บทที่ 8

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 8
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

8.1 บทสรุป

ปัจจุบันจังหวัดระนองไม่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง จะมีเพียงเส้นทางการเชื่อมโยงโดยโครงข่ายถนนเท่านั้น ซึ่งมีความลาดชันและคดเคี้ยวเพราะเป็นพื้นที่ที่เป็นภูเขา ทำให้การเดินทางระหว่างกันไม่มีความสะดวกสบายเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้รถบรรทุกเพื่อขนส่งสินค้า ดังนั้น การพัฒนาก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่จากจังหวัดชุมพรไปสู่จังหวัดระนอง จะเป็นโครงการที่เชื่อมโยงการเดินทางทั้งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง โดยสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ดังนี้

- เมื่อพิจารณาความสอดคล้องของโครงการรถไฟฯ ช่วงชุมพร-ระนอง กับนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ สามารถสรุปได้ว่า โครงการรถไฟฯ ช่วงชุมพร-ระนอง จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งทะเล (ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย) ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างสองฝั่งทะเล อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฐานการผลิตไปยังท่าเรือระนองซึ่งเป็นประตูการค้าฝั่งอันดามันเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศบังคลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย ไทย เมียนมา เนปาล และภูฏาน ในรูปแบบการเดินทางและขนส่งด้วยรถไฟซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ลักษณะโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง เป็นทางรถไฟทางเดี่ยว (Single Track) ขนาดรางกว้าง 1 เมตร แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน 4 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร อำเภอกระบุรี อำเภอละอุ่น และอำเภอเมือง จังหวัดระนอง รวมระยะทางทั้งสิ้น 109 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายหลัก (Main Line) จากชุมพรไปถึงท่าเรือระนอง ระยะทาง 103 กิโลเมตร เส้นทางแยกเข้าตัวเมืองระนอง (Spur Line) ระยะทาง 5 กิโลเมตร และเส้นทางเชื่อมจากสายใต้เข้าสายหลัก (Chord Line) ระยะทาง 1 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 9 แห่ง ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้า 1 แห่ง ได้แก่ สถานีท่าเรือระนอง และสถานีผู้โดยสาร 8 แห่ง ได้แก่ สถานีขุนกระทิง สถานีบ้านนา-1 สถานีบ้านนา-2 สถานีปากจั่น สถานีกระบุรี สถานีบางใหญ่ สถานีละอุ่น และสถานีเมืองระนอง โดยมีลักษณะรูปแบบการก่อสร้าง 3 รูปแบบ ประกอบด้วย รูปแบบคันทาง รูปแบบโครงสร้างสะพาน และรูปแบบโครงสร้างอุโมงค์ เขตทางทั่วไป 50 เมตร ใช้งบประมาณในการดำเนินงานก่อสร้างประมาณ 27,000 ล้านบาท
- ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้โครงการรถไฟเส้นทางชุมพร-ระนอง และปริมาณสินค้าที่น่าจะมีโอกาสที่จะขนส่งทางรถไฟผ่านท่าเรือระนอง ที่ปีอนาคต ดังแสดงใน**ตารางที่ 8.1-1**

- ผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจของการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง ตลอดระยะเวลา 30 ปี ยังไม่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจเมื่อมีการก่อสร้างและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568 ซึ่งให้อัตราผลตอบแทนภายใน (EIRR) เท่ากับ 8.55 % แต่หากชะลอโครงการออกไปอีก 9 ปี หลังปีเปิด(พ.ศ. 2577) จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการเกินกำหนดไว้ ร้อยละ 12.19

ตารางที่ 8.1-1 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้า ในปี พ.ศ. 2568-2597

ผลการคาดการณ์	ปีคาดการณ์ในอนาคต			
	พ.ศ.2568	**พ.ศ. 2577**	**พ.ศ. 2587**	**พ.ศ. 2597**
ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	5,724	7,331	9,331	11,710
ปริมาณตู้สินค้าส่งออก/นำเข้า (ตู้/ปี)	33,116	45,257	60,770	85,502

- ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สรุปได้ว่าประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ประชาชนให้ความสำคัญและคาดว่าจะเป็นผลกระทบในระดับปานกลางถึงสูง ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน ทรัพยากรป่าไม้ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ การคมนาคมขนส่ง การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การโยกย้ายและการเวนคืน และการแบ่งแยกชุมชน โดยได้เสนอมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ขณะเดียวกันก็ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมหรือเกิดในระดับต่ำที่สุดและชุมชนยอมรับได้

8.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับการดำเนินโครงการในขั้นตอนต่อไป

8.2.1 ข้อเสนอแนะด้านการจราจรและขนส่ง

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อพิจารณาปริมาณจำนวนผู้โดยสารพบว่ายังรองรับปริมาณผู้โดยสารไม่มากนัก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่จังหวัดระนองและชุมพรที่ก่อให้เกิดการเดินทางยังมีไม่มากนัก ปัจจัยที่สำคัญที่จะก่อให้ปริมาณเกิดการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจะเป็นเรื่องของการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงได้เสนอให้มีแนวทางในการดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

1) การพัฒนาและขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่จากจังหวัดชุมพรไปสู่จังหวัดระนอง จะเป็นส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยว ซึ่งจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 แต่ยังมี **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว และ**ยุทธศาสตร์ที่ 5** การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยวและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องดำเนินการควบคู่กันไปด้วย

2) เพื่อให้การพัฒนาเส้นทางรถไฟสายชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง เกิดประโยชน์สูงสุด จำเป็นต้องพิจารณาให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟตามแนวเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง มีดังนี้

- กรณีสถานีรถไฟในเมืองหลัก หรือสถานีระดับเมืองศูนย์กลาง ควรส่งเสริมการพัฒนาในพื้นที่ว่างให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตามแนวทาง Infill Development หรือ Redevelopment ทั้งนี้ควรคำนึงถึงหลักการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed Uses) การพัฒนาพื้นที่แบบกระชับ (Compact) การปรับสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อคนเดิน และการสร้างโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ
- กรณีการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟศูนย์ชุมชนชานเมืองแห่งใหม่ ควรพิจารณาปรับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต และรองรับการพัฒนาในพื้นที่รอบสถานี
- กรณีสถานีรถไฟระหว่างทางที่เป็นสถานีระดับชุมชนขนาดเล็ก หรือระดับย่านพักอาศัย ควรพิจารณาจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างสถานีและพื้นที่ชุมชนโดยรอบ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในละแวกข้างเคียง

ด้านการขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาบทบาทและศักยภาพของท่าเรือระนอง พบว่ายังมีโอกาสและความจำเป็นในการขนส่งผ่านท่าเรือระนอง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC การพัฒนาเส้นทางรถไฟจะเป็นเพียงส่วนหนึ่งในการส่งเสริมให้มีการขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง แต่ยังมีปัจจัยอีกหลายอย่างที่สำคัญที่จะต้องพัฒนาและพิจารณาควบคู่ไปด้วย ได้แก่

1) การบริหารจัดการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือระนองจะต้องมีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งระหว่างเส้นทางเดิมและเส้นทางใหม่ ดังนั้น ผู้ที่จะเข้ามาประกอบการขนส่งที่ท่าเรือระนองจำเป็นต้องมีฐานกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการขนส่งสินค้าไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC อีกทั้งยังจะต้องมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ต้องมีเครือข่ายโลจิสติกส์และการตลาดที่ดีเพื่อให้ต้นทุนและการบริหารจัดการสามารถตอบสนองกลุ่มลูกค้าที่จะมาใช้การขนส่งต่อเนื่องผ่านทางท่าเรือระนอง เพื่อดึงดูดลูกค้าให้เปลี่ยนมาใช้การขนส่งผ่านท่าเรือระนองมากขึ้น

2) ปัญหาการให้บริการขนส่งทางรถไฟ แม้ว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะถูกกว่าแต่จุดอ่อนของการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ คือ ความสม่ำเสมอและตรงต่อเวลา เพราะรถไฟยังมีปัญหาเรื่องหัวรถจักรและแคร่รับตู้สินค้าที่ไม่เพียงพอ หากไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ตรงตามเวลาหรือตู้สินค้าตกเที่ยวเรือจะส่งผลเสียหายต่อเจ้าของสินค้า ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการขนส่งทางรถไฟ

3) กรณีปัญหาขีดจำกัดในการรองรับเรือของช่องแคบมะละกา ซึ่งหลายการศึกษาคาดว่าในอนาคตปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่น ทำให้เรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาไม่สามารถบริการเรือเดินสมุทรให้ผ่านได้อย่างตรงเวลาและปลอดภัยต่อการเดินเรือ เรือเดินสมุทรจะต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทางช่องแคบซุนดาและลอมบ๊อก ซึ่งจะทำให้เส้นทางเดินเรือยาวมากขึ้น รวมทั้งประเทศในกลุ่มบริเวณช่องแคบมะละกาจะเก็บเพิ่มค่าผ่านทางของเรือเดินสมุทรเพื่อรักษาสมดุลของการบริการ อีกทั้งเพื่อเป็นการระบายความหนาแน่น ทำให้ค่าใช้จ่ายของเรือเดินสมุทรระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกเพิ่มสูงขึ้น

8.2.2 ข้อเสนอแนะด้านวิศวกรรม

1) รัฐต้องมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมการเชื่อมโยงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศไปยังแหล่งท่องเที่ยวตามจุดต่าง ๆ

2) รัฐควรมีการผลักดันให้มีการขยายผิวจราจรในเส้นทางสายหลัก โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ตั้งแต่จังหวัดชุมพร พังงา และภูเก็ต โดยเร็ว เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการเชื่อมโยงกับเส้นทางสายรองที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียง เช่น พังงา ภูเก็ต เป็นต้น

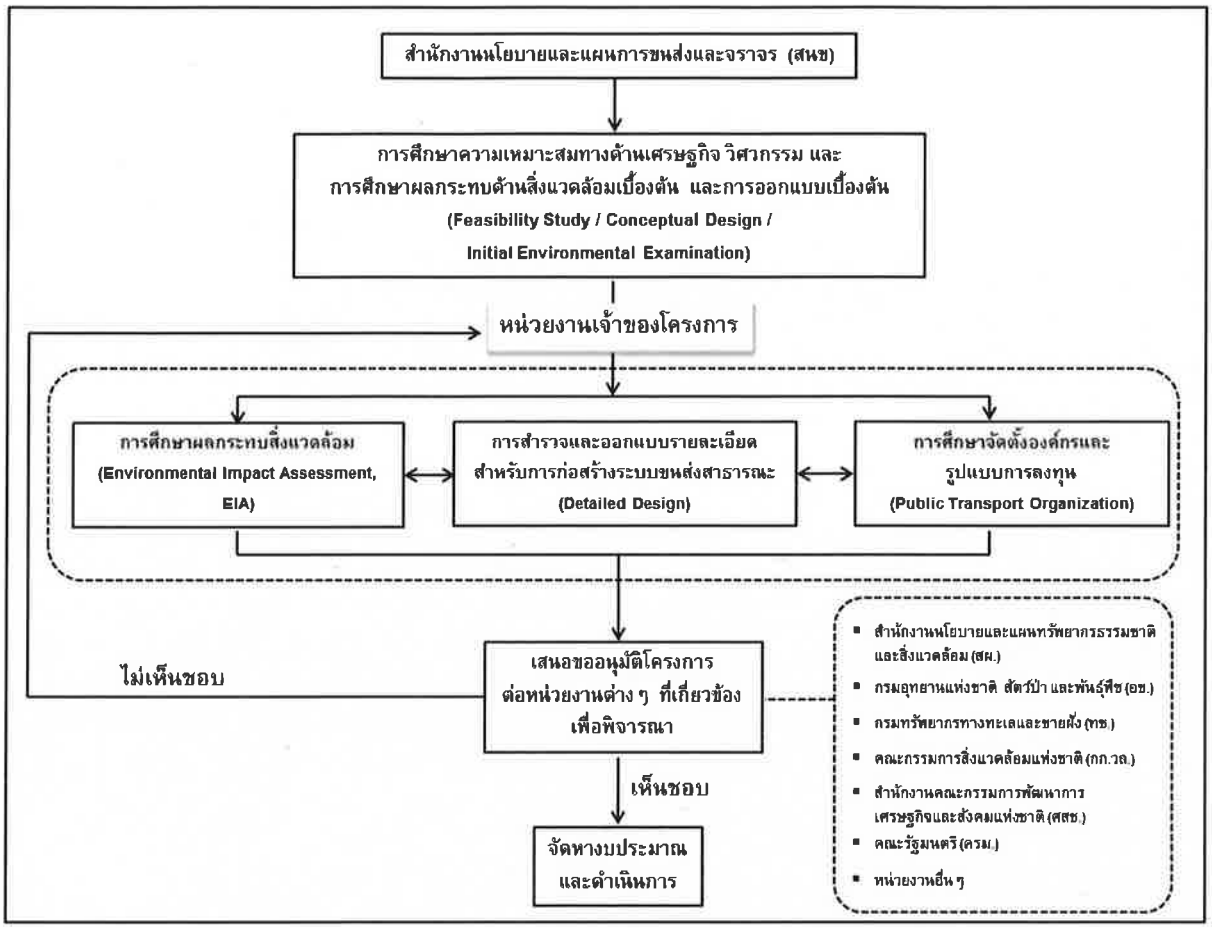
3) รัฐต้องมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกระนองให้มีขนาดใหญ่ที่เพียงพอและคุ้มค่าต่อการขนส่งสินค้า โดยผลักดันให้เป็นท่าเรือน้ำลึกนานาชาติอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งผลักดันแผนงานโครงการการขุดลอกร่องน้ำให้มีความลึก 12-18 เมตร เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง

8.2.3 ข้อเสนอแนะด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในขั้นตอนต่อไปนั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment, EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (มิถุนายน พ.ศ. 2555) เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้โครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง จัดอยู่ในลำดับที่ 21 ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง และ ลำดับที่ 33 โครงการที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 จึงต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอให้หน่วยงานพิจารณา ก่อนดำเนินการก่อสร้าง **(รูปที่ 8.2-1)** สำหรับข้อเสนอแนะด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ดังนี้

1) เสนอแนะให้ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาภายหลัง ทั้งนี้ต้องจัดทำมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับพื้นที่เฉพาะ เนื่องจากเป็นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ตลอดระยะทาง 109 กิโลเมตร และพาดผ่านพื้นที่อนุรักษ์หลายแห่ง อาทิ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ (Ramsar Site) พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน และแหล่งชุมชน

2) ดำเนินการศึกษาและสำรวจภาคสนามตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการคมนาคมทางบก สำหรับการตรวจวัดและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางน้ำ และทรัพยากรสัตว์ป่า ต้องดำเนินการให้ครอบคลุม 2 ฤดูกาลคือ ช่วงแล้งและช่วงฝน เนื่องจากลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดชุมพรและระนองได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้ง 2 ฤดูกาลทำให้ได้ข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่น่าเชื่อถือและนำไปพิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการได้อย่างเหมาะสมต่อไป



รูปที่ 8.2-1 การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไปของงานด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

3) ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่อนุรักษ์อย่างเคร่งครัด เช่น การขออนุญาตเข้าศึกษาวิจัยในเขตอุทยานแห่งชาติและพื้นที่ป่าชายเลน การขอผ่อนผันเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่อนุรักษ์สำหรับการก่อสร้างโครงการ และการขอผ่อนผันมติคณะรัฐมนตรีเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1

4) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่มต้นการศึกษาจนกระทั่งแล้วเสร็จ เพื่อร่วมกันหาแนวทางการพัฒนาโครงการ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ได้แก่ กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

5) ดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะประชาชนผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน รวมถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบการอนุญาตให้ใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงการ เป็นต้น

6) รวบรวมหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ได้ดำเนินการตลอดระยะเวลาศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำเสนอในรายงานฯ และชี้แจงต่อหน่วยงานพิจารณารายงานฯ

8.2.4 ข้อเสนอแนะด้านการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง

จังหวัดระนองเป็นจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันตกของภาคใต้ที่มีประวัติศาสตร์และความเป็นมาที่น่าสนใจ ที่มีศักยภาพด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและสามารถพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ได้ในอนาคต เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์มาตั้งแต่อดีต โดยเฉพาะแร่ดีบุกและทรัพยากรป่าไม้ และยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามไม่แพ้จังหวัดท่องเที่ยวอื่นๆ ในภาคใต้ ทั้งป่าต้นน้ำที่เขียวขจี สายน้ำไหลตกลงมาจากเขาสูงตลอดทั้งปี พื้นที่สงวนชีวมณฑลที่เตรียมเสนอให้เป็นมรดกโลก แหล่งน้ำแร่บริสุทธิ์สำหรับผู้รักการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เกาะต่างๆ ที่มีชายหาดสวยงามและความอุดมสมบูรณ์ใต้ท้องทะเล รวมถึงเมนูอาหารคาวและหวานที่มีรสชาติเฉพาะถิ่น ทำให้ปัจจุบันจังหวัดระนองได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวอย่างกว้างขวาง ดังนั้น หากทุกภาคส่วนในจังหวัดระนองได้ร่วมกันกำหนดแนวทางการจัดการท่องเที่ยว เพื่อนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง จะทำให้มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมมาชมแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของจังหวัดระนองเพิ่มมากขึ้น และนักท่องเที่ยวบางส่วนอาจต้องการกลับมาเที่ยวอีกครั้งในแหล่งท่องเที่ยวที่รู้สึกประทับใจ เป็นการสร้างรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังอาจเป็นปัจจัยหนุนให้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยได้มาตรฐาน ทั้งนี้ สนข. และที่ปรึกษาได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 13.00-16.00 น. ณ โรงแรม ทินิดี แอท ระนอง **(รูปที่ 8.2-2)** โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐ องค์กรเอกชน และผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ฯลฯ เข้าร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูล ระดมความคิดเห็น และเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดระนองในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปประเด็นต่างๆ ที่สำคัญได้ ดังนี้

1) จังหวัดระนองเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน นับตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาเรืองอำนาจ เดิมเป็นหัวเมืองขนาดเล็กขึ้นกับเมืองชุมพร คำว่า ระนอง เพี้ยนมาจากคำว่า แร่นอง เนื่องจากในพื้นที่จังหวัดมีแร่อยู่มากมาย เป็นแหล่งพำนักของชาวจีนฮกเกี้ยนในช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ และยังเป็นเส้นทางสำคัญของทหารญี่ปุ่นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงมีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่น่าสนใจ เช่น เส้นทางเสด็จประพาสของรัชกาลที่ 5 ทางรถไฟเก่าสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เขาฝาชี สุสานของเจ้าเมืองระนอง พระที่นั่งรัตนรังสรรค์ ฯลฯ

2) ความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น ภูเขาที่ปกคลุมด้วยผืนป่าธรรมชาติ ความหลากหลายของน้ำตกและบ่อน้ำพุร้อนตามธรรมชาติ พื้นที่ชายฝั่งที่มีป่าชายเลนมากที่สุดในประเทศไทยและเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ (Ramsar Site) ภูเขาหญ้า จุดชมวิวเขาฝาชี และแหล่งดำน้ำดูปะการังสวยงามแปลกตาที่เกาะพยาม เกาะค้างคาว และเกาะญี่ปุ่น เป็นต้น

3) อาหารท้องถิ่นที่หลากหลายและเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดระนอง เช่น ซาลาเปาทับหลี อาหารฮกเกี้ยน แหล่งปลูกและจำหน่ายกาแฟสดพันธุ์ดี (ก้องกาแฟคั่วบด) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ (กาหยู) รวมถึงการจำหน่ายสินค้าพื้นเมือง อาหารทะเล และผลิตภัณฑ์แปรรูปต่างๆ อาทิ ปูทะเล ปูนิ่ม กุ้งสองน้ำ (แม่น้ำกระบุรี) กุ้งแห้ง กะปิ ผักกูด ผักเหลียง ฯลฯ

รูปที่ 8.2-2 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว จังหวัดระนอง เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ณ ห้องประชุม โรงแรมทินิดี แอท ระนอง จังหวัดระนอง

ภายหลังคณะรัฐมนตรีมีนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ จึงได้ดำเนินโครงการเที่ยวเมืองรอง 55 จังหวัด โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เมื่อพิจารณาจากรายชื่อทั้ง 55 จังหวัด ซึ่งล้วนเป็นจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่ง เช่น อุดรธานี มหาสารคาม ลพบุรี นครนายก สุพรรณบุรี ปราจีนบุรี ฯลฯ สำหรับ "เมืองรอง" ที่นักท่องเที่ยวควรเดินทางไปท่องเที่ยวภาคใต้ 9 จังหวัด ได้แก่ นครศรีธรรมราช พัทลุง ตรัง สตูล ชุมพร **ระนอง** นราธิวาส ยะลา และปัตตานี ดังนั้น หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในจังหวัดระนองสามารถกำหนดแผนแม่บท/แผนงานด้านการท่องเที่ยวและได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการและภาคประชาชน เพื่อสามารถยกระดับจาก "เมืองรอง" ไปสู่การเป็น "เมืองหลัก" ด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้และประเทศไทย ที่นักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและต่างประเทศให้ความสนใจและเดินทางมาท่องเที่ยว โดยมีข้อเสนอแนะในภาพรวม ดังนี้

1) หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการรับรู้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง ตั้งแต่การร่างนโยบายและแผนแม่บทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง โดยอาจแบ่งออกเป็น 3 ระยะคือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน โดยให้หน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงหรือผู้ติดตามดูแล เพื่อประเมินผลจากการดำเนินงานในทุกระยะและยังเป็นการลดผลกระทบด้านลบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ขณะที่หน่วยงานในท้องถิ่นและหน่วยงานภาคเอกชน/ผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรให้ความร่วมมือกับชุมชนในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวให้กับชุมชน

2) การประชาสัมพันธ์และการตลาดเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลให้การท่องเที่ยวนั้นเกิดการพัฒนาผ่านการประชาสัมพันธ์ในหลายรูปแบบ และควรเสนอแนวทางให้ชุมชนได้เลือกใช้สื่อประชาสัมพันธ์ที่สามารถนำเสนอและสื่อความหมายได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ที่ชุมชนสามารถจัดการได้เอง เช่น แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวของชุมชน และป้ายบอกทางภายในชุมชน (ภาษาไทย/ภาษาอังกฤษ/ภาษาจีน) สำหรับสื่อที่จำเป็นต้องประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง ได้แก่ ป้ายบอกทางเข้าสู่ชุมชน การร่วมจัดกิจกรรม การแสดงนิทรรศการแนะนำกิจกรรมการท่องเที่ยวในเทศกาลต่างๆ เว็บไซต์แนะนำการท่องเที่ยว แอปพลิเคชั่นเพื่อการประชาสัมพันธ์ในเครือข่ายทางสังคม (Social Network) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์และสื่อวิทยุที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เป็นต้น

3) ปัจจัยที่มีผลต่อการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดระนอง ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและประวัติศาสตร์ ความหลากหลายของวิถีชีวิตและวัฒนธรรม อีกทั้งภาครัฐต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของจังหวัดระนอง ได้แก่

   - จัดทำแผนที่หรือแผนผังของแหล่งท่องเที่ยวระดับจังหวัด – อำเภอ และป้ายประชาสัมพันธ์ (ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ) และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวที่สามารถให้ข้อมูลและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทย ชาวต่างประเทศ ผู้พิการ และผู้สูงอายุ
   - พัฒนาเส้นทางคมนาคม ทั้งทางรถยนต์ รถไฟ และทางอากาศ เส้นทางศึกษาธรรมชาติ เส้นทางจักรยาน และทางเดินเท้าให้มีความเหมาะสมต่อการสัญจรไปยังแหล่งท่องเที่ยว

- เพิ่มระบบการจัดการด้านสุขาภิบาล ขยะมูลฝอยและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น จัดเตรียมห้องน้ำที่ถูกสุขลักษณะ จัดให้มีถังขยะที่แยกประเภทขยะ และจัดหาที่จอดรถในสถานที่เหมาะสมและเพียงพอ รวมถึงการจัดทำทางลาดและอุปกรณ์ช่วยเหลือต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการและผู้สูงอายุ

ทั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการกำหนดแผนแม่บทการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดระนองอย่างยั่งยืนโดยการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาจึงเสนอกรอบการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป ดังนี้

ข้อมูล	เครื่องมือ	ความรู้	ผลคาดว่าจะที่ได้รับ
1. สิ่งดึงดูดใจ 2. สิ่งอำนวยความสะดวก 3. ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 4. สภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยว	1. ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง 2. สำรวจและลงพื้นที่สังเกตการณ์ร่วมกับชุมชนท้องถิ่น 3. แบบสอบถามนักท่องเที่ยว/ผู้ประกอบการ	ปัจจัยที่มีผลต่อการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดระนอง	แผนแม่บทการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดระนองอย่างยั่งยืน โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน
1. ทรัพยากรท่องเที่ยว 2. สถานการณ์ ปัญหาและแนวทางในการจัดการปัญหาด้านการท่องเที่ยว 3. ข้อเสนอเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการท่องเที่ยว	1. ตรวจสอบทรัพยากรท่องเที่ยวร่วมกับชุมชนท้องถิ่น 2. สัมภาษณ์เชิงลึกผู้นำชุมชน/ผู้ประกอบการ/ปราชญ์ชาวบ้าน/ผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด	ศักยภาพในการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง	

8.3 แนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติ

ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง จะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยเห็นสมควรให้มีการเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2577 ซึ่งจะต้องมีขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการต่อไป ดังนี้

- การพิจารณาและเห็นชอบต่อโครงการซึ่งเสนอต่อกระทรวงคมนาคมพิจารณาและเห็นชอบต่อโครงการ รวมทั้งเสนอโครงการไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อให้เห็นชอบในหลักการ
- การออกแบบรายละเอียดและการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอต่อหน่วยงานพิจารณา รวมถึงสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
- การก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย การเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ตลอดจนการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อการควบคุมงานก่อสร้าง รวมทั้งการดำเนินการก่อสร้าง

แต่อย่างไรก็ดีระยะเวลาในการดำเนินการโครงการดังกล่าวจะต้องใช้เวลาค่อนข้างนาน อีกทั้งยังอาจจะประสบปัญหาในระหว่างการดำเนินการจนทำให้โครงการต้องใช้เวลานานมากขึ้น ดังนั้น การเตรียมความพร้อมของการดำเนินโครงการไว้จึงเป็นสิ่งจำเป็น อีกทั้งโครงการดังกล่าวนี้จะพิจารณาผลความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ ซึ่งเป็นมิติทางด้านการขนส่งเท่านั้น ในการพิจารณาและอนุมัติให้ความเห็นชอบโครงการยังอาจมีความจำเป็นต้องพิจารณาในมิติอื่นๆ ซึ่งภาครัฐให้ความสำคัญควบคู่กันไปด้วย ก็จะทำให้โครงการได้รับการผลักดันให้มีการดำเนินการเร็วขึ้น ดังนี้

- นโยบายของภาครัฐที่จะส่งเสริมพัฒนาระบบรางให้มีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศ เนื่องจากพื้นที่จังหวัดชุมพรและระนองยังมีแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งที่มีความสวยงามและดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมา อีกทั้งยังมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐที่สนับสนุนการท่องเที่ยวเมืองรอง ซึ่งได้มีการมอบนโยบายการรถไฟฯ เร่งพัฒนาก่อสร้างรถไฟเส้นทางหลัก เส้นทางรถไฟทางคู่ และเส้นทางรถไฟไปยังเมืองรอง เพื่อเชื่อมต่อภาคการท่องเที่ยว นอกจากนี้จังหวัดภูเก็ตในปัจจุบันมีการรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ซึ่งหากปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอีกก็จะทำให้ประสบปัญหา ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่เพื่อให้เกิดการส่งเสริมและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยงฝั่งอันดามัน ซึ่งอาจต้องพัฒนาเส้นทางเป็นแบบวงกลมหรือต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทาง ที่สำคัญต้องประสานกับเอกชนเพื่อพัฒนาแพ็คเกจท่องเที่ยวร่วมกัน
- เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2561 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้หารือร่วมกับกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการท่องเที่ยว โดยเน้นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเชื่อมโยงเมืองหลัก – เมืองรอง เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งทางด้านการคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงการท่องเที่ยวทางรางซึ่งเป็นการท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ อีกทั้งยังได้มีการลงนามคำสั่งร่วมกันระหว่าง 2 กระทรวง เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอีกด้วย ดังนั้น โครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง จึงเป็นโครงการที่ต้องอาศัยพัฒนาร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าว
- นอกจากขั้นตอนและกระบวนการในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการแล้ว สิ่งสำคัญและจำเป็นอีกอย่างที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันคือ การพัฒนาให้เกิดเส้นทางรถไฟท่องเที่ยว ซึ่งต้องอาศัยพื้นที่หรือจังหวัดเป็นตัวขับเคลื่อนประสาน ทั้งกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และ กระทรวงคมนาคม ร่วมกันจัดทำแผนพัฒนาอย่างบูรณาการ