

การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน



โครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนใน
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)
ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

วันพฤหัสบดีที่ 25 มีนาคม 2564
ห้องประชุม The Vanli Ballroom
สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท
อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี



บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอพเอเอส จำกัด



สนับสนุนทางวิชาการโดย

บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



เอกสารประกอบการสัมมนา



เอกสารประกอบการสัมมนา



สแกน QR Code ได้จากด้านหลังของแผ่นพับ



ลำดับการนำเสนอ

1. ภาพรวมธุรกิจเดินเรือสำราญ

2. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์
ของโครงการ

3. ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ

4. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

5. ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

6. ผลประโยชน์และความเหมาะสม
ของโครงการ

7. รูปแบบการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ

8. แผนการดำเนินโครงการ

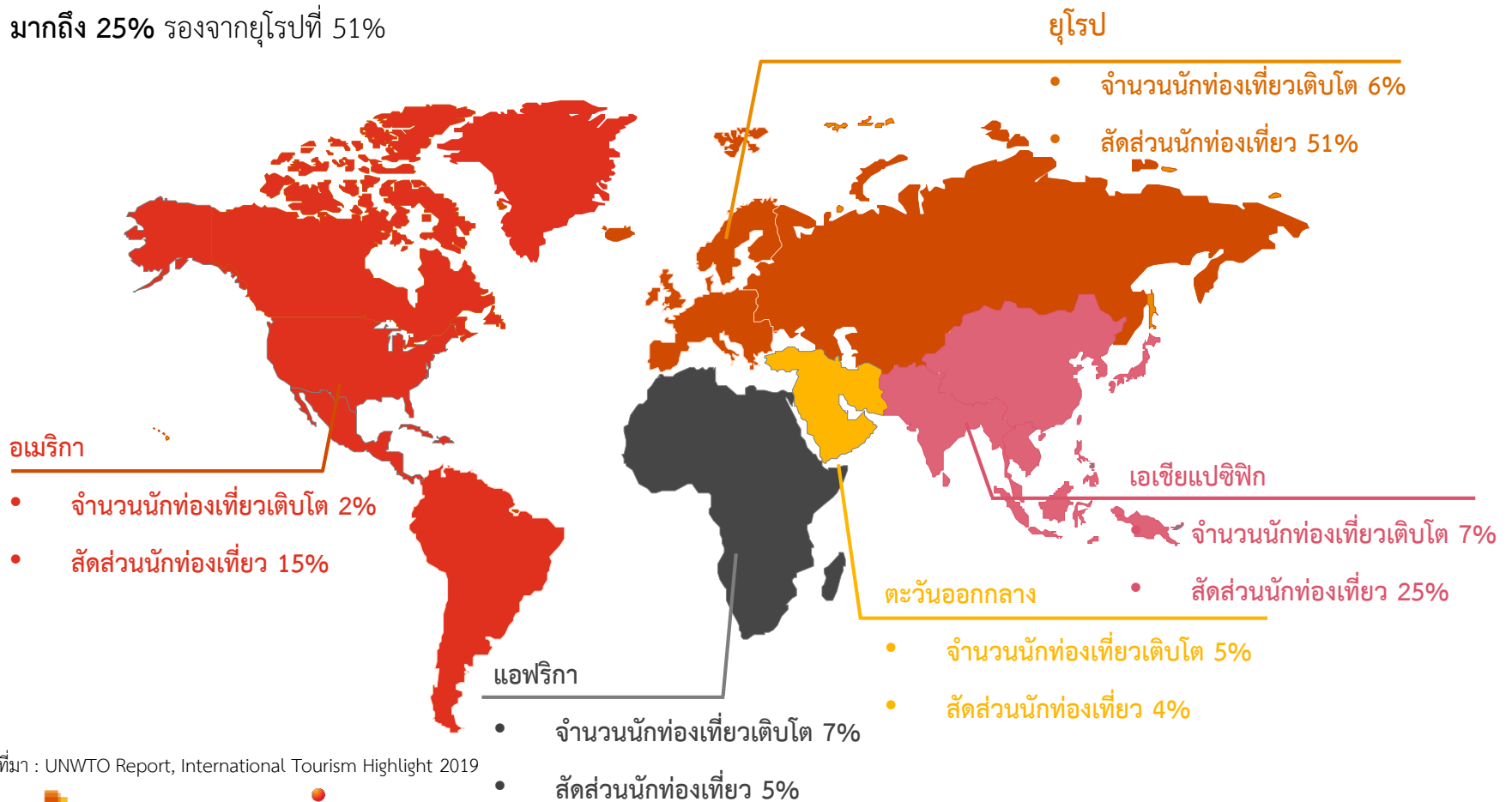


ภาพรวมธุรกิจเดินเรือสำราญ

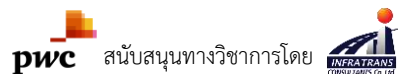


ภาพรวมธุรกิจท่องเที่ยวทั่วโลก

ในช่วงที่ผ่านมา อุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั่วโลกมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2552 – 2562 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของจำนวนนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 5.4 ต่อปี และจากข้อมูลในปี 2561 ทวีปเอเชียแปซิฟิกและทวีปแอฟริกามีการเติบโตของนักท่องเที่ยวสูงสุดที่ 7% (ทั่วโลกมีอัตราเติบโตเฉลี่ยที่ 4%) นอกจากนี้ ทวีปเอเชียแปซิฟิกยังมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวเดินทางขาเข้ายังมากถึง 25% รองจากยุโรปที่ 51%



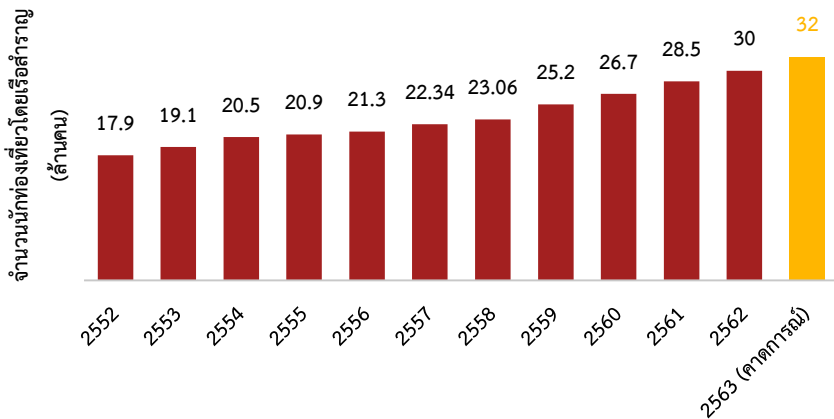
ที่มา : UNWTO Report, International Tourism Highlight 2019





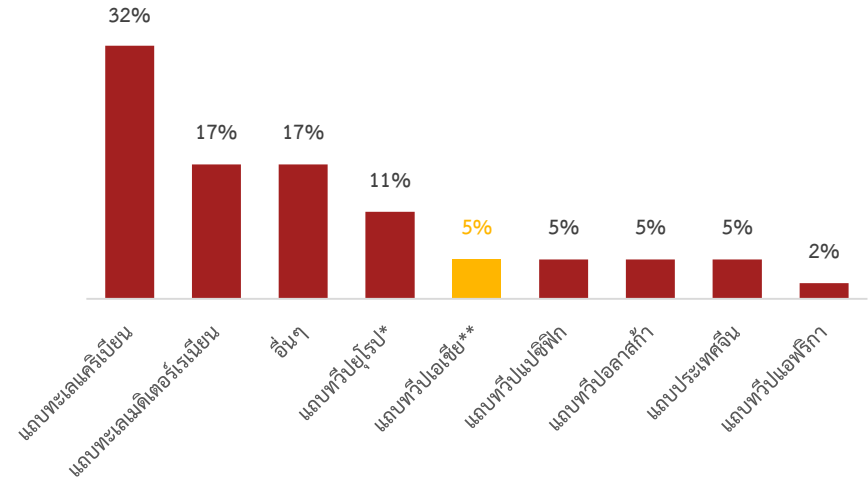
ภาพรวมธุรกิจการเดินทางเรือสำราญทั่วโลก

จำนวนนักท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ



- ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ 5.3%
- ก่อนเหตุการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก จึงมีการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางโดยเรือสำราญในปี 2563 สูงถึง 32 ล้านคน

สัดส่วนการเดินทางเรือสำราญทั่วโลก



- ภูมิภาคที่มีสัดส่วนการเดินทางเรือสำราญสูงสุด ได้แก่ แถบทะเลแคริบเบียน และเมดิเตอร์เรเนียน
- เอเชียยังคงมีสัดส่วนการเดินทางเรือสำราญที่น้อย คิดเป็นสัดส่วนเพียง 5%
- อย่างไรก็ตาม เอเชียมีการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวโดยเรือสำราญเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปีที่ 16%

*แถบทวีปยุโรปไม่รวมตะวันออกกลาง

**แถบทวีปเอเชียไม่รวมประเทศจีน

ที่มา : CLIA Report, State of The Cruise Industry Outlook 2020

ที่มา : CLIA Report, State of The Cruise Industry Outlook 2020

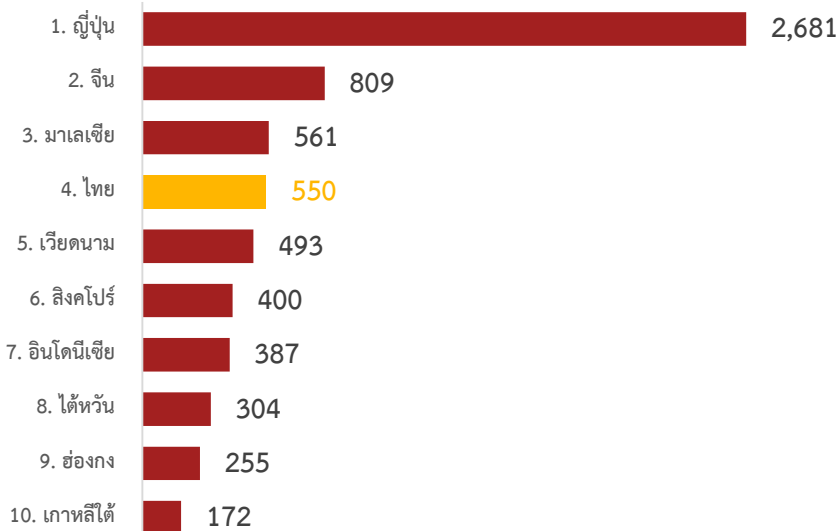
Asia Cruise Leader Network, Journal of Asia Cruise Tourism Research 2016



ภาพรวมธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทย

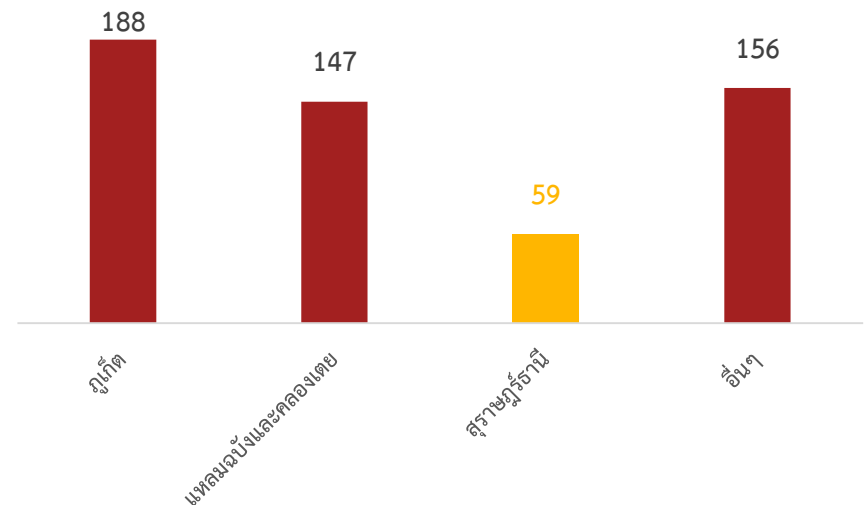
อันดับประเทศที่มีการจอดเทียบท่าเรือสำราญมากที่สุดในปี 2562 และรายละเอียดประเภทการจอดเทียบท่าในประเทศไทย

ประเทศที่มีจำนวนเรือเข้าเทียบท่ามากที่สุด



ประเทศไทยเป็นอันดับ 4 ที่มีการจอดเทียบท่าเรือสำราญมากที่สุดในภูมิภาคเอเชีย รองจาก ญี่ปุ่น จีน และมาเลเซีย

จำนวนครั้งที่เรือเข้าเทียบท่าในแต่ละท่าเรือ



ปัจจุบันเกาะสมุยยังไม่มีท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เรือสำราญที่ต้องการเทียบท่าที่เกาะสมุยจึงต้องทอดสมอบริเวณหาดหน้าทอนและให้นักท่องเที่ยวโดยสารเรือเล็กเพื่อขึ้นชายฝั่งต่อไป โดยมีนักท่องเที่ยวเพียงประมาณ 50% ที่ลงจากเรือสำราญเพื่อขึ้นชายฝั่ง การพัฒนาท่าเทียบเรือจึงจะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

ที่มา : UNWTO Report, International Tourism Highlight 2019



เส้นทางการเดินเรือในทวีปเอเชีย



2

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ ของโครงการ



ความเป็นมาของโครงการ



2558

มกราคม

นายกรัฐมนตรีสั่งการพิจารณาหาแนวทางสร้างท่าเทียบเรือสำราญระหว่างประเทศขนาดใหญ่

มิถุนายน

คณะรัฐมนตรีลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางเรือระหว่างไทยกับสิงคโปร์ โดยกำหนดจุดหมายปลายทาง เช่น ภูเก็ต กระบี่ และสมุย



ธันวาคม

กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณปี 2558 - 2560 เพื่อการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2559

กรกฎาคม

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ในการพัฒนาท่าเทียบเรือยอร์ช (Yacht) และท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)



ความเป็นมาของโครงการ

ระยะที่ 1 (ปี 2558) : พัฒนาท่าเรือเดิมให้มีศักยภาพ

- ปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพ หมายเลข 22A และท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลข A1
- พิจารณาผู้บริหากท่าเรือรายใหม่ของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต



ระยะที่ 2 (ปี 2558 - 2564) : พัฒนาท่าเทียบเรือ Cruise แห่งใหม่ ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อส่งเสริมให้เป็น Home Port

- พัฒนาท่าเทียบเรือ Cruise/จัดหาผู้บริหากท่าเรือ
- ปรับปรุงการบริหารจัดการ สิ่งอำนวยความสะดวก ระเบียบพิธีการ และบุคลากร (One-Stop Service)
- ส่งเสริมการตลาดและการท่องเที่ยวด้วยเรือ Cruise
- ขยายระยะเวลาการจอดเรือ
 - 1 วัน เป็น 2 วัน ภายในระยะเวลา 5 ปี
 - 2.5 วัน เป็น 3 วัน ภายในระยะเวลา 10 ปี





วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญขนาดใหญ่ ทั้งในเรื่องของความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความรวดเร็วในการเทียบท่า และการขนย้ายนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่ง

2.

เพื่อดึงดูดให้บริษัทเดินเรือสำราญขนาดใหญ่จัดเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อเทียบท่าที่เกาะสมุย

3.

เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญในประเทศไทย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

4.

เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างงาน และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนบนเกาะสมุย ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีและบริเวณโดยรอบ



วัตถุประสงค์ของการจัดสัมมนา

1

เพื่อให้ประชาชนรับทราบถึงสถานะการดำเนินโครงการ ตำแหน่งที่ตั้ง และรูปแบบการพัฒนาโครงการ

2

เพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และการคมนาคม

3

เพื่อให้ทราบถึงแนวทางและผลประโยชน์จากการให้เอกชนร่วมลงทุน โครงการเบื้องต้น

3

ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ



ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ



แหลมหินคม

ท่าเทียบเรือสำราญ เกาะสมุย



เกาะแตน และเกาะมัดสุ่ม

พื้นที่ราบเข้าถึงได้ไม่ลำบาก

มีไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์
และการจัดการขยะ

มีเกาะแตน และเกาะมัดสุ่ม
รวมไปถึงแหลมสอเป็นที่
กำบังลมโดยธรรมชาติ
(ไม่จำเป็นต้องมีกำแพงกันคลื่น)

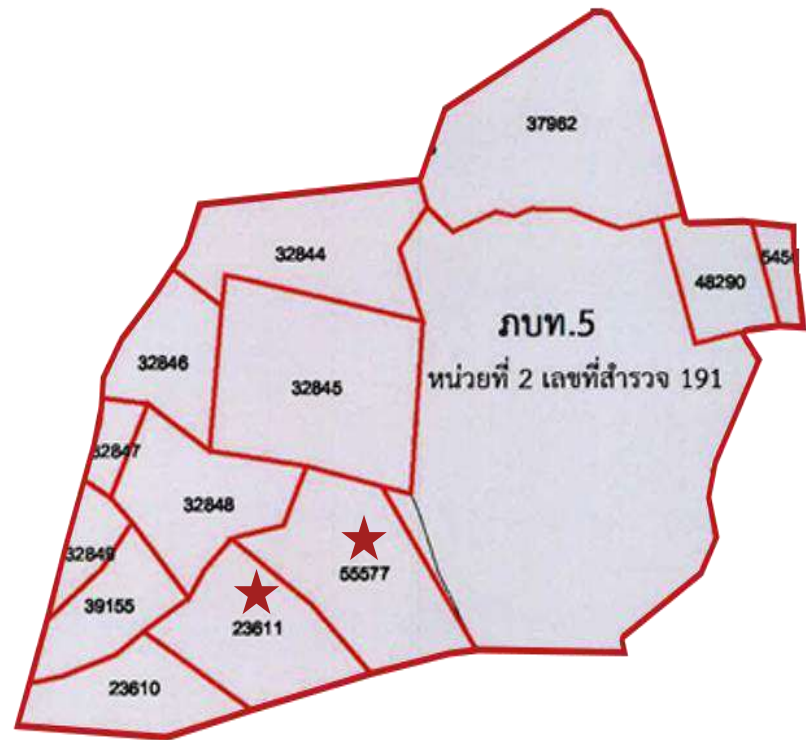
ระยะ 400 ม. จากฝั่ง
ถึงเขตร่องน้ำลึก 12 ม.



โฉนดที่ดินบริเวณโครงการ

พื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมในการนำมาพัฒนาโครงการ
เป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่ได้รับการพัฒนา
มีช่องทางทางกฎหมายที่สามารถดำเนินการได้

ลำดับ	โฉนดเลขที่	ขนาดของพื้นที่ (ตารางวา)	พื้นที่ใช้จริง (ตารางวา)
1	23511	2,260.80	400.00
2	55577	2,842.80	2,540.00
รวมพื้นที่ใช้จริง		-	3,575.00



เป็นที่ดินว่างของเอกชน



มาตรการป้องกันลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ลำดับ	แผนการติดตามตรวจสอบ	มาตรการลดผลกระทบ
1	คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> ลดฝุ่นละออง กำหนดความเร็วของรถบรรทุก จัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนรถบรรทุก
2	ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำรั้วทึบชั่วคราวสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ใช้เครื่องมือและวิธีก่อสร้างที่จะเกิดเสียงน้อยที่สุด
3	การฟุ้งกระจายของตะกอนและการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง	<ul style="list-style-type: none"> ใช้ปลอกเหล็กครอบเสาเข็มป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน ตรวจสอบชายฝั่งทุก 500 เมตร เพื่อตรวจสอบการเปลี่ยนแปลง
4	คุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาทางทะเล	<ul style="list-style-type: none"> ใช้ปลอกเหล็กครอบเสาเข็ม จัดระบบระบายน้ำ ปอดักตะกอนดิน ระบบบำบัดน้ำเสีย
5	การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> ลดอุบัติเหตุ กำหนดความเร็วของรถบรรทุก หลีกเลี่ยงเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชน ติดตั้งป้ายจราจรและไฟส่องสว่าง
6	ระบบบำบัดน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> ระบบบำบัดน้ำเสีย ติดตั้งระบบเติมอากาศแบบตะกอนเร่ง สร้างพื้นที่สวนเพื่อดูดซับน้ำมันรองรับและระบายน้ำจากถนน
7	เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> อบรมคนงานให้เข้าใจวิถีชีวิตวัฒนธรรมของคนท้องถิ่น มีกฎระเบียบในการควบคุมดูแลคนงาน



แหล่งท่องเที่ยวบนเกาะสมุย



วัดพระใหญ่



หาดเฉวง



หินตาหินยาย



ศาลเจ้าพ่อกวานอู



น้ำตกหินลาด



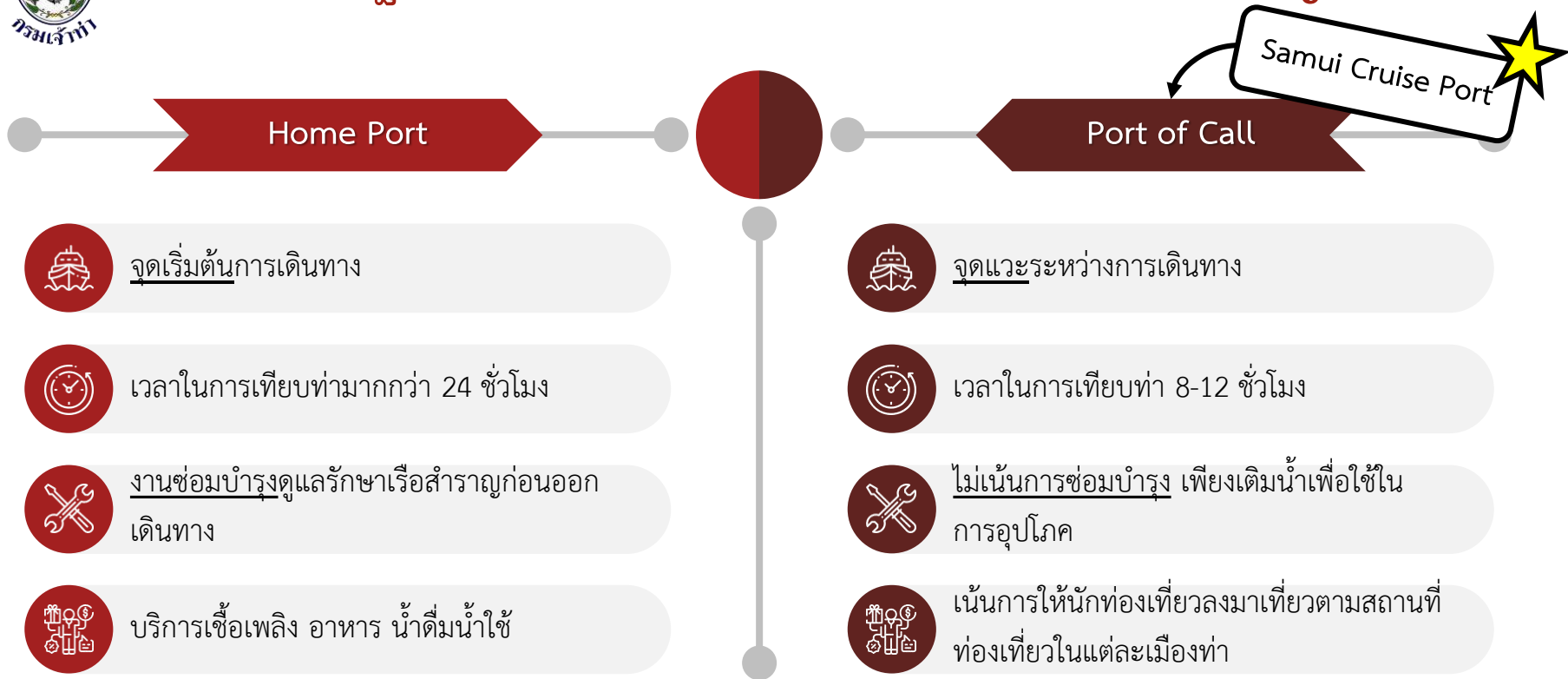
ถนนคนเดินบ่อพุด

4

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ
สำราญ



โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ



ท่าเทียบเรือสำราญที่อำเภอเกาะสมุย มีศักยภาพที่จะเป็น Port of Call

- อยู่ในเส้นทางการเดินเรือสำราญในภูมิภาค
- มีแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ
- มีสนามบินนานาชาติและมีสาธารณูปโภครองรับการท่องเที่ยว



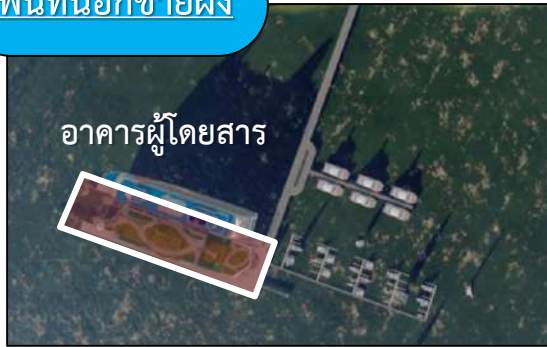
โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ





โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

พื้นที่นอกชายฝั่ง



Ground Floor (9,900 ตร.ม.)

- ผู้โดยสารขาเข้า
- พื้นที่จอดรถ

Second Floor (11,400 ตร.ม.)

- ผู้โดยสารขาออก
- พื้นที่จำหน่ายตั๋ว

Deck Floor (8,000 ตร.ม.)

- พื้นที่เพื่อการนันทนาการ

รองรับเรือสำราญได้พร้อมกัน 2 ลำ

- เรือสำราญขนาดใหญ่ ความจุ 4,000 คน
- เรือสำราญขนาดกลาง ความจุ 2,500 คน

ความยาวหน้าท่า 362 เมตร

ความลึกร่องน้ำ 9.3 เมตร

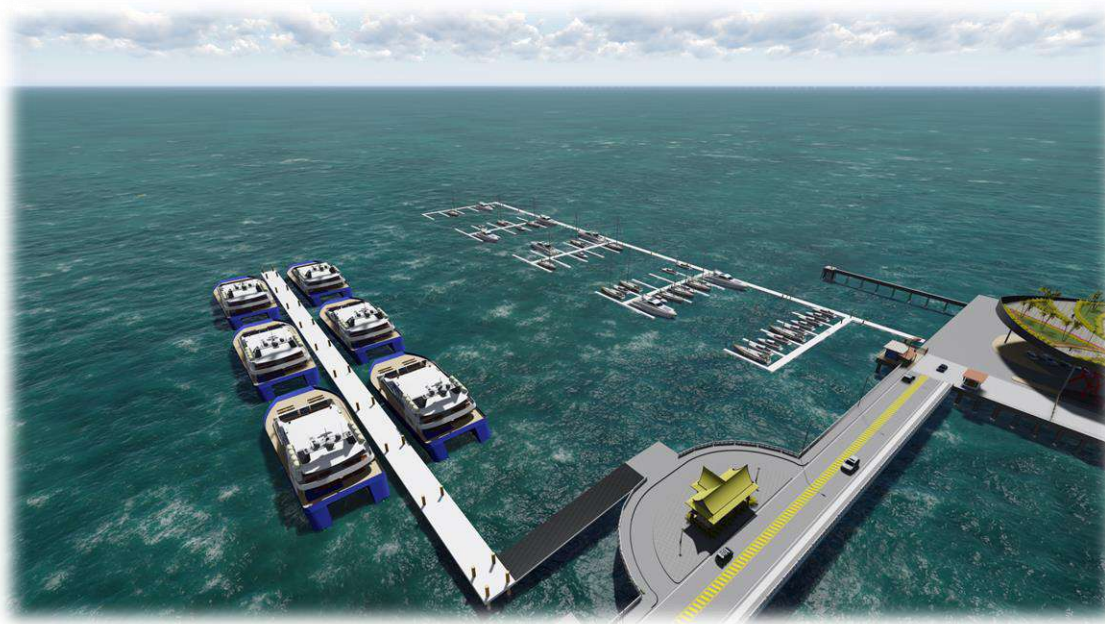
ความจุอาคารผู้โดยสาร 3,600 คน





โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

พื้นที่นอกชายฝั่ง



พื้นที่จอดเรือเฟอร์รี่ (2,000 ตร.ม.)

- รองรับเรือเฟอร์รี่สูงสุด 6 ลำ

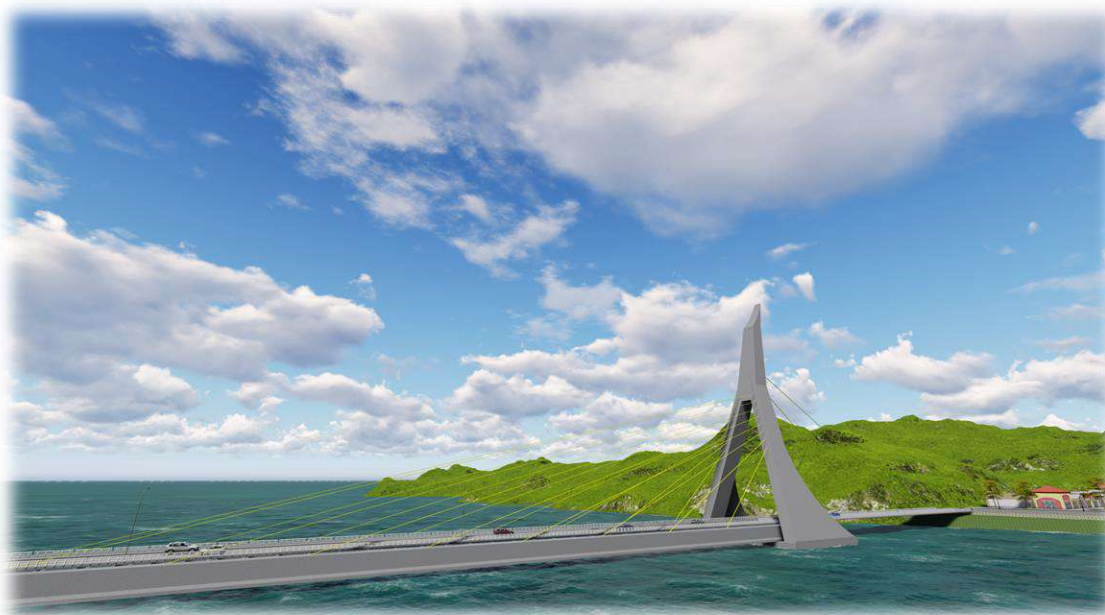
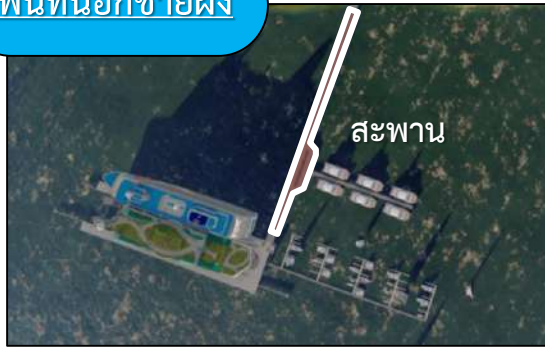
พื้นที่จอดเรือยอร์ช (2,870 ตร.ม.)

- รองรับเรือยอร์ชได้สูงสุด 80 ลำ



โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

พื้นที่นอกชายฝั่ง



- สะพานเชื่อมต่อพื้นที่บนชายฝั่งและพื้นที่นอกชายฝั่ง (5,800 ตร.ม.) แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่
- สะพานตอกเข็ม 125 เมตร
 - สะพานขึง 320 เมตร

ก่อสร้างสะพานเพื่อหลีกเลี่ยงแนวซากปรักหักพังและเพื่อให้ได้ความลึกร่องน้ำ 9.3 เมตร



โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

พื้นที่บนชายฝั่ง



อาคาร 1 (750 ตร.ม.)

- Tourist Information

อาคาร 2 (1,250 ตร.ม.)

- Ticket and Restaurant

อาคาร 3 (1,150 ตร.ม.)

- Service Building





โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือสำราญ

พื้นที่บนชายฝั่ง



พื้นที่จอดรถ (8,200 ตร.ม.)

- รถสองแถวโดยสาร
- รถยนต์เช่าสำหรับผู้โดยสาร
- รถ Taxi
- รถยนต์
- รถตู้



5

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย



โครงสร้างเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ



Project Cost
ประมาณการเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายโครงการ
10,391 ล้านบาท
million Baht



Investment Cost
มูลค่าลงทุนโครงการ
5,710 ล้านบาท
million Baht

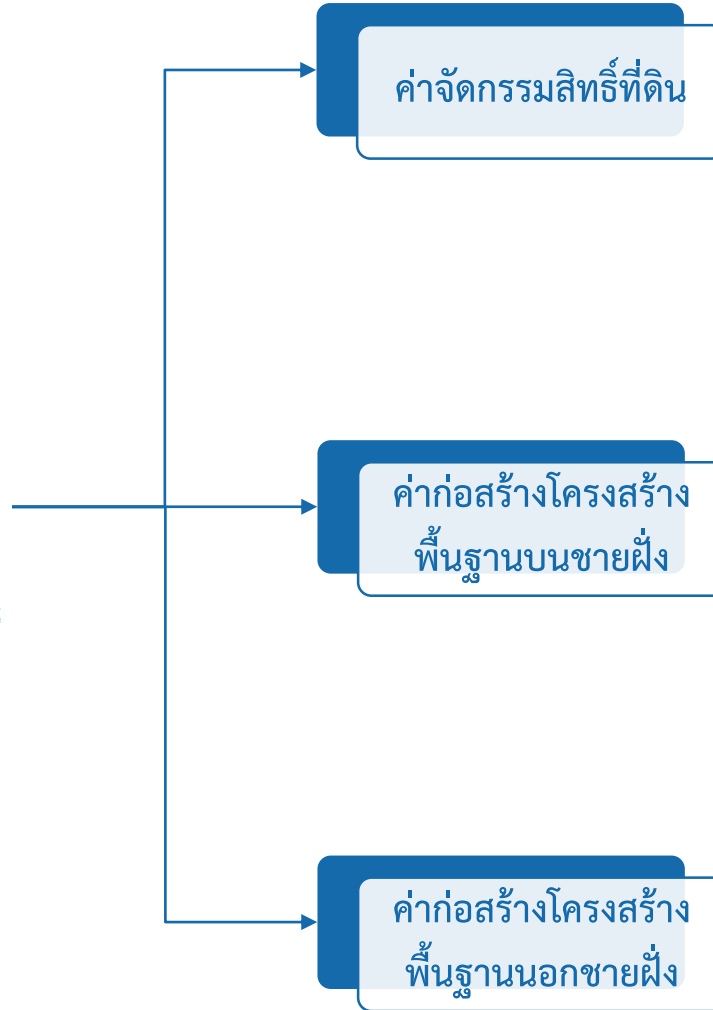


Operation & Maintenance Cost
ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา
4,681 ล้านบาท
million Baht



มูลค่าลงทุนโครงการ

\$
Investment Cost
มูลค่าลงทุนโครงการ



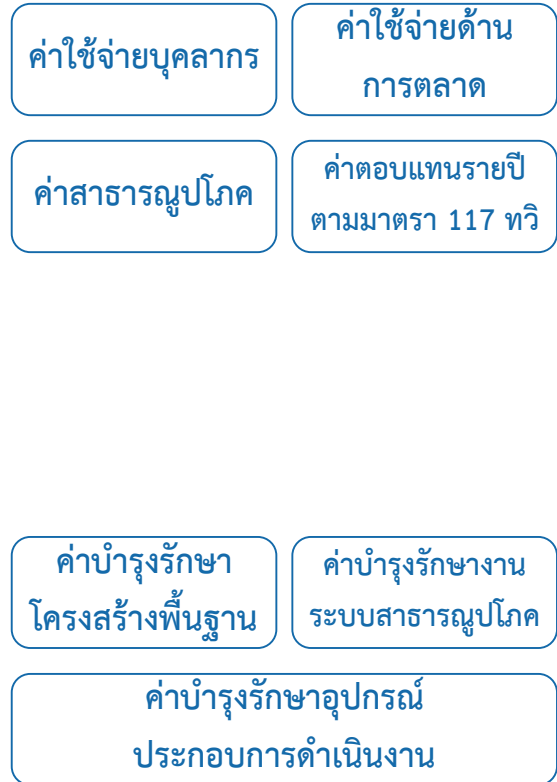
- ปรับปรุงพื้นที่
- อาคารบริการ
- ถนนเข้าสู่โครงการ
- พื้นที่จอดรถ
- โครงสร้างท่าเทียบเรือสำราญ
- อาคารผู้โดยสารนอกชายฝั่ง
- สะพานเชื่อมต่อพื้นที่บนชายฝั่งและพื้นที่นอกชายฝั่ง



ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา



Operation & Maintenance Cost
ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา

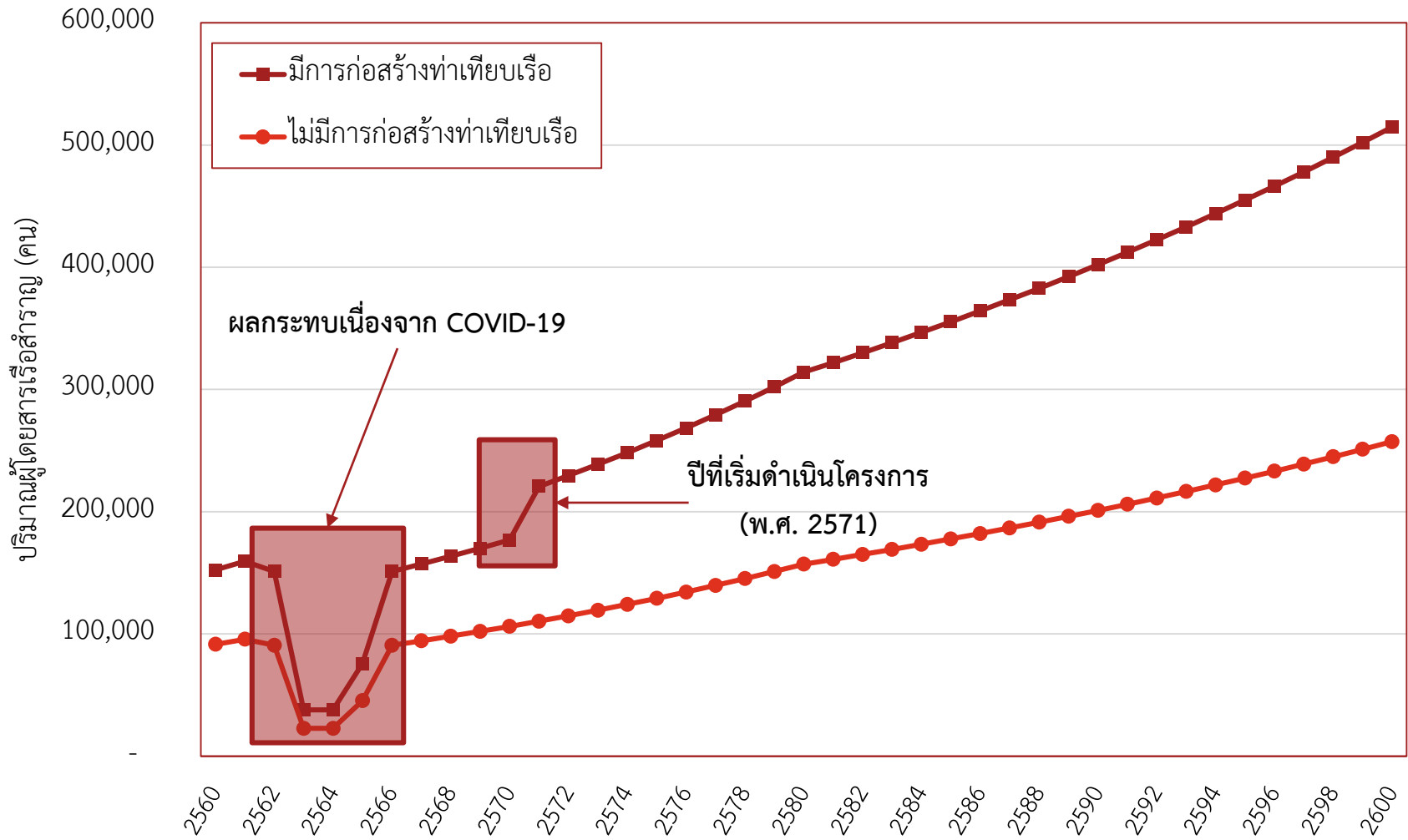


6

ผลประโยชน์และความ
เหมาะสมของโครงการ



ปริมาณผู้โดยสารเรือสำราญ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

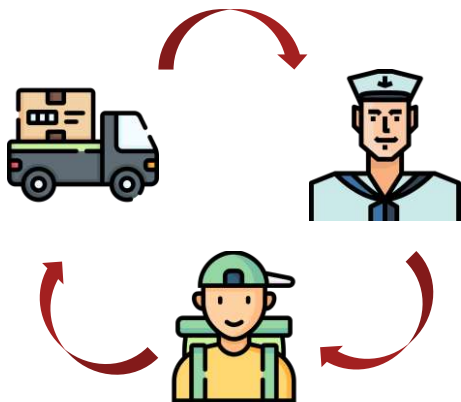




ผลประโยชน์ของการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ

ผลประโยชน์ทางตรง

เกิดจากค่าใช้จ่ายของ 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ บริษัทขนส่ง ผู้โดยสารเรือสำราญ และลูกเรือ



ผลประโยชน์ทางอ้อม

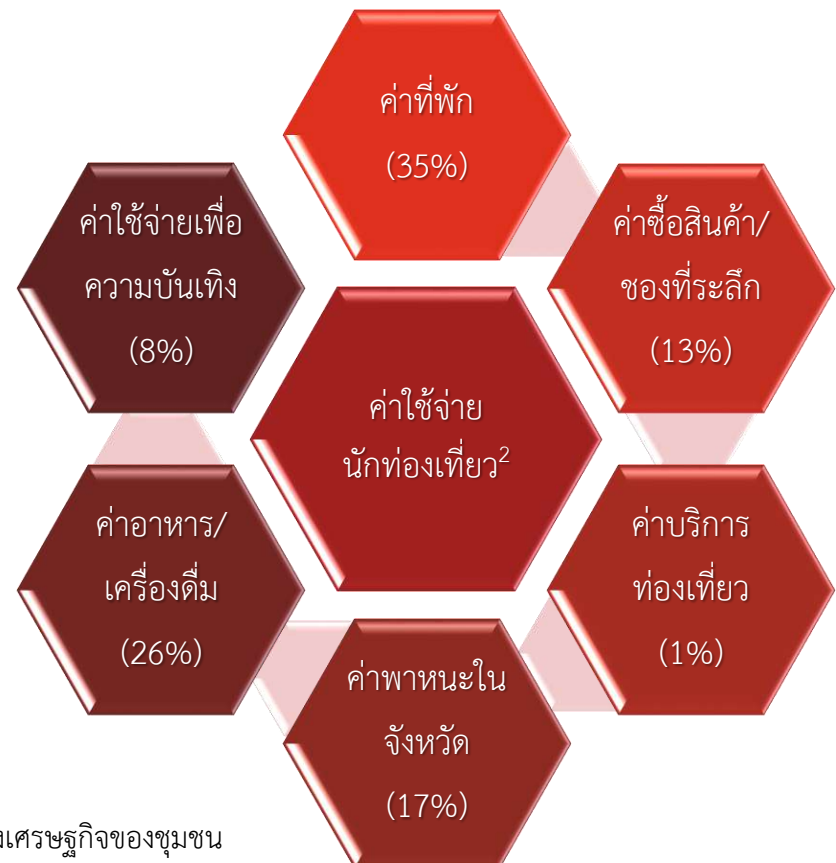
เกิดจากค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้าและบริการจากโรงแรมหรือผู้ประกอบการเรือสำราญเพื่อรองรับผู้โดยสารเรือสำราญ ทำให้เกิดการจ้างงาน และการหมุนเวียนเงินในระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

ที่มา : 1 โครงการศึกษาความเหมาะสมเดิม

2 ผลจากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่พิกัดใกล้เคียงต่อสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจของชุมชน

ผลประโยชน์จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

เฉลี่ย 5,000¹ บาท/คน





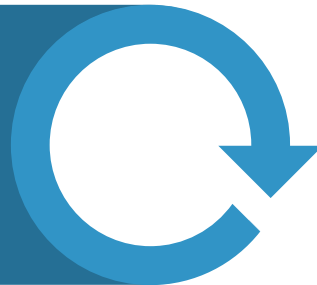
การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

ระยะเวลาโครงการ
30 ปี



อัตราผลตอบแทนทาง
เศรษฐศาสตร์ (EIRR)
14.06%

ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทน
ด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ



มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)
991.39 ล้านบาท

ระยะเวลาคืนทุน
(Payback Period)
7 ปี



อัตราส่วนรายได้ต่อ
ค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)
1.21

7

รูปแบบและศักยภาพในการลงทุน



รูปแบบการพัฒนาท่าเทียบเรือและการให้เอกชนร่วมลงทุน



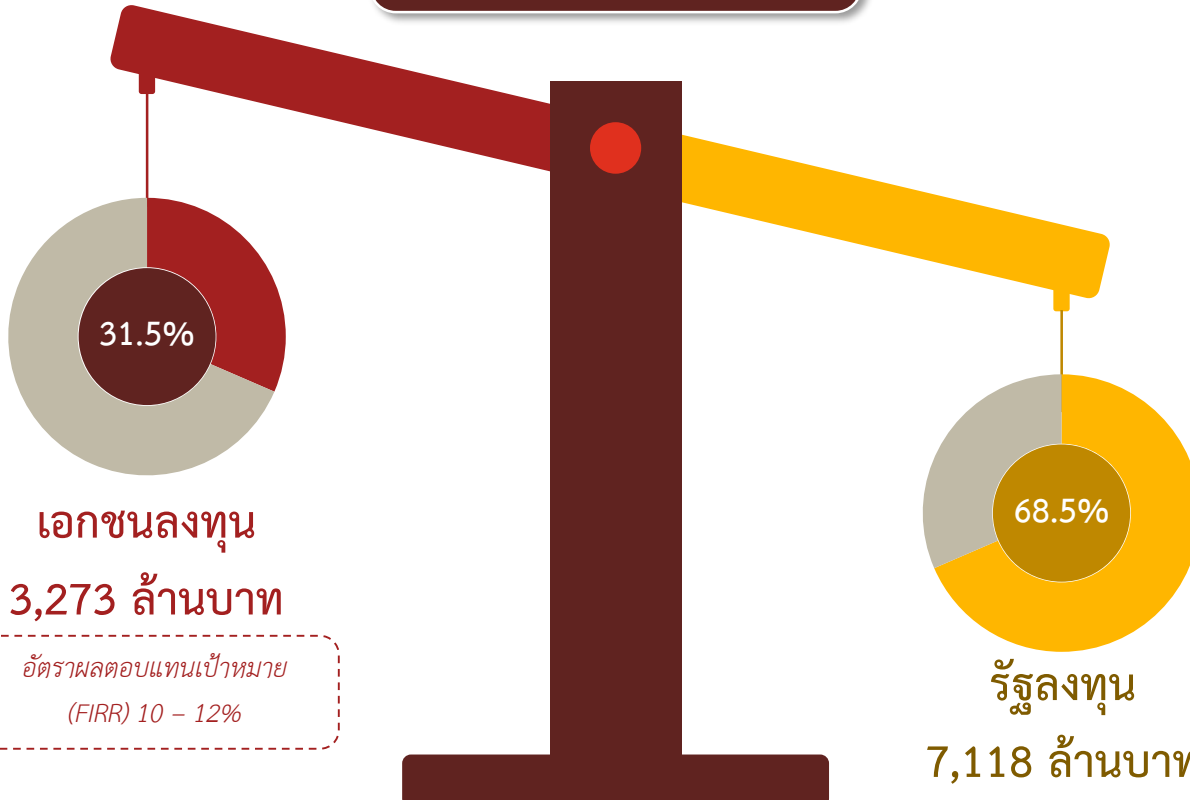
ระดับการมีส่วนร่วมของเอกชน

รายละเอียด	ข้อดี	ข้อเสีย
<ul style="list-style-type: none"> รัฐก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุงรักษาโครงการ ด้วยตนเองทั้งหมด ภายใต้ พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ รัฐว่าจ้างเอกชนเพื่อดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ ภายใต้ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ รัฐให้สัมปทานเฉพาะงานดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการแก่เอกชน ภายใต้ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ รัฐให้สัมปทานงานทั้งหมดของโครงการแก่เอกชน ภายใต้ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ รัฐโอนความเป็นเจ้าของในกิจการมายังเอกชน ภายใต้ พ.ร.บ. ทุนรัฐวิสาหกิจฯ 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐมีความคล่องตัวในการกำหนดนโยบายตลอดระยะเวลาโครงการ เอกชนมีความคล่องตัวในการลงทุนและมีประสิทธิภาพในการบริหารงานโครงการสูงกว่ารัฐ เอกชนมีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพัฒนาและบริหารท่าเทียบเรือสำราญ เอกชนสามารถจูงใจให้เรือสำราญเข้ามาเทียบท่าที่เกาะสมุยและดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ เอกชนมีความคล่องตัวในการบริหารงานโครงการสูงสุด 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ รัฐมีข้อจำกัดในการบริหารงานโครงการ รัฐมีข้อจำกัดในการกำหนดนโยบายหลังจากการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน รัฐไม่สามารถกำหนดนโยบาย



ขอบเขตการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

เงินลงทุนในโครงการรวม
ทั้งหมด 10,391 ล้านบาท



อัตราผลตอบแทนเป้าหมาย
(FIRR) 10 – 12%

- ▣ ค่าติดตั้งอุปกรณ์สำหรับบริหารงานท่าเรือสำราญ
- ▣ ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา
- ▣ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ▣ ค่าลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและงานระบบ



การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญในต่างประเทศ



ท่าเทียบเรือสำราญ Kai Tak Cruise Terminal

ท่าเทียบเรือสำราญ Marina Bay Cruise Centre



ท่าเทียบเรือสำราญ Shinko Pier Cruise Terminal



ท่าเทียบเรือสำราญ Helix Cruise Center

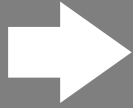


ท่าเทียบเรือสำราญ Miami Port Terminal F

รูปแบบ	การร่วมลงทุน (PPP)	การร่วมลงทุน (PPP)	การร่วมลงทุน (PPP)	การร่วมลงทุน (PPP)	การร่วมลงทุน (PPP)
เงินลงทุน	8,200 ล้านดอลลาร์ฮ่องกง หรือ 33,000 ล้านบาท	500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 11,473 ล้านบาท	N/A	46 ล้านยูโร หรือ 1,668 ล้านบาท	120 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 3,700 ล้านบาท
ก่อสร้าง	เสร็จ ปี พ.ศ. 2556	เสร็จ ปี พ.ศ. 2555	เสร็จ ปี พ.ศ. 2562	เสร็จ ปี พ.ศ. 2561	จะเสร็จ ปี พ.ศ. 2565
บริหาร	Worldwide Cruise Terminals	SATS-Creuers Cruise Services	บริษัทท้องถิ่น	Carnival Corporation	Carnival Cruise Line








ประโยชน์ที่จะได้รับจากการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

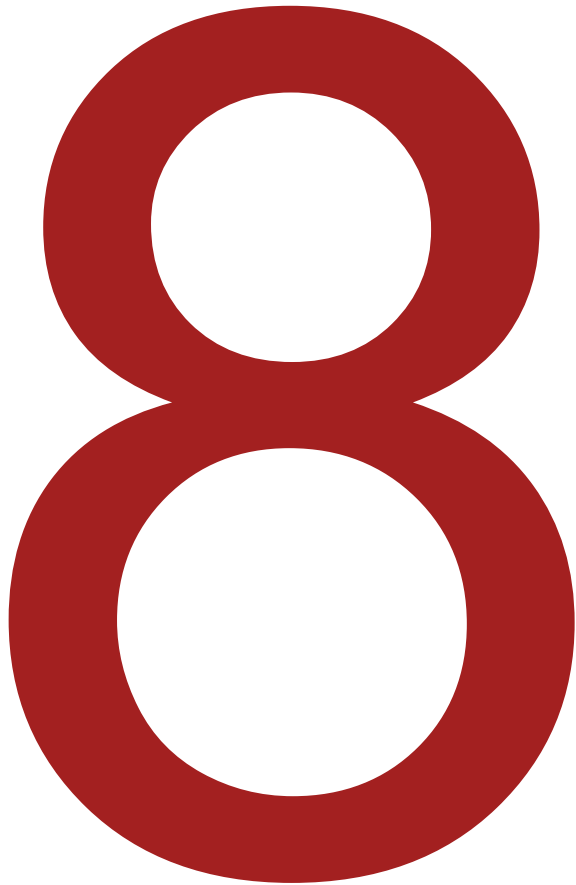


“ผลประโยชน์หลักในการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) คือหน่วยงานภาครัฐสามารถมุ่งเน้นในการกำหนดมาตรการนโยบาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องภายในขอบเขตที่ภาครัฐถนัด โดยเอกชนจะดำเนินงานในด้านการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการของโครงการ ซึ่งเป็นสิ่งที่ภาคเอกชนมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ที่หลากหลาย”



ประโยชน์สำคัญของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) มีดังนี้...

- ❑ ลดข้อจำกัดด้านงบประมาณและการกีดกันสาธารณะของภาครัฐ 
- ❑ เพิ่มความคุ้มค่าต่อมูลค่าเงินลงทุนและการใช้ทรัพยากรของภาครัฐ 
- ❑ เปิดโอกาสให้เอกชนได้เข้ามาร่วมลงทุนและสร้างกลไกในการแข่งขัน ส่งผลให้เศรษฐกิจประเทศเติบโต 
- ❑ เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของบริการสาธารณะเพื่อประชาชน 
- ❑ สร้างงานและสร้างรายได้ให้กับชุมชนโดยรอบจากโครงสร้างพื้นฐาน 



แผนการดำเนินงานโครงการ



แผนการดำเนินโครงการ

ระยะเวลาช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2566) : ศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

ระยะเวลาช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2567 – 2570) : ดำเนินการก่อสร้างงานของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ระยะเวลาช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2571 – 2600) : เปิดให้บริการท่าเทียบเรือสำราญ ระยะเวลา 30 ปี*



หมายเหตุ: *ที่ปรึกษาคาดการณ์ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี



ช่องทางการติดต่อสื่อสาร



samuicruise.com



กองวิศวกรรม กรมเจ้าท่า

1278 ถนนโยธา เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100

โทรศัพท์ : 02-234-3593



ด้านการเงิน

บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอพเอเอส จำกัด (PwC)

ชั้น 15 อาคารบางกอก ซิตี ทาวเวอร์

ถนนสาทรใต้ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

โทรศัพท์ : 02-844-1000



ด้านวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์

บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

315/7 พรีเมียมเพลส เกษตร-นวมินทร์

ถนนสุขุมวิท ซอย 11 เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 02-156-9955

การรับฟังความคิดเห็น

ขอบคุณครับ

© 2020 PwC. All rights reserved. Not for further distribution without the permission of PwC. "PwC" refers to the network of member firms of PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL), or, as the context requires, individual member firms of the PwC network. Each member firm is a separate legal entity and does not act as agent of PwCIL or any other member firm. PwCIL does not provide any services to clients. PwCIL is not responsible or liable for the acts or omissions of any of its member firms nor can it control the exercise of their professional judgment or bind them in any way. No member firm is responsible or liable for the acts or omissions of any other member firm nor can it control the exercise of another member firm's professional judgment or bind another member firm or PwCIL in any way.