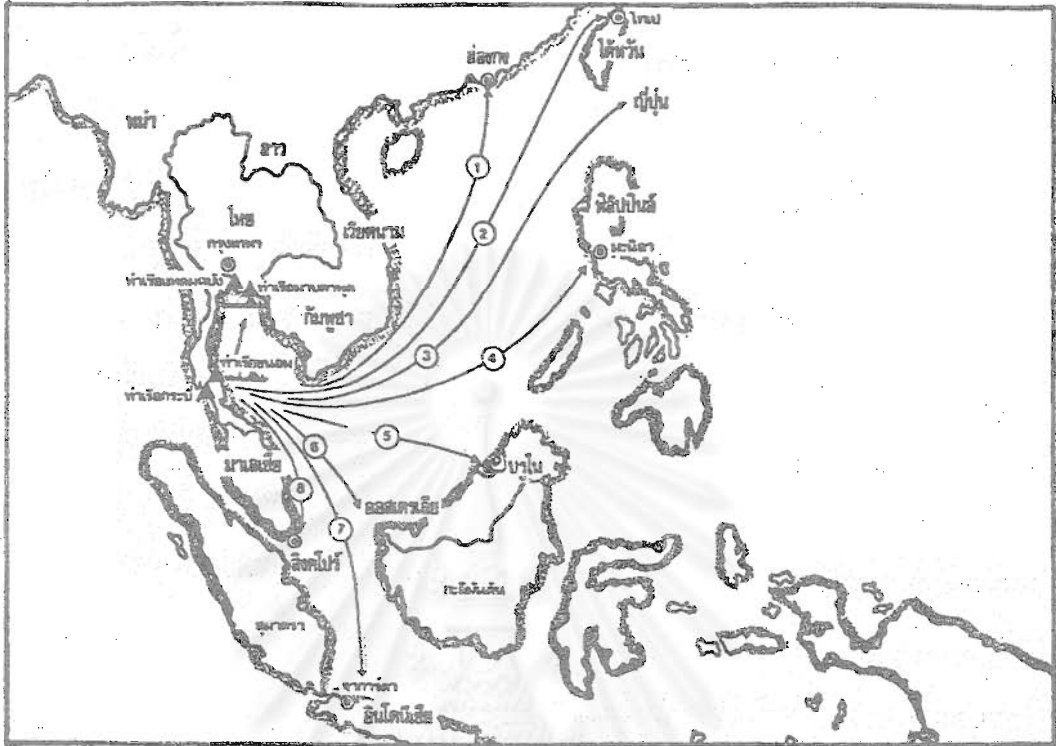
พื้นที่บริเวณขนอมด้านฝั่งทะเลตะวันออกมี
องค์ประกอบพื้นฐานดังนี้

- (1) สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบ :
ทำเทียบเรือในทะเลพร้อมคลังน้ำมันบนฝั่ง
และสถานีสูบน้ำมัน
- (2) ท่าส่งก๊าซในทะเล :
ท่าส่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยมาขึ้นฝั่ง
ความยาว 170 กิโลเมตร
- (3) ท่าเรือน้ำลึกขนอม :
ท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือสินค้ากอล่งนานา
ชาติ พร้อมอุปกรณ์การพักถ่ายและแยก
บรรจุสินค้า
- (4) เขตอุตสาหกรรมขนอม :
นิคมอุตสาหกรรมสำหรับโรงงานแยกก๊าซ
ธรรมชาติ ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเกี่ยว
เนื่องกับก๊าซ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำมัน
คลังน้ำมัน อุตสาหกรรมเกษตร ฯลฯ
- (5) ชุมชนเมืองใหม่ขนอม :
เมืองใหม่ ศูนย์กลางการค้าและธุรกิจพร้อม
มาตรการควบคุม การใช้ที่ดินที่เหมาะสม
บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ
โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม
- (6) โครงการขนส่ง :
โครงการระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับ
พื้นที่บริเวณโดยรอบ ซึ่งรวมถึงโครงข่าย
ถนนหรือรถไฟ เชื่อมโยงกับสนามบิน
สุราษฎร์ธานี

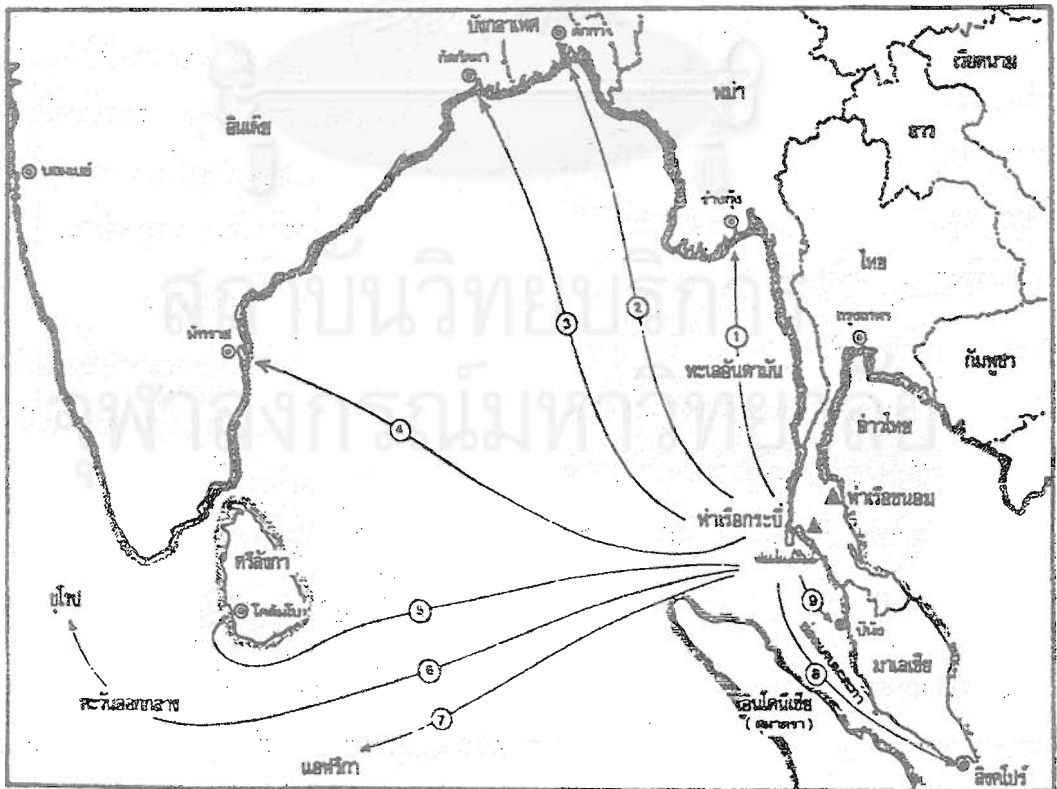
4. การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยม
ีความสมดุลกับสภาวะสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับระบบ
นิเวศวิทยา และไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งกับเป้าหมาย
การพัฒนาด้านอื่น เช่น การท่องเที่ยว การประมง

ประตูใหม่ฝั่งอ่าวไทย



ประตูใหม่ฝั่งทะเลอันดามัน



จำเป็นจะต้องมีแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึง

- (1) การจัดการด้านทรัพยากรชายฝั่ง :
ชายหาดและการท่องเที่ยว ประการัง
- (2) การจัดการด้านพื้นที่ต้นน้ำ ป่าไม้ และสัตว์ป่า :
ความสมดุลของน้ำ การควบคุมการพังทลายของผิวดิน การบุกรุกทำลายป่า ป่าไม้ชายเลน
- (3) การจัดการด้านคุณภาพน้ำ :
น้ำประปา น้ำทิ้ง ขยะมูลฝอย มลภาวะจากการทำเกษตร ทำเรือ
- (4) การจัดการด้านคุณภาพอากาศและเสียง :
มาตรฐานและมาตรการควบคุม
- (5) การจัดการด้านความเสี่ยงภัย :
การควบคุมคราบน้ำมัน มาตรการความปลอดภัย แผนอพยพฉุกเฉิน

5. กลุ่มผู้ร่วมมีบทบาทสำคัญ

แผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งหมดนี้จะต้องเกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายนอกเหนือจากรัฐบาลไทย ผู้มีส่วนร่วมที่สำคัญ ได้แก่

คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วย

1. พลเอก ชาคีชาย ชูณหะวัณ
นายกรัฐมนตรี
2. นายพงษ์ สารสิน
รองนายกรัฐมนตรี
3. นายกร ทัพพะรังสี
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
4. นายประมวล สภาวสุ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(1) รัฐบาลไทย :

กำหนดแนวนโยบายที่ชัดเจนและต่อเนื่อง พร้อมทั้งลงทุนขั้นต้น ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(2) ความร่วมมือทวิภาคี :

ให้ความร่วมมือด้านวิชาการ การเงิน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และร่วมลงทุนในการพัฒนาอุตสาหกรรม

(3) บรรษัทข้ามชาติ :

ให้ความร่วมมือด้านการเงินและการจัดการโครงการลงทุนต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาทางการค้าและธุรกิจ

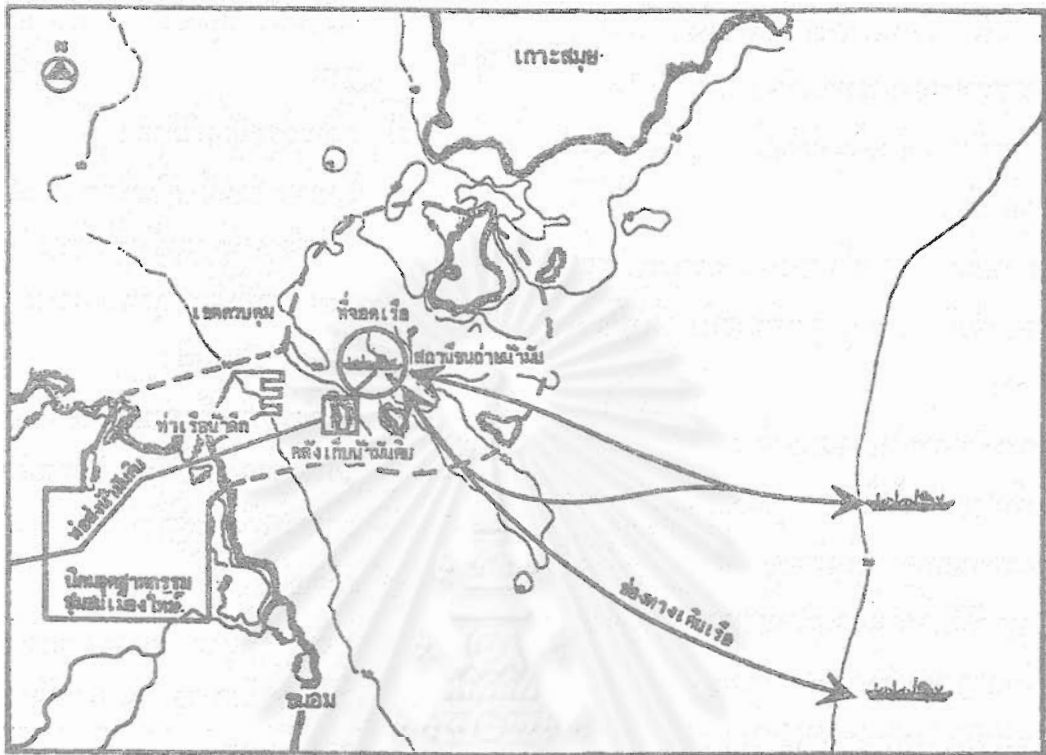
(4) ภาคเอกชน :

ลงทุนด้านอุตสาหกรรมภายใต้โอกาสที่เกิดขึ้น รวมถึงการลงทุน การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

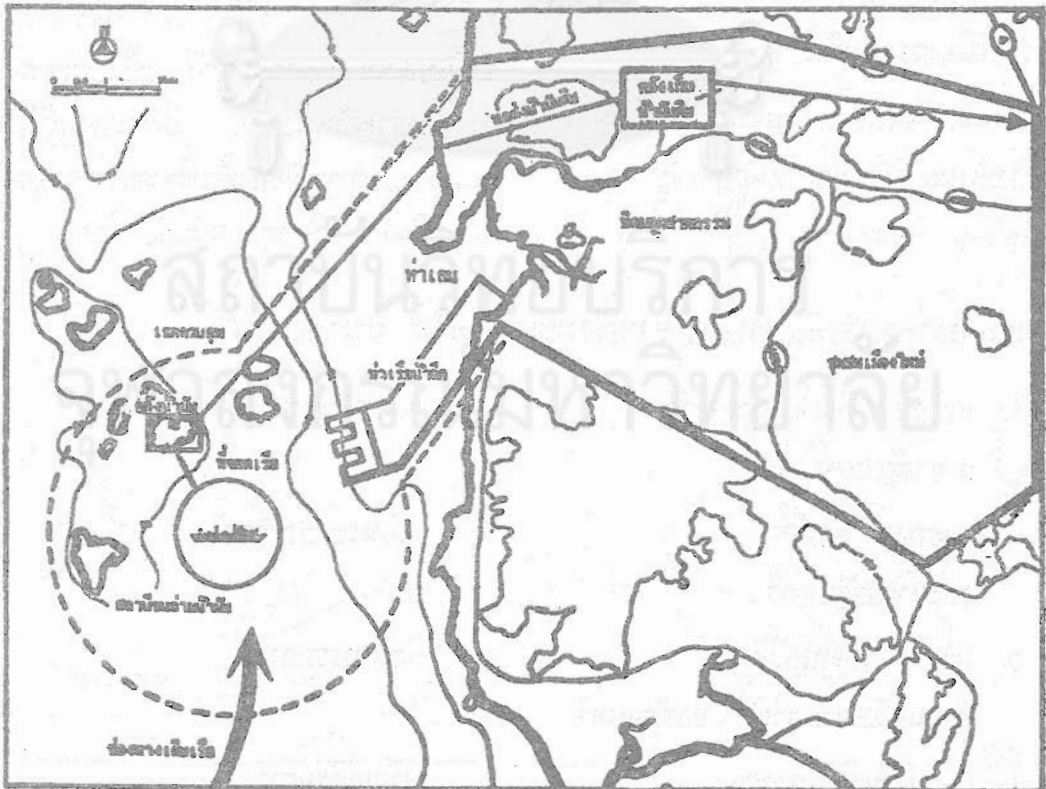
6. กลไกการตัดสินใจและบริหารงาน

คณะกรรมการพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (กพต.) ซึ่งมี วพนฯ นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เป็นคณะกรรมการระดับนโยบาย มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตลอดจนตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรณอม



แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณกระบี่



- | | |
|---|--------------------------------|
| 5. นายบรรหาร ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | เป็นกรรมการ |
| 6. นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | เป็นกรรมการ |
| 7. นายประจวบ ไชยสาส์น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน | เป็นกรรมการ |
| 8. พลเอกปัญญา สิงห์ศักดิ์ เลขาธิการนายกรัฐมนตรี | เป็นกรรมการ |
| 9. นายอนันต์ อนันตกุล เลขาธิการคณะรัฐมนตรี | เป็นกรรมการ |
| 10. ดร. พิสิฎฐ ภัคเกษม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| 11. ดร. สวัสดิ์ โพธิ์วิหค ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (สพต.) ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการ กพต. มีหน้าที่รับผิดชอบการวางแผนและการจัดเตรียมแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตลอดจนการประสานงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

7. ความคืบหน้าของแผนงาน

7.1 คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในการประชุมครั้งที่ 1/2532 เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดังนี้

(1) อนุมัติให้ใช้เงินกู้ธนาคารโลกในวงเงิน 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการศึกษาจัดทำแผนแม่บท

ซึ่งวงเงินกู้ดังกล่าวกระทรวงการคลังได้บรรจุอยู่ในโครงการหลักตามแผนการก่อหนี้กับต่างประเทศ ประจำปี 2533 แล้ว

(2) ให้ความเห็นชอบขอบเขตของการศึกษาจัดทำแผนแม่บทสำหรับการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ตลอดจนให้ความเห็นชอบบัญชีรายชื่อบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา 10 ราย ที่จะเชิญให้ยื่นข้อเสนอการศึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ

(3) อนุมัติให้ใช้เงินงบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินและจำเป็น จากงบประมาณปี 2533 จำนวน 15 ล้านบาท สำหรับการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การจัดทำข้อ

เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็น รวมทั้งเป็นค่าใช้จ่ายการบริหารงาน

(4) เมื่อคณะกรรมการ พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้พิจารณาว่ามีมติเป็นประการใดมอบให้ท่าน นายกรัฐมนตรีเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบ หรืออนุมัติให้ดำเนินแทนคณะรัฐมนตรีไปได้ และให้กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ ฯ นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบในภายหลัง เพื่อดำเนินมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

7.2 เมื่อข่าวการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจของประเทศไทยได้กระจายไปทั่วโลก รัฐบาลคูเวตได้แสดงความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจน้ำมันตามแนวความคิด "สะพานเศรษฐกิจ" 3 ด้าน คือ

1. ด้านส่งท่อน้ำมัน
2. ด้านโรงกลั่นน้ำมัน
3. ศูนย์จำหน่ายน้ำมัน

โดยเมื่อต้นเดือนธันวาคม 2532 คณะจากคูเวต นำโดยรัฐมนตรีน้ำมันจำนวน 6 ท่าน ได้เดินทางมาศึกษาแผนงานการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่กรุงเทพมหานคร และในวันที่ 9-14 กุมภาพันธ์ 2533 คณะผู้แทนจากประเทศไทย 6 ท่านประกอบด้วย

1. ดร. พิสิฎฐ ภัคเกษม เลขาธิการสภาพัฒน์ฯ
2. นายศิวงษ์ จังกะศิริ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
3. ดร. สวัสดิ์ โพธิวิหค เจ้าหน้าที่สภาพัฒน์ฯ
4. ดร. ปิยะสวัสดิ์ อมระนันท์ เจ้าหน้าที่สภาพัฒน์ฯ
5. นายพลระ สุขเวศ เจ้าหน้าที่ ป.ต.ท.
6. นายสมเจตน์ เतरุพ เจ้าหน้าที่สภาพัฒน์ฯ

ได้เดินทางไปรับทราบนโยบายของคูเวตว่า จะสนใจในการมาลงทุนในประเทศไทยหรือไม่ โปรดติดตามรายละเอียดต่อไป

บรรณานุกรม

แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ : แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์สู่ยุคใหม่ของการพัฒนาในทศวรรษหน้า.

กรุงเทพ ฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ, 2532.

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้. (กรุงเทพ ฯ) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2532.

สวัสดิ์ โพธิวิหค. "ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้" บรรยายที่ศูนย์สารนิเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 28 พฤศจิกายน 2532. (เทปกลับ).

Southern Seaboard Development Program : Thailand's new strategic thinking towards the year 2000 and beyond. Bangkok : Office of the Southern Seaboard Development Committee, Office of the National Economic and Social Development Board, 1989.