



รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



กลุ่มงานคณะกรรมการธิการการคมนาคม

สำนักกรรมการธิการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

รายงานผลการพิจารณาคีษษาญัตติ

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหและพัฒนาทำเรือของประเทศไทย

ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการธิการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ด่วนที่สุด

(สำเนา)

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/ ทพ/๓๐

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐



เมษายน ๒๕๖๘

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการศึกษาของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการพิจารณาการศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย (นายภักดิ์ น่วมเจิม
เป็นผู้เสนอ) และมีมติส่งให้คณะกรรมการการคมนาคมเป็นผู้พิจารณาตามข้อบังคับการประชุม
สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๐ โดยกำหนดระยะเวลาการพิจารณา ๔๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้
ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายณพล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายสมยศ พลอยด้วง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗. นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. นายอนุชา บุรพชัยศรี | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายพีระเดช ศิริวันสาธิต | กรรมการ |
| ๑๑. นายพนม โพธิ์แก้ว | กรรมการ |
| ๑๒. นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | กรรมการ |
| ๑๓. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | กรรมการ |
| ๑๔. นางสาวสุภาพร สลับศรี | กรรมการ |
| ๑๕. นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เลขานุการคณะกรรมการ |

บัดนี้...

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญาติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ลงชื่อ ครุमानิตย์ สังข์พุ่ม

(นายครุमानิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๕๐๐ ต่อ ๖๑๔๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวปริยาภรณ์ แก้วโยน)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

ภานิชา อภิชาติกุลธร/ร่าง

ภานิชา อภิชาติกุลธร/พิมพ์

จันทิมา ทองชาติ/ตรวจ

ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ พ.อ.ท. ฤทธิชัย จันทา

ครั้งที่ ๒ ธิติกา ชมะโชติ

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร



นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม
ประธานคณะกรรมการ



นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายนพดล มาตรศรี
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



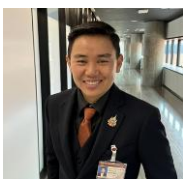
นายสมยศ พลอยด้วง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นายอนูรัตน์ ตันบรรจง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า



นายอนุชา บุรพชัยศรี
กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์
กรรมการ



นายพนม โพธิ์แก้ว
กรรมการ



นางสุภาพร สลับศรี
กรรมการ



นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์
กรรมการ



นายพีระเดช ศิริวันสาณฑ์
กรรมการ



นายชัยवाल อภิรักษ์มั่นคง
โฆษกคณะกรรมการ



นายเชิงชาย ชาลีรินทร์
เลขานุการคณะกรรมการ



นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ
โฆษกคณะกรรมการ

รายนามคณะอนุกรรมการ
พิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย



นายชวัล อภิรักษ์มั่นคง
ประธานคณะอนุกรรมการ



นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายพนม โพธิ์แก้ว
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่สอง



นายเชิงชาย ชาลirinทร์
อนุกรรมการ



นายเฉลิมวุฒิ แทนสุวรรณ
อนุกรรมการ



นางประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ
อนุกรรมการ



นายสมนึก จงมีวสิน
อนุกรรมการ



รองศาสตราจารย์ภาวิณี เอี่ยมตระกูล
อนุกรรมการ



นายกันทิต น่วมเจิม
เลขานุการคณะอนุกรรมการ



นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

การขนส่งทางทะเลและท่าเรือมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งมีบทบาทในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าทางทะเล มีท่าเรือเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์รองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าทั้งที่เป็นวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าอื่น ๆ โดยท่าเรือทำหน้าที่ในการสนับสนุนการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ และเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สำคัญของประเทศ ทำให้เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมทั้งท่าเรือมีบทบาทสำคัญในการสร้างงานให้กับประชาชน ทำให้เกิดการพัฒนาศูนย์บริการท่าเรือ โดยหากท่าเรือสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ รวมทั้งการที่ท่าเรือมีโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยและแข็งแกร่ง และสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ มีการจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และมีการขนถ่ายที่รวดเร็ว ประกอบกับการเพิ่มระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการจัดการการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ เช่น ระบบติดตามสินค้า (Tracking System), ระบบจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System) และระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก รวดเร็ว ไม่เกิดความล่าช้า มีมาตรการด้านความปลอดภัย และมีการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ปัจจุบันปัญหาท่าเรือของไทยมีหลายมิติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและการจัดการทรัพยากรเพื่อรองรับการขนส่งทางทะเลที่มีความสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ แต่ก็ยังมีอุปสรรคหลายด้านที่ทำให้ท่าเรือของไทยไม่สามารถแข่งขันได้เท่าที่ควร ได้แก่ **๑) ปัญหาความแออัดของท่าเรือ** เช่น ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ประสบกับปัญหาความแออัด เนื่องจากการขนส่งที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การขยายท่าเรือยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จทำให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า **๒) ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** เช่น ถนน หรือ รถไฟ ที่เชื่อมต่อกับท่าเรือเพื่อทำให้เข้าถึงท่าเรือได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น **๓) ปัญหาด้านการบริหารจัดการ** การจัดการท่าเรือในบางพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ อาจเกิดจากการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน หรือการใช้เทคโนโลยีที่ล้าสมัย ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ **๔) การแข่งขันกับท่าเรืออื่นในภูมิภาค** ท่าเรือของไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันจากท่าเรือในภูมิภาคอื่น ๆ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งบางแห่งมีการลงทุนที่ทันสมัยและการขยายโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นได้ **๕) ปัญหาสิ่งแวดล้อม** เนื่องจากการขยายพื้นที่ท่าเรือที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทะเลและแหล่งประมงที่อาจส่งผลเสียต่อระบบนิเวศ **๖) ปัญหาด้านแรงงาน** แรงงานที่มีทักษะในการปฏิบัติงานในท่าเรือในภาพรวม ยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งอาจส่งผลต่อความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า หรือส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการได้ และ **๗) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโลก** เช่น การย้ายเส้นทางการค้าใหม่ ๆ หรือการปรับตัวของการขนส่งในยุคที่มีการค้าออนไลน์อาจส่งผลกระทบต่อการใช้งานท่าเรือของไทย

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เป็นพิเศษ ในวันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติเรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยสภาผู้แทนราษฎรได้มีมติส่งให้คณะกรรมการการคมนาคมพิจารณาการศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ ซึ่งคณะกรรมการการคมนาคมได้ตั้ง คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาศึกษาสภาพปัญหา แนวทางแก้ไขปัญหา และการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยพิจารณาศึกษานโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยคณะอนุกรรมการฯ ได้มีการพิจารณาศึกษาโดยการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมให้ข้อมูลข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ข้อมูล และสังเคราะห์เป็นความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ แล้วจึงรายงานต่อคณะกรรมการการคมนาคมให้ความเห็นชอบแล้วเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาต่อไป โดยอนุกรรมการฯ ได้กำหนดประเด็นในการศึกษาที่เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญเป็น ๗ มิติสำคัญ ได้แก่ ๑) มิติด้านนโยบายการด้านขนส่งทางน้ำ จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ทิศทางและนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) และแผนงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๒) มิติด้านผังเมือง จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร/หนังสือการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ในผังเมือง ๓) มิติด้านที่อยู่อาศัย จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย/คู่เช่าสัญญาประเภทที่อยู่อาศัย/แนวทางการชดเชย ๔) มิติด้านคมนาคมขนส่ง จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ความสามารถในการรองรับเรือ ความถี่ร่องน้ำของท่าเรือ/แผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้า/สัดส่วนการขนส่งทางเรือภายในประเทศ ๕) มิติด้านเศรษฐกิจ จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น การประเมินผลการดำเนินงานลงทุนที่ผ่านมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย/ประเด็นข้อจำกัดด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รูปแบบการลงทุน ๖) มิติด้านสิ่งแวดล้อมและบรรเทาสาธารณภัย จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ปริมาณฝุ่นละออง/การบริหารจัดการด้านคลั่งน้ำมัน ๗) มิติด้านท่องเที่ยว จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น สถิติเรือสำราญ (ท่าเรือกรุงเทพ/ท่าเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือภูเก็ต) และแนวทางการพัฒนา

คณะกรรมการฯ ได้ทำการศึกษาและทบทวนข้อมูลจากเอกสารทางราชการ ข้อมูลจากระบบสารสนเทศ สิ่งตีพิมพ์ต่าง ๆ ข้อมูลทางวิชาการในเว็บไซต์ของประเทศไทย และต่างประเทศ การสัมภาษณ์เชิงลึก การให้ข้อมูลจากผู้แทนของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหในแต่ละประเด็น ดังนี้

๑) ด้านนโยบายและทิศทางด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยการกำหนดนโยบายและแผนพัฒนาท่าเรืออย่างเป็นระบบ ซึ่งจะต้องมีแผนพัฒนาท่าเรือทั้งในลำน้ำและชายฝั่งที่ชัดเจนและจัดทำ Zoning ที่เหมาะสม วางแผนพัฒนาท่าเรือให้ครอบคลุมทั้ง เศรษฐศาสตร์ การเงิน และสังคม และยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการท่าเรือให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย การแก้ไขกฎหมาย เพื่อให้การจัดการงบประมาณมีความยืดหยุ่นมากขึ้น การแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับ การเช่าที่ดินท่าเรือ ให้ดึงดูดนักลงทุน และการปรับโครงสร้าง

การกำกับดูแลให้ชัดเจนระหว่างหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานให้บริการ (Operator) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP - Public Private Partnership) และปรับปรุงกฎหมายระดับรอง การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือ ลดภาระงบประมาณภาครัฐ และเปิดโอกาสให้เอกชนที่มีประสบการณ์มาร่วมบริหารจัดการท่าเรือ

๒) ด้านการพัฒนาท่าเรือ โดยการพัฒนาท่าเรือหลักของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การเร่งโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ และแผนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพที่ชัดเจน การขยายและปรับปรุงร่องน้ำให้รองรับเรือและการปรับปรุงร่องน้ำให้รับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ และการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครื่องมือขนถ่ายสินค้า พัฒนาและส่งเสริมท่าเรือสำราญในจังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย และจังหวัดชลบุรี การสนับสนุนท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และการศึกษาความเป็นไปได้ของการทำธุรกิจของท่าเรือเชียงของและเชียงแสน เพื่อรองรับการค้าชายแดนที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปทางถนนแทนท่าเรือ การเพิ่มการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีอยู่ การนำท่าเรือที่ก่อสร้างแล้วมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ท่าเรือคลองใหญ่และท่าเรือศาลาลอย และการปรับปรุงระบบบริหารจัดการเพื่อเพิ่มศักยภาพของท่าเรือเดิม

๓) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม โดยการบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงทุกรูปแบบทั้ง ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ การเร่งพัฒนาโครงการทางเชื่อมระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับระบบทางด่วนบางนา-อโศก-รังสิต การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่ง การขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำสำคัญ ให้รองรับเรือที่เข้าท่าเรือ และรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ การแก้ไขปัญหาความสูงของสะพานเพื่อให้เรือบรรทุกสินค้าลอดผ่านได้สะดวก และการพัฒนาระบบ Truck Queue และ Port Community System (PCS) เพื่อลดความแออัด การส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด ได้แก่ การสนับสนุนการใช้ Shore Power และพลังงานสะอาด ในท่าเรือและการปรับปรุงมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน

๔) ด้านอื่นๆ ซึ่งประกอบด้วย (๑) ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการจราจร ได้แก่ การแก้ไขปัญหาฝุ่น PM 2.5 และลดมลพิษจากน้ำมันเชื้อเพลิง และการจัดระบบจราจรในท่าเรือเพื่อลดความคับคั่งของรถบรรทุก (๒) การแก้ปัญหาการบริหารจัดการแรงงานและเทคโนโลยี ได้แก่ การพัฒนาทักษะแรงงานให้รองรับระบบอัตโนมัติและ AI และการส่งเสริมการใช้ Big Data และ IoT ในการบริหารจัดการท่าเรือ และ (๒) **การมีส่วนร่วมของชุมชน** ได้แก่ การเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือ การจัดทำโครงการ CSR เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ และการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการชดเชยต่าง ๆ ให้เหมาะสม

กิตติกรรมประกาศ

คณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ขอขอบคุณคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ในคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร และที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการทุกท่านที่ได้เสียสละเวลา ทูมเทศความรู้ ความสามารถในการศึกษาประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นการศึกษา การจัดเตรียมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การเปิดรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน ตลอดจนร่วมเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่

ขอขอบคุณหน่วยงานต่าง ๆ ที่มาให้ข้อมูลต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ที่ได้มาร่วมให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น ตลอดจนข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตคลองเตย การเคหะแห่งชาติ สภาองค์กรชุมชนคลองเตย สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางราง กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ กรมควบคุมมลพิษ กรมธุรกิจพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย นายกสมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ ผู้แทนผู้ประกอบการธุรกิจคลังน้ำมัน กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา นักวิชาการด้านผังเมือง ผู้แทนผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนท่าเทียบเรือ A1 ตลอดจนประชาชนที่อาศัยบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาของคณะกรรมการ

ขอขอบคุณนายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง ประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยที่ทำหน้าที่อย่างมุ่งมั่นตั้งใจเพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการบรรลุเป้าหมาย

ขอขอบคุณอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยทุกท่านที่ได้สละเวลาอันมีค่า รวมทั้งร่างกายแรงใจในการเข้าร่วมประชุมเพื่อระดมความคิดความเห็นอันมีประโยชน์ยิ่งต่อการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการ

ขอขอบคุณนายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ในการจัดทำรายงานของคณะกรรมการให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ด้วยการทุ่มเทพละกำลังอย่างตั้งใจ ในการวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูล นำมาประมวลผล และเรียบเรียงเนื้อหาของรายงานจนเสร็จเรียบร้อยอย่างสมบูรณ์

ท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการธิการ ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ทุกท่าน
ที่คอยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

คณะกรรมการธิการขอขอบคุณทุกท่านอีกครั้งหนึ่ง และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือ
เป็นอย่างดีจากท่านในโอกาสต่อไป

คำนำ

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย และมีมติส่งให้คณะกรรมการการคมนาคมพิจารณา โดยคณะกรรมการการคมนาคมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาศึกษาสภาพปัญหา แนวทางแก้ไขปัญหาละการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐

บัดนี้ คณะกรรมการการคมนาคม ได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติพิจารณาการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยครอบคลุมการพิจารณาท่าเรือที่สำคัญของประเทศในทุกประเด็นอย่างครบถ้วน พร้อมข้อสังเกตเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยต่อไป

คณะกรรมการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

เมษายน ๒๕๖๘

สารบัญ

	หน้า
รายนามคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร	ก
รายนามคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือ ของประเทศไทย	ข
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	ค
กิตติกรรมประกาศ	ณ
คำนำ	ช
สารบัญ	ณ
สารบัญภาพ	ฎ
สารบัญตาราง	ท
รายงานผลการพิจารณาศึกษาข้อดี เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร	๑
บทที่ ๑ บทนำ	๑๐
๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา	๑๐
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑๒
๑.๔ ขั้นตอนการศึกษา	๑๒
๑.๕ กรอบระยะเวลาในการศึกษา	๑๓
๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑๖
บทที่ ๒ ผลการรวบรวมข้อมูลจากการพิจารณาศึกษา	๑๗
๒.๑ คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร	๑๗
๒.๒ ข้อมูลจากการประชุมของคณะอนุกรรมการ	๑๗
๒.๓ สภาพข้อมูลการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวทางน้ำในภาพรวม ของประเทศไทย	๘๒
๒.๔ สภาพปัญหาในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือ ในภาพรวม	๙๕
๒.๕ กรณีศึกษาจากท่าเรือที่ประสบความสำเร็จ	๑๐๘
บทที่ ๓ ผลการพิจารณาศึกษา	๑๑๓
๓.๑ ด้านที่ ๑ นโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ	๑๑๔
๓.๒ ด้านที่ ๒ แผนการพัฒนาท่าเรือ	๑๒๔
๓.๓ ด้านที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม	๑๓๔
๓.๔ ด้านที่ ๔ ปัญหาอื่นๆ	๑๓๙
๓.๕ แนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาท่าเรือแห่งประเทศไทย	๑๔๑

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ ข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ	๑๕๑
๔.๑ ข้อสังเกตของคณะกรรมการเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ	๑๕๑
๔.๒ ข้อสังเกตของคณะกรรมการเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน	๑๕๖
๔.๓ ข้อสังเกตของคณะกรรมการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม	๑๕๘
๔.๔ ข้อสังเกตของคณะกรรมการเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ	๑๖๐
บรรณานุกรม	๑๖๓
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ประกาศแต่งตั้งอนุกรรมการ	
ภาคผนวก ข คำสั่งแต่งตั้งที่ปรึกษา	
ภาคผนวก ค สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นเรื่องที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ	
ภาคผนวก ง สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นและศึกษาดูงานเรื่อง การพัฒนาการคมนาคมขนส่งในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและปัญหาที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาดูงาน เรื่อง ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือเกาะสีชัง	

สารบัญภาพ

บทที่ ๒	หน้า
๒-๑ กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี	๒๒
๒-๒ ภาพรวมระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย	๒๕
๒-๓ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	๒๖
๒-๔ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓	๒๗
๒-๕ รายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓	๒๘
๒-๖ แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ	๓๓
๒-๗ แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพโดยแสดงโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อฯ	๓๔
๒-๘ แผนการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่	๓๘
๒-๙ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	๓๘
๒-๑๐ ท่าเทียบเรืออ่าวปอ	๔๐
๒-๑๑ แสดงเส้นทางการเดินทางเชื่อมโยงทางบกและทางน้ำในอนาคต	๔๐
๒-๑๒ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	๔๑
๒-๑๓ ท่าเรือคลองวาฬ	๔๒
๒-๑๔ ท่าเรือสุราษฎร์ธานี	๔๓
๒-๑๕ การพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)	๔๓
๒-๑๖ ท่าเรือคลองใหญ่	๔๔
๒-๑๗ ท่าเรือศาลาลอย	๔๖
๒-๑๘ ท่าเรือระนอง	๔๗
๒-๑๙ ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่	๔๙
๒-๒๐ สถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่	๔๙
๒-๒๑ ท่าเรือเชียงใหม่	๕๑
๒-๒๒ สถิติการดำเนินการท่าเรือเชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๖๗	๕๑
๒-๒๓ การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	๕๒
๒-๒๔ ผู้ประกอบการในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	๕๒
๒-๒๕ Timeline แผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓	๕๓
๒-๒๖ แผนผังโครงการตามแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	๕๓
๒-๒๗ แผนผังโครงการตามแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓	๕๓
๒-๒๘ การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสถานีเรืออัจฉริยะ (Smart Pier)	๕๕

สารบัญภาพ (ต่อ)

บทที่ ๒	หน้า
๒-๒๙ การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา	๕๖
๒-๓๐ การพัฒนาท่าเรือร่ำราษฎรขนาดใหญ่	๕๘
๒-๓๑ รูปแบบโครงการ Landbridge	๕๙
๒-๓๒ รูปแบบของเส้นทาง MR๘ ชุมพร – ระนอง	๖๐
๒-๓๓ รูปแบบเบื้องต้นของแนวเส้นทาง MR๘ ชุมพร – ระนอง	๖๐
๒-๓๔ กรอบแนวคิด Landbridge	๖๑
๒-๓๕ การคัดเลือกแนวเส้นทางเชื่อมโยง	๖๑
๒-๓๖ รูปตัดแนวเส้นทาง	๖๒
๒-๓๗ ท่าเรือน้ำแหลมรีวิ จ.ชุมพร	๖๓
๒-๓๘ บริเวณแหลมอ่าวอ่าง จ.ระนอง	๖๓
๒-๓๙ ลักษณะเส้นทางเดินเรือหลังจากมีโครงการแลนด์บริดจ์	๖๔
๒-๔๐ แผนที่โครงการถนนสายแยก ทล.๔๔ - ทล.๔๒๐	๖๖
๒-๔๑ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ	๖๗
๒-๔๒ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ	๖๗
๒-๔๓ แนวทางโครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ	๖๘
๒-๔๔ แผนที่โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ	๖๙
๒-๔๕ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ	๗๐
๒-๔๖ แผนที่โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี บ้านภาชี	๗๑
๒-๔๗ แผนที่โครงการทางรถไฟสายใหม่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านใต้	๗๑
๒-๔๘ แผนที่โครงการทางรถไฟสายใหม่ กรุงเทพฯปริมณฑลด้านฝั่งตะวันตก	๗๒
๒-๔๙ ภาพรวมเส้นทางการให้บริการเดินเรือ	๗๕
๒-๕๐ ย่านเก็บกองสินค้า (CY) ในปัจจุบัน	๗๙
๒-๕๑ แผนพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)	๘๐
๒-๕๒ แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	๘๑
๒-๕๓ โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น	๘๑
๒-๕๔ ขนาดพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	๘๒
๒-๕๕ การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้า	๘๓
๒-๕๖ การเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง	๘๔
๒-๕๗ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ	๘๔
๒-๕๘ แสดงจำนวนเรือสินค้าต่างประเทศ	๘๕
๒-๕๙ แสดงจำนวนเรือสินค้าชายฝั่ง	๘๖
๒-๖๐ แสดงปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล	๘๗
๒-๖๑ แสดงปริมาณสินค้าของเรือสินค้าชายฝั่ง	๘๗
๒-๖๒ แสดงปริมาณสินค้าของเรือสินค้าต่างประเทศ	๘๘

สารบัญภาพ (ต่อ)

บทที่ ๒	หน้า
๒-๖๓ แสดงปริมาณสินค้า ณ ด้านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเล	๘๘
๒-๖๔ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ	๘๙
๒-๖๕ แสดงแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางน้ำย้อนหลัง	๙๐
๒-๖๖ จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	๙๒
๒-๖๗ ท่าเรือโยโกฮาม่า	๑๐๘
๒-๖๘ รูปแบบความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละระยะของท่าเรือโยโกฮาม่า	๑๐๙
๒-๖๙ ท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์	๑๑๑
บทที่ ๓	
๓-๑ แสดงท่าเทียบเรือในภูมิภาคและท่าเทียบเรือสาธารณะ	๑๑๖
๓-๒ ภาพรวมระบบคมนาคมทางน้ำ	๑๑๗
๓-๓ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้า	๑๑๘
๓-๔ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้า	๑๑๙
๓-๕ การเชื่อมโยงไปยังท่าเรือบก	๑๒๕
๓-๖ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	๑๓๕
๓-๗ โครงการรถไฟฟ้าทางคู่	๑๓๖
๓-๘ การศึกษาความเป็นไปได้ R-map	๑๓๗
๓-๙ Container Yard ตามโครงการก่อสร้างทางคู่	๑๓๗

สารบัญตาราง

บทที่ ๑	หน้า
๑-๑ กรอบระยะเวลาการศึกษา	๑๓
บทที่ ๒	
๒-๑ สถิติการขนส่งสินค้า	๒๖
๒-๒ สถิติเรือ ตู้สินค้า และสินค้าทั่วไป	๔๗
๒-๓ จำนวนเรือและปริมาณสินค้า	๘๕
๒-๔ แสดงปริมาณสินค้าเปรียบเทียบประเภทของเรือขนส่งสินค้า	๘๙

รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย และที่ประชุม มีมติส่งให้คณะกรรมการธิการการคมนาคมพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑) นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม	ประธานคณะกรรมการธิการ
๒) นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่หนึ่ง
๓) นายอดิพงษ์ จิตพิทยา	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สอง
๔) นายนพดล มาตรศรี	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สาม
๕) นายสมยศ พลอยด้วง	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สี่
๖) นายอนรรตน์ ต้นบรรจง	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่ห้า
๗) นายอนุชา บุรพชัยศรี	กรรมาธิการและที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ
๘) นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๙) นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๐) นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์	กรรมาธิการ
๑๑) นายทวีวงศ์ โตทวีวงศ์	กรรมาธิการ
๑๒) นายพีระเดช ศิริวันสาธิต	กรรมาธิการ
๑๓) นางสุภาพร สลับศรี	กรรมาธิการ
๑๔) นายพนม โพธิ์แก้ว	กรรมาธิการ
๑๕) นายเชิงชาย ชาลีรินทร์	เลขานุการคณะกรรมการธิการ

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎรตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมาธิการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยมีกำหนดระยะเวลาการพิจารณาศึกษาภายใน ๘๕ วัน ให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจศึกษาสภาพปัญหา แนวทางแก้ไขปัญหา และการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ศึกษานโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการธิการการคมนาคมมอบหมาย โดยอนุกรรมการประกอบด้วย

๑) นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒) นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓) นายพนม โพธิ์แก้ว	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| ๔) นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | อนุกรรมการ |
| ๕) นายเฉลิมวุฒิ แทนสุวรรณ | อนุกรรมการ |
| ๖) นางประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ | อนุกรรมการ |
| ๗) นายสมนึก จงมีวสิน | อนุกรรมการ |
| ๘) รองศาสตราจารย์ภาวิณี เอี่ยมตระกูล | อนุกรรมการ |
| ๙) นายกัณทิล น่วมเจิม | เลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| ๑๐) นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร | ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ |

๑.๒ คณะอนุกรรมการได้มีมติแต่งตั้งบุคคลเป็นที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ เพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติงานที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

- ๑) นายอนุชา บุรพชัยศรี
- ๒) รองศาสตราจารย์ เรือเอก สราวุธ ลักษณะโต
- ๓) ผู้ช่วยศาสตราจารย์เสนอ อัศวมันตา
- ๔) นายสุชัย พงษ์เพียรชอบ
- ๕) เรือโท ภัทรวุฒิ กนกวรรณกร
- ๖) เรือโท ศิริรินทร์ ชัยสินอัครยศ
- ๗) นายเดชา นุชพุ่ม
- ๘) นายวีรชาติ พุทธรักษา
- ๙) นายพงษ์พัฒน์ สัตยวินิจ
- ๑๐) นายธีรจิตร สอนแจ้ง
- ๑๑) นางสาวชิตาพร พิศลยบุตร วิเศษกุล
- ๑๒) นายแพทย์วิรุฬ ลิ้มสวาท
- ๑๓) นายณัฐวุฒิ อัศวโกวิทวงศ์
- ๑๔) นางนิตยา พร้อมพອฮັນบุญ
- ๑๕) นางประไพ สานุสันต์
- ๑๖) นางสาวเพ็ญวดี แสงจันทร์
- ๑๗) นายวิรุยุทธ สว่างแจ้ง
- ๑๘) นายสมภาพ พร้อมพອฮັນบุญ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะอนุกรรมการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๑๒ ครั้ง ดังนี้

- ๒.๑.๑ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๑ วันอังคารที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
- ๒.๑.๒ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๒ วันอังคารที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
- ๒.๑.๓ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๓ วันอังคารที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
- ๒.๑.๔ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๔ วันอังคารที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๗
- ๒.๑.๕ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๕ วันอังคารที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๘
- ๒.๑.๖ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๖ วันอังคารที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๘
- ๒.๑.๗ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๗ วันอังคารที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘
- ๒.๑.๘ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๘ วันอังคารที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๘

- ๒.๑.๙ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๙ วันอังคารที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
๒.๑.๑๐ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๑๐ วันอังคารที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
๒.๑.๑๑ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๑๑ วันอังคารที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๘
๒.๑.๑๒ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๑๒ วันอังคารที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘

๒.๒ คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
ได้ดำเนินการศึกษา โดยการเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็นเพื่อประกอบ
การพิจารณา ดังนี้

๑) สำนักงานนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- (๑) นายปัญญา จันทกุล ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายที่ดิน
สิ่งปลูกสร้างและการเกษตร
- (๒) นายวิชัย สัตยชัยวรรณ นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ
- สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ**
- (๑) นางภาวิณา อัครมณีกุล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
รักษาราชการแทนรองเลขาธิการสภาพัฒนา
การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- (๒) นายสุกิตต์ ศิวนันท์สกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- (๓) นางสาวภัทราพร ลีดำรงวัฒนกุล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
- (๔) นางสาวธนิดา ตันติอาภากุล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
- (๕) นางสาวกชมน ธรรมเสนห์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

๒) กระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

- (๑) นางสาวสุธีรา เงามาม ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ
- (๒) นางสาวกฤษอร ป้องเสียงม นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจ

กรมธนารักษ์

- (๑) นางสาววิภาวดี เกียรติไพบูลย์ เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ชำนาญการพิเศษ
- (๒) นายเทพราชันซ์ สุริยภาส เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ชำนาญการ

กรมศุลกากร

- (๑) นายเอกวุฒิ นาเอก ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ
- (๒) นายวุฒิ เร่งประดุงทอง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง
- (๓) นางสาวช่อฉัตร หอวัง รักษาการผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคการตรวจสอบ
สินค้า สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ
- (๔) นางสาวจันทนา เกษมโกสินทร์ นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
- (๕) นายฐิติพงศ์ คำผุย นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ

๓) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

- | | |
|---------------------------|--|
| (๑) นางสาวอนัญญา แก่นแก้ว | นักวิเคราะห์และนโยบายและแผน
ชำนาญการพิเศษ |
| (๒) นางสาวมนัสนันท์ หตากร | นักวิเคราะห์และนโยบายและแผนปฏิบัติการ |
| (๓) นางสาวบุญสิตา บุญช่วย | เจ้าหน้าที่สนับสนุนงานวิเคราะห์นโยบายและแผน |

๔) กระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| (๑) นายอิสริทัต รัชมิทัต | ที่ปรึกษาโครงการ |
| (๒) นางสาวกตัญญู จินา | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| (๓) นายอภิสิทธิ์ ภูวราวุฒิปานิช | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| (๔) นางสาวศิริรัตน์ อธิฐริน | นักวิเคราะห์ชำนาญการพิเศษ |
| (๕) นายสุพัฒน์ เทียมปฐม | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| (๖) นางสาวกัลป์กร ศิริวงศ์ | นักวิเคราะห์ปฏิบัติการ |

กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| (๑) นางสาววันเพ็ญ ขจรกลั่น | ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า |
| (๒) นางสาวศศิวิรา เลาสุริโยธิน | หัวหน้าส่วนสถานีขนส่งสินค้า |
| (๓) นายชัยวุฒิ อมรประเสริฐกิจ | หัวหน้างานพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า |

กรมการขนส่งทางราง

- | | |
|------------------------------|---|
| (๑) นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล | ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน |
| (๒) นายณัฐพร บัวพุฒ | หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์และแผนขนส่งทางราง |
| (๓) นายนิตินันท์ เย็นแก้ว | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ |
| (๔) นายวศิน บุญทองโท | นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ |

กรมเจ้าท่า

- | | |
|------------------------------------|---|
| (๑) นายนรินทร์ศัภัย สัทธาประสิทธิ์ | รองอธิบดี
(ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ) |
| (๒) นายสุรัชย์ บุรพานนทชัย | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน |
| (๓) นายกิตติธรีศรี เมธิกุล | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ |
| (๔) นายกิตติธรีศรี เมธิกุล | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ |
| (๕) นายชยพล มาตย์มูล | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| (๖) นายวัชรพงษ์ สิมมาทอง | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |
| (๗) นายชัยพล มาตย์มูล | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| (๘) นางสาวบุญรุต แก้วประเสริฐศรี | นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ |
| (๙) นางสาวภัคจิราภาณุ ลีตะธวัช | นักวิชาการขนส่ง |

กรมทางหลวง

- | | |
|---------------------------|------------------------------------|
| (๑) นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน |
| (๒) นายช่อฉัตร ชุมศรี | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษสำนักแผนงาน |

กรมทางหลวงชนบท

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| (๑) นายลิขิต ทิฐธรรมเจริญ | วิศวกรใหญ่ |
| (๒) นายจรัญ ยุ่มพันธ์ | นักวิเคราะห์ชำนาญการพิเศษ |
| (๓) นางสาวชลมาส สุข | เจ้าหน้าที่บริหารงาน |
| (๔) นายชิตณพงค์ ชัยสุนิมิต | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ |
| (๕) นายธนวัต สำมะนา | วิศวกรโยธาชำนาญการ |

๕) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษ

- | | |
|----------------------------------|---|
| (๑) นางสาวอรรณ มาบุญวงศ์ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ |
| (๒) นางสาววิลาวัลย์ ธเนศมณีรัตน์ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ |
| (๓) นางสาววาณิช สนวนีย์ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
รักษาการในตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
การจัดการด้านของเสียและสารอันตราย |
| (๔) นายณัฐพงศ์ บุญชุ่ม | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ |

๖) กระทรวงพลังงาน

กรมธุรกิจพลังงาน

- | | |
|---------------------------|--|
| (๑) นางสาวนิตดา กุลวาไชย | ผู้อำนวยการกองบริการธุรกิจและการสำรอง
น้ำมันเชื้อเพลิง |
| (๒) นางนิภา ศรแก้ว | ผู้อำนวยการกองคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง |
| (๓) นางสาวกาญจณี กุลวาไชย | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง |
| (๔) นางอารีย์ บุญเข้ม | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการค้าและการสำรอง
น้ำมันเชื้อเพลิง |
| (๕) นางสาวจริยา ปัดถานะ | หัวหน้ากลุ่มพัฒนามาตรฐานน้ำมัน
เชื้อเพลิง |

๗) กระทรวงพาณิชย์

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| (๑) นายนที ชมภูรัตน์ | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ |
| (๒) นางสาวนীরกานต์ อุทัยผล | นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ |

๘) กระทรวงมหาดไทย

กรมโยธาธิการและผังเมือง

- | | |
|---|----------------------------------|
| (๑) ว่าที่ร้อยเอกธีรพงศ์ ครุฑติลกันันท์ | รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง |
| (๒) นายนครินทร์ ปลั่งพงษ์พันธ์ | ผู้เชี่ยวชาญด้านสำรวจและแผนที่ |
| (๓) นางณัฐนันท์ วิชาธรรม | นักผังเมืองชำนาญการพิเศษ |

๙) กระทรวงอุตสาหกรรม

กรมโรงงานอุตสาหกรรม

- | | |
|------------------------------|--|
| (๑) นางสาวปานทอง ศรีคัฒนพรหม | ผู้อำนวยการกองบริหารจัดการวัตถุอันตราย |
| (๒) นางสาวสนา เล็กสมบุรณ์ | นักวิทยาศาสตร์เชี่ยวชาญ |
| (๓) นายจิโรฒ ตูริตาคม | นักวิทยาศาสตร์ชำนาญการพิเศษ |
| (๔) นางสาวสุภารัตน์ จำปาทอง | นักวิทยาศาสตร์ปฏิบัติการ |

๑๐) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- (๑) พันตำรวจเอก จักรพันธ์ กิตติสิริพรกุล รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี
(๒) พันตำรวจโท สมหมาย โสกาเจริญ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ
(๓) พันตำรวจตรี ชัยวัฒน์ หิรัญเกื้อ สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรแหลมฉบัง

๑๑) กรุงเทพมหานคร

- (๑) นางสาวดุษฎี สรวงพันธ์ ผู้อำนวยการสำนักงานการส่งเสริมอาชีพ
(๒) นางสาวปิยธิดา นิยม ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาที่อยู่อาศัย
(๓) นายอาสา ท่องธรรมชาติ รองผู้อำนวยการสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง
(๔) นางสาวน้ำฝน พิพัฒน์พงศ์ นักผังเมืองชำนาญการ
(๕) นายธนาตล เทียงตรง นักผังเมืองชำนาญการ
(๖) นางสาวทิพย์ญาณี สุวรรณวิจิตร นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ
(๗) นางสาวสุธารส แสงคำ นักประชาสัมพันธ์

สำนักการจราจรและขนส่ง

- (๑) นายไวยยา นวเศรษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง
(๒) นายอภิชาติ ศุภจิตร์สวัสดิ์ ผู้อำนวยการส่วนขนส่งระบบราง
(๓) นางสาวสุนต์ จันทน์วิมล หัวหน้ากลุ่มงานระบบขนส่งทางบกและทางน้ำ

สำนักงานเขตคลองเตย

- (๑) นางสาวเกศจริน สามีกักดี ผู้อำนวยการเขตคลองเตย
(๒) นายณฤพณ์ สังข์ริม หัวหน้าฝ่ายโยธา
(๓) นายบุญชัย นำเจริญสมบัติ หัวหน้าฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม
(๔) นายยศกร ศรีอ่อน นายช่างโยธาชำนาญงานและสวัสดิการสังคม

๑๒) การเคหะแห่งชาติ

- (๑) นายสุวรรณชัย ทิวะตันสกุล ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานชุมชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตอนล่าง
(๒) นายประสาน สอน้อย ผู้อำนวยการกองวิเคราะห์นโยบายและแผน
(๓) นายถวัลย์ บัณฑิตธรรม เคหะนครหลวง สาขาบ่อนไก่

๑๓) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

- (๑) นายวิริยยุทธ สว่างแจ้ง รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์พัฒนาธุรกิจ
(๒) นายเดชา นุชพุ่ม ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
(๓) นายวีรชาติ พุทธรักษา ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
(๔) เรือโท ภัทรุฒิ กนกวรรณกร รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
(๖) นางสาวนัฐอนันตา จินดาพงศ์เจริญ ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง
(๗) นางสาวนฤมล วิหกกุล เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๑๑ สำนักท่าเรือภูมิภาค
(๘) นายศราวุธ ปิ่นมูข ผู้ตรวจการฝ่ายเรือ
(๙) นายสิริพงศ์ แสงจันทร์ไทย ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองบริหารงานทั่วไป
(๑๐) นายจักรกฤษณ์ คุ่มภัย ผู้จัดการท่าเรือระนอง

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| (๑๑) นายกำพล อีรพงษ์ | หัวหน้าแผนกพัฒนาธุรกิจ |
| (๑๒) นางสาวปิยพรรณ ปานะ | ผู้ช่วยหัวหน้าแผนกวิจัยข้อมูล |
| (๑๓) นางสาวกุลรัตน์ อุบลพร | ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองกฎหมาย |
| (๑๔) นายอิทธิพล กัมภูพันธ์ | ผู้อำนวยการสำนักการทำเรื่องภูมิภาค |
| (๑๕) นายณัฐพล บุญโชคช่วย | ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองการทำ |

๑๔) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| (๑) นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี | รองผู้ว่าการ |
| (๒) นายศันย์ พงษ์พิงษ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ |
| (๓) นายศุภพัฒน์ มหาไทย์ | ผู้อำนวยการกองพัฒนาโครงการทางพิเศษ |
| (๔) นายศิวกร ฉัตรชัยชูเกียรติ | หัวหน้างานพัฒนาโครงการทางพิเศษ |
| (๕) นายกันตณ สุปรรณรัตน์ | วิศวกร |

๑๕) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| (๑) นายอดิชาติ หวานสนิท | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ ๓ |
| (๒) นายอาณัติ จันดี | ผู้อำนวยการท่าเรือมาตาพุต |
| (๓) นายอุษณกร ปลั่งแสงมาศ | นักบริหารงานท่าเรือ ๗ |
| (๔) นางอภิษฎา แดงประเสริฐ | ผู้อำนวยการกองบริการและกำกับดูแลฯ |
| (๕) นางนวลจันทร์ ทารโส | ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือมาตาพุต |
| (๖) นายอุษณกร ปลั่งแสงมาศ | นักบริหารงานท่าเรืออุตสาหกรรม ๗ |
| (๗) นางสาวภัทราวดี พิซอุปถัมภ์ | ผู้จัดการโครงการ |
| (๘) นายสุรัชชัย นะชัย | ผู้จัดการแผนก |

๑๖) การรถไฟแห่งประเทศไทย

- | | |
|-------------------------|--------------------------------|
| (๑) นายวสันต์ ปั่นสังข์ | วิศวกรกำกับกองโครงการและแผนงาน |
| (๒) นายวศิน สมานกสิกรรม | วิศวกร ๖ กองโครงการและแผนงาน |

๑๗) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| (๑) นายคงฤทธิ จันทริก | ผู้อำนวยการบริหาร |
| (๒) นายปิตินันท์ วิเชียร | ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย |

๑๘) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------|---|
| (๑) นายภูมินทร์ หะรินสุต | รองประธานกรรมการหอการค้าไทยและ
ประธานคณะกรรมการ Logistics & Supply
Chain สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย |
| (๒) นายสมชาย ลิ้มตระกูล | รองกรรมการผู้จัดการลานตู้เป่าและคลังสินค้า
บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด |
| (๓) นายธีรพล ชินโน | รองกรรมการผู้จัดการท่าเทียบเรือ บริษัท
ที ไอ พี เอส จำกัด |
| (๔) นางสาวพิชากร ตันติวิกรม | เจ้าหน้าที่โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ |

๑๙) สภาองค์กรชุมชนคลองเตย

- | | |
|-------------------------|--------------|
| (๒) นายทวีทอง ลาตทอง | กรรมการ |
| (๑) นายวิรัช สมภพศุภนาถ | ผู้ประสานงาน |
| (๓) นางประไพ สานุสันต์ | สภาฯ คลองเตย |
| (๔) นางสาวพิมพ์ใจ ผาตา | สภาฯ คลองเตย |

๒๐) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- | | |
|------------------------|--|
| (๑) นายภักพล กาญจนาลัย | ผู้แทนกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
สายงานอาเซียนและโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| (๒) นายประพิม ปิยางสุ | ผู้แทนกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
สายงานอาเซียนและโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |

๒๐) สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน)

- | | |
|---------------------------|--|
| (๑) นางสาวสุมล ยางสูง | ผู้ช่วยผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน |
| (๒) นางสาวศิริมา ชื้อหา | หัวหน้างานปฏิบัติการชุมชน |
| (๓) นางสาววิภารัตน์ แซ่ลี | เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการชุมชนอาวุโส |
| (๔) นายประพัฒน์ แซ่ฉั่ว | เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการชุมชนอาวุโส |

๒๑) สมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| (๑) นายอำนวย กิจวีรกุล | นายกสมาคม |
| (๒) นายพรชัย เอื้อวิระวัฒน์ | กรรมการอาวุโสและที่ปรึกษา |
| (๓) นายยรรยง ตั้งจิตต์กุล | ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ |

๒๒) สมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์

- | | |
|-----------------------------|--|
| (๑) นายอาณัติ มัชฌิมา | นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือสินค้า
และคอนเทนเนอร์ |
| (๒) นายสุรัชย์ จงพิพัฒน์ชัย | กรรมการ |
| (๓) นายสมศักดิ์ ดิษฐ์ท่อม | นายทะเบียน |

๒๓) สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

- | | |
|--------------------------------|--|
| (๑) นายทองอยู่ คงขันธุ์ | ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย |
| (๒) นายอนันต์ ทินะพงศ์ | นายกสมาคมตัวแทนออกรับอนุญาตไทย
สหพันธ์การขนส่งทางบก |
| (๓) นายสุทธิชัย ปิยรัตน์วรสกุล | นายกผู้ประกอบการรถเครน |
| (๔) นายธนภุต บัวประดิษฐ์ | เลขาธิการสมาคมผู้ประกอบการรถเครน |
| (๕) นางสาวธรรดา เปเรียนเทพ | ผู้ประสานงานสหพันธ์การขนส่งทางบก
แห่งประเทศไทย |
| (๖) นางสุนีย์ ภูติวาณิช | นายกสมาคมขนส่งแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี |
| (๗) พันตำรวจโท เดชพล ศรีจันทร์ | ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ |
| (๘) นางสาวพรภิรมย์ พลามาตร | เจ้าหน้าที่สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย |

๒๔) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------|-------------|
| (๑) นายพรชัย ศรีกุลธร | ประธานสหภาพ |
| (๒) นายเผด็จ ผนวกสุข | สหภาพแรงงาน |

๒๕) นักวิชาการด้านผังเมือง

- | | |
|------------------|---|
| นายธรรม์ เด่นดวง | อาจารย์
สาขานวัตกรรมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
|------------------|---|

๒๖) ผู้แทนท่าเทียบเรือ A1

- | | |
|--|--------------------------------|
| (๑) นายวสุรัชต์ กระจ่างมล | ผู้จัดการทั่วไป |
| (๒) ว่าที่ร้อยตรี ธีรภัทร เจริญชาติกุล | ผู้จัดการบริหารงานทั่วไป |
| (๓) นายอำนาจ สิ้นทรัพย์ | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ |

๒๗) ผู้ประกอบการธุรกิจคลังน้ำมัน

- | | |
|-----------------------------|--|
| (๑) นายวีรชาติ ทรัพย์สินชัย | ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายกำกับดูแลกิจการ
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด |
| (๒) นายกานต์ ศรีธากุล | ผู้จัดการฝ่ายคลังปิโตรเลียมส่วนกลาง |
| (๓) นายอภิรัตน์ ศิลปินิจ | ผู้จัดการฝ่ายคลังปิโตรเลียมบางจาก |
| (๔) นายสุรศักดิ์ ฉัตรนิต | ผู้แทน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) |

๒๘) ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว

- | | |
|------------------------|---------------------------------------|
| นายอดิษฐ์ ชัยรักษานนท์ | เลขาธิการผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว |
|------------------------|---------------------------------------|

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษาญาติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยแบ่งเนื้อหาของรายงาน เป็นดังนี้

บทที่ ๑ บทนำ

บทที่ ๒ ผลการรวบรวมข้อมูลจากการพิจารณาศึกษา

บทที่ ๓ ผลการพิจารณาศึกษา

บทที่ ๔ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ท่าเรือมีความสำคัญอย่างยิ่งทั้งในด้านเศรษฐกิจและการคมนาคม โดยเฉพาะในประเทศที่มีการค้าระหว่างประเทศหรือการส่งออกสินค้าทางทะเล ท่าเรือ คือ เป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์เป็นจุดเชื่อมโยงหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งในและนอกประเทศ สามารถขนส่งสินค้าทั้งที่เป็นวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น อาหาร เครื่องจักร น้ำมัน หรือสินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ท่าเรือทำหน้าที่ในการสนับสนุนเศรษฐกิจ การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศหรือทางรถไฟ ทำให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือสามารถส่งผลให้ราคาสินค้าถูกลงและการค้าเจริญเติบโต ส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ท่าเรือมีบทบาทสำคัญในการสร้างงานให้กับประชาชน เช่น การทำงานในภาคการขนส่ง การจัดการสินค้าภายในท่าเรือ การซ่อมบำรุงเรือ และงานบริการอื่น ๆ ทำให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคม โดยท่าเรือเป็นส่วนสำคัญในโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศ สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนหรือทางรถไฟทำให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากท่าเรือที่มีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมากจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ โดยเฉพาะในด้านการส่งออกและการนำเข้า นอกจากนี้ท่าเรือบางแห่งยังมีบทบาทในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น การจัดส่งนักท่องเที่ยวที่เดินทางทางเรือ

ทั้งนี้ ท่าเรือที่มีคุณภาพควรเป็นท่าเรือที่มีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าทั้งในและนอกประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการที่ดีและสามารถรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเหมาะสม คุณสมบัติที่สำคัญของท่าเรือที่มีคุณภาพ โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยและแข็งแรง ท่าเรือที่มีคุณภาพต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแรงและทันสมัย เช่น ท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ การจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และการขนถ่ายสินค้าที่รวดเร็ว มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ เช่น ระบบติดตามสินค้า (Tracking System), ระบบจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System) และระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีการเชื่อมโยงระบบขนส่งหลายรูปแบบ ท่าเรือที่มีคุณภาพจะมีการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ เช่น การขนส่งทางถนนและทางรถไฟ ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว ท่าเรือที่มีคุณภาพจะมีประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าอย่างรวดเร็ว โดยมีการจัดการที่เป็นระเบียบและไม่เกิดความล่าช้า การลดเวลาในการรอคิวขนถ่ายสินค้าจะช่วยเพิ่มความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มีมาตรการความปลอดภัยสูง ทั้งในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ การป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าจากการโจรกรรมหรือภัยคุกคามจากภายนอก มีการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างรอบคอบ เช่น การจัดการมลพิษจากการขนส่งสินค้า การบำบัดน้ำเสีย และการลดมลพิษทางอากาศจากการใช้พลังงาน มีการให้บริการที่ดี เช่น การให้ข้อมูลและความช่วยเหลือแก่ผู้ให้บริการ การให้บริการขนส่งสินค้าอย่างรวดเร็ว รวมถึงการจัดการเรื่องเอกสารที่ไม่ยุ่งยากและโปร่งใสสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมากได้ โดยไม่เกิดความแออัดหรือล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า ตัวอย่างท่าเรือที่มี

คุณภาพระดับโลก เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Port) เป็นหนึ่งในท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพสูง การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการขนถ่ายสินค้าที่รวดเร็ว ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore) ท่าเรือที่มีการเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมหลายรูปแบบ และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูง ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam) เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป มีการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและมีระบบขนส่งสินค้าภายในท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ

ปัจจุบันปัญหาท่าเรือของไทยมีหลายมิติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและการจัดการทรัพยากร เพื่อรองรับการขนส่งทางทะเลที่มีความสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ แต่ก็ยังมีอุปสรรคหลายด้านที่ทำให้ท่าเรือของไทยไม่สามารถแข่งขันได้เท่าที่ควร ดังนี้

๑) ปัญหาความแออัดของท่าเรือ ท่าเรือหลักของไทย เช่น ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ ประสบกับปัญหาความแออัด เนื่องจากการขนส่งที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การขยายท่าเรือหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ทันตามความต้องการ การจราจรของเรือที่เข้ามาและออกจากท่าเรือมีความหนาแน่น อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าหรือการรับเรือ

๒) ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ ระบบขนส่งต่อเนื่อง เช่น ทางรถไฟหรือทางหลวง และระบบไอทีของท่าเรือบางแห่งยังไม่ทันสมัยเพียงพอ ท่าเรือบางแห่งยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอสำหรับการรองรับเรือขนาดใหญ่และการขนส่งสินค้าจำนวนมาก

๓) ปัญหาด้านการบริหารจัดการ การจัดการท่าเรือในบางพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ อาจเกิดจากการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน หรือการใช้เทคโนโลยีที่ล้าสมัย บางท่าเรือยังประสบปัญหาด้านการดำเนินการที่ไม่ราบรื่น เช่น การรอคอยติดต่อเพื่อขออนุญาตเข้าเทียบท่า หรือการขาดระบบตรวจสอบที่ทันสมัย

๔) การแข่งขันกับท่าเรืออื่นในภูมิภาค ท่าเรือของไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันจากท่าเรือในภูมิภาคอื่นๆ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งบางแห่งมีการลงทุนที่ทันสมัยและการขยายโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นได้

๕) ปัญหาสิ่งแวดล้อม ท่าเรือบางแห่งประสบปัญหาการขยายพื้นที่ท่าเรือที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทะเลและแหล่งประมงที่อาจส่งผลเสียต่อระบบนิเวศ

๖) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโลก การเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างการค้าโลก เช่น การย้ายเส้นทางการค้าใหม่ ๆ หรือการปรับตัวของการขนส่งในยุคที่มีการค้าออนไลน์และเทคโนโลยีใหม่ๆ อาจส่งผลกระทบต่อการใช้งานท่าเรือของไทย

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เป็นพิเศษ ในวันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมจึงได้พิจารณาญัตติเรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยสภาผู้แทนราษฎรได้มีมติส่งให้คณะกรรมการธิการการคมนาคมพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ ซึ่งคณะกรรมการธิการการคมนาคมได้ตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาศึกษาสภาพปัญหา แนวทางแก้ไข ปัญหา และการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยพิจารณาศึกษานโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ

การพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยคณะอนุกรรมการได้มีการพิจารณาศึกษาโดยการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมให้ข้อมูลข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ข้อมูล และสังเคราะห์เป็นความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการ แล้วจึงรายงานต่อคณะกรรมการการคมนาคมให้ความเห็นชอบแล้วเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ๑.๒.๑ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือในมิติต่าง ๆ
- ๑.๒.๒ เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาในการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
- ๑.๒.๓ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะภาพรวมการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

- ๑.๓.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาในการพัฒนาท่าเรือในมิติต่างๆ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะภาพรวมการในการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

- ๑.๓.๒ ขอบเขตด้านระยะเวลา

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรโดยคณะอนุกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยมีระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา ๘๕ วัน และมีการขยายระยะเวลาครั้งที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๘ ถึง ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๘ (๖๐ วัน) และครั้งที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘ ถึง ๘ เมษายน ๒๕๖๘ (๑๕ วัน) รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น ๑๖๐ วัน

๑.๔ ขั้นตอนการศึกษา

๑.๔.๑ เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมาให้ข้อมูลกับการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

๑.๔.๒ เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากเอกสารทางวิชาการ เอกสารราชการ การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- ๑.๔.๓ วิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบ ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ๑.๔.๔ นำเสนอผลการวิเคราะห์เชิงพรรณนาจากข้อมูลเบื้องต้น

๑.๕ กรอบระยะเวลาในการศึกษา

ตารางที่ ๑-๑ กรอบระยะเวลาการศึกษา

วัน/เดือน/ปี	การพิจารณา/ การดำเนินการ/ หน่วยงานที่เชิญมาให้ข้อมูล
๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗	สภาผู้แทนราษฎรมีมติส่งญัติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยให้คณะกรรมการการคมนาคมพิจารณาศึกษาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐
๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗	คณะกรรมการการคมนาคมมีมติตั้งอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗	การประชุมครั้งแรก ของอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย มี เรื่องพิจารณา คือ ๑) พิจารณาเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะอนุกรรมการฯ ๒) พิจารณากรอบการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ
๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗	การประชุมครั้งที่ ๒ เรื่องพิจารณา แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือคลองเตยในมิติของผังเมืองและที่อยู่อาศัย โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย (๒) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (๓) รองศาสตราจารย์วิจิตรบุษบา มารมย์ ธรรมศาสตร์ (๔) รองศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ จุฬาฯ (๕) ผู้อำนวยการสำนักเขตคลองเตย (๖) ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาที่อยู่อาศัย (สพอ.) (๗) นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย (๘) ผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ (๙) ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (๑๐) ประธานสภาองค์กรชุมชนคลองเตย (๑๑) ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย

วัน/เดือน/ปี	การพิจารณา/ การดำเนินการ/ หน่วยงานที่เชิญมาให้ข้อมูล
๓ ธันวาคม ๒๕๖๗	<u>การประชุมครั้งที่ ๓</u> เรื่องพิจารณา ภาพรวมนโยบายการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ และโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) เลขาธิการสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒) อธิบดีกรมเจ้าท่า (๓) ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (๔) ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (๕) ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) (๖) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (๗) ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (๘) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (๙) นายกสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย
๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๗	<u>การประชุมครั้งที่ ๔</u> เรื่องพิจารณา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง เพื่อส่งเสริมศักยภาพการขนส่งของท่าเรือ โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมทางหลวง (๒) อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (๓) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (๔) อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (๕) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๖) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (๗) ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (๘) ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
๗ มกราคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๕</u> เรื่องพิจารณา ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าบริเวณโดยรอบท่าเรือสำคัญของประเทศ โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมศุลกากร (๒) ปลัดกระทรวงพาณิชย์ (๓) ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (๔) ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (๕) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

วัน/เดือน/ปี	การพิจารณา/ การดำเนินการ/ หน่วยงานที่เชิญมาให้ข้อมูล
๑๔ มกราคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๖</u> เรื่องพิจารณา นโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในภาพรวม และโครงการพัฒนาตามแผนของหน่วยงาน โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมเจ้าท่า (๒) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๓) ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
๒๑ มกราคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๗</u> เรื่องพิจารณา สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขในการพัฒนา การขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือในภาพรวม โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย (๒) ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
๒๘ มกราคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๘</u> เรื่องพิจารณา สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขในการพัฒนา การขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือในภาพรวม โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมเจ้าท่า (๒) อธิบดีกรมธนารักษ์
๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๙</u> เรื่องพิจารณา สรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งแนวทางแก้ไขเพื่อพัฒนา การขนส่งทางน้ำและสภาพแวดล้อมบริเวณท่าเรือสำคัญ โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ (๒) อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน (๓) อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม (๔) ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (๕) นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ (๖) ผู้แทนผู้ประกอบการธุรกิจคลังน้ำมัน
๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๑๐</u> เรื่องพิจารณา ๑. การพัฒนาท่าเรือสำคัญในมิติของผังเมือง ที่อยู่อาศัย และการท่องเที่ยว โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง (๒) ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (๓) ปลัดกรุงเทพมหานคร (๔) นักวิชาการด้านผังเมือง (๕) ผู้แทนผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว (๖) ผู้แทนท่าเทียบเรือ A

วัน/เดือน/ปี	การพิจารณา/ การดำเนินการ/ หน่วยงานที่เชิญมาให้ข้อมูล
	๒. เรื่องพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สาระสำคัญ และแนวทางในการพัฒนา ทำเรือสำคัญของประเทศ โดยเชิญผู้ชี้แจง (๑) ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย (๒) เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๑๑ มีนาคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๑๑</u> พิจารณาร่างรายงานผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการธิการ
๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘	<u>การประชุมครั้งที่ ๑๒</u> พิจารณารายงานผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการธิการ ฉบับสมบูรณ์

๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑.๖.๑ ทำให้ทราบสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทำเรือในมิติต่าง ๆ พร้อมทั้งแนวทางแก้ไข
ปัญหาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาทำเรือของประเทศ
- ๑.๖.๒ ทำให้ทราบข้อเสนอแนะในภาพรวมของการพัฒนาทำเรือของประเทศ
- ๑.๖.๓ มีรายงานฉบับสมบูรณ์ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม เพื่อนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร
เห็นชอบ และส่งให้หน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

บทที่ ๒

ผลการรวบรวมข้อมูลจากการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

โดยคณะอนุกรรมการฯ ได้กำหนดประเด็นในการศึกษาที่เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญเป็น
๗ มิติสำคัญ ได้แก่

๑) มิติด้านนโยบายการด้านขนส่งทางน้ำ จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ทิศทางและนโยบาย
การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) และแผนงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒) มิติด้านผังเมือง จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของ
กรุงเทพมหานคร / หนังสือการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ในผังเมือง

๓) มิติด้านที่อยู่อาศัย จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับ
ผู้มีรายได้น้อย / คู่เช่าสัญญาประเภทที่อยู่อาศัย / แนวทางการชดเชย

๔) มิติด้านคมนาคมขนส่ง จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ความสามารถในการรองรับเรือ
ความลึกร่องน้ำของท่าเรือ / แผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้า/ สัดส่วนการขนส่งทางเรือ
ภายในประเทศ

๕) มิติด้านเศรษฐกิจ จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น การประเมินผลการดำเนินงานลงทุน
ที่ผ่านมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย / ประเด็นข้อจำกัดด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รูปแบบการลงทุน

๖) มิติด้านสิ่งแวดล้อมและบรรเทาสาธารณภัย จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น ปริมาณ
ฝุ่นละออง / การบริหารจัดการด้านคลังน้ำมัน

๗) มิติด้านท่องเที่ยว จะพิจารณาในประเด็นที่สำคัญ เช่น สถิติการจอดเทียบเรือสำราญ (ท่าเรือ
กรุงเทพ / ท่าเรือแหลมฉบัง / ท่าเรือภูเก็ต) / แนวทางการพัฒนา

๒.๒ ข้อมูลจากการประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือ ของประเทศไทย ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

๒.๒.๑ ทิศทางและนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย โดยสรุปข้อมูลจากการประชุมกับ
หน่วยงานต่าง ๆ ด้านนโยบายของภาครัฐ ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในประเด็น
ต่าง ๆ ดังนี้

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

เป็นแผนการพัฒนาประเทศ ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วน
ต้องทำตามเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนา
แล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อให้ประเทศสามารถยกระดับการพัฒนา

ให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาว ที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ๓) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ปัจจัยสนับสนุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศจะต้องมุ่งสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ ช่วยสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคมและช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างสมบูรณ์และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม และให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งต้นทุนต่ำ ได้แก่ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางราง ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางเพื่อเพิ่มทางเลือกการขนส่งให้รวดเร็วขึ้นและลดต้นทุนการขนส่งให้ต่ำลง ต้องมีการวางโครงข่ายระบบรางที่ชัดเจนและครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลกและศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก และรองรับความหลากหลายด้านการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาต้องอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและประเทศเป็นสำคัญ

ภาครัฐจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำให้เป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของประเทศ ตลอดจนสามารถรองรับและเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางและการขนส่งทุกรูปแบบทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ภาครัฐกำหนด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะในส่วนของการท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองที่สำคัญ และมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำให้เชื่อมต่อการเดินทางทางบกและทางอากาศให้มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างให้เกิดเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวใหม่และการจัดทำระบบฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวทางน้ำ นำเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจกับกระบวนการตรวจคนเข้าเมืองที่มีประสิทธิภาพ และพัฒนาบุคลากรทุกภาคส่วนให้มีความพร้อม รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติแหล่งท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของพื้นที่

๒) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ จะมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขนส่งทางน้ำ ในหมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยได้มีการกล่าวถึงการพัฒนารoad เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ โดยใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางเชื่อมต่อในภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ รวมทั้งเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ โดยการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนารoad เพื่อการท่องเที่ยว

ประเด็นที่หนึ่ง เป็นการเปิดประตูการค้าและการลงทุนในยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยกำหนดให้มีการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะมีการพัฒนารoad **ประเด็นที่สอง** เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงทั้งในระดับภูมิภาค ชายแดน พัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ **ประเด็นที่สาม** เป็นการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยจะให้ความสำคัญกับการขนส่งในแม่น้ำสายสำคัญ รวมถึงการเดินทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และการพัฒนาร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีการกำหนดแผนงานและระเบียบที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ มิติเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกจะสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ที่มุ่งเน้นการเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางน้ำและระบบรางเป็นโครงข่ายหลัก โดยแผนปฏิบัติการฯ ข้างต้นจะเพิ่มเติมในส่วนของการอำนวยความสะดวกและการขนส่งผ่านศุลกากร การขนส่งสินค้าผ่านแดน ประตูการค้าที่สำคัญมีการปรับปรุงกฎหมายที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ทั้งนี้ สศช. ได้มีส่วนร่วมในการผลักดันโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งในส่วนที่หน่วยงานรัฐดำเนินการเองและภาครัฐร่วมลงทุน โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำจะมุ่งเน้นให้ใช้ประโยชน์จากท่าเรือภูมิภาค รวมถึงการพัฒนารoad โดยการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยการเร่งรัดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) กำกับสัญญาในส่วนที่เอกชนเข้าร่วมลงทุนให้เป็นไปตามสัญญาส่วนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ นั้น กระทรวงคมนาคม โดย กทท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียด

โดยปัจจุบันประเทศไทยมีศักยภาพทั้งในด้านภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมตั้งอยู่ติดทะเลทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย มีชายฝั่งที่ยาวเอื้อต่อการพัฒนารoad และระบบการขนส่งทางน้ำเพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้งหน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำ มีแผนปฏิบัติการฯ ที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยความสำเร็จของห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่หลากหลายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำที่จะพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐** จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว เป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการ และลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ โดยในแผนดังกล่าวฯ ข้างต้นได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ๓ แนวทาง ได้แก่ ๑) ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางเดินทางเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ ๒) พัฒนารoad และพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับ

การขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ และ ๓) พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

๓) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ได้แก่

๓.๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ (๑) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ (๒) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ (๓) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ (๔) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

๓.๒) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ได้แก่ (๑) พัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร (๒) พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม (๓) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓.๓) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ (๑) พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ (National Single Window : NSW) (๒) พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (๓) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ (๔) เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (๕) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ

๓.๔) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs) ได้แก่ (๑) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (๒) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

๓.๕) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ (๑) ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ (๒) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ (๓) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ (๔) ติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์

โดยแนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นการพัฒนาให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งวิธีอื่น ๆ อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งการขนส่งทางรางและทางน้ำ ไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางหรือทางน้ำได้มากขึ้น ซึ่งมีแนวคิดในการสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift)

และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๔) คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรีแถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๗ ที่เกี่ยวข้อง

อันเนื่องมาจากได้มีประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้นางสาวแพทองธาร ชินวัตร ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ในวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ และแต่งตั้งรัฐมนตรีในวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๗ และได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา ในวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๗ โดยนางสาวแพทองธาร ชินวัตร ได้มีนโยบายเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อวางรากฐานสู่การพัฒนาประเทศในอนาคตเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นผู้เล่นสำคัญทางเศรษฐกิจในเวทีโลก อันมีนโยบายที่ความเกี่ยวข้องกับการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ดังนี้

๔.๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาสโดยการเดินหน้าลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่องทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ สร้างรถไฟทางคู่ อันจะช่วยในการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ รวมถึงยกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub)

๔.๒) ยกระดับการทำเกษตรแบบดั้งเดิมให้เป็นเกษตรทันสมัย โดยใช้แนวคิด “ตลาดนำนวัตกรรมเสริม เพิ่มรายได้” นำเทคโนโลยีด้านการเกษตร (Agri-Tech) เช่น เกษตรแม่นยำ (Precision Agriculture) และเทคโนโลยีด้านอาหาร (Food Tech) มาใช้พัฒนาอาชีพด้านการเกษตร ประมง ปศุสัตว์ และอาชีพที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความมั่นคงทางอาหาร รวมถึงการคว้าโอกาสในตลาดใหม่ ๆ รวมทั้งอาหารฮาลาล และฟื้นฟูนโยบาย “ครัวไทยสู่ครัวโลก” ซึ่งเป็นจุดเด่นของประเทศไทยเพื่อตอบสนองความต้องการของโลก ด้านความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) และเร่งเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรและราคาพืชผลการเกษตร รวมทั้ง เพื่อยกระดับรายได้ของเกษตรกร

๔.๓) การสร้างโอกาสต่อยอดจากอุตสาหกรรมเดิม โดยการเร่งดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้มาตั้งฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมโอกาสในอุตสาหกรรมแห่งอนาคตจากความเข้มแข็งเดิมในอุตสาหกรรมดิจิทัล เช่น การผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การผลิตฮาร์ดดิสก์ ให้เป็นอุตสาหกรรมดิจิทัลสมัยใหม่ จะดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศเพื่อตั้ง Data Center และโรงงานผลิตชิปและชิปดีไซน์ และผลิต Semiconductor ในประเทศไทย กระตุ้นให้เกิดความต้องการใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะในประเทศ

๔.๔) รัฐบาลจะดำเนินการเศรษฐกิจเชิงรุก และการสร้าง Soft Power เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกัน โดยเฉพาะตลาดใหม่ ๆ เพื่อเสริมสร้างโอกาสความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ และแก้ไขปัญหาที่ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระบบทวิภาคี (Bilateral) และพหุภาคี (Multilateral) และเร่งเจรจาข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) กับประเทศคู่ค้าสำคัญ ยกระดับมาตรฐานของประเทศ เพิ่มบทบาทประเทศไทยในเวทีโลกและเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าเป็นสมาชิกองค์การ

เพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (The Organisation for Economic Co-operation and Development : OECD) คำแถลงของนายกรัฐมนตรีที่กล่าวมานั้นมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและน้ำ การส่งเสริมการแข่งขันทางเศรษฐกิจ อันจะทำให้โครงข่ายระบบขนส่งทางน้ำและทางรางในประเทศสมบูรณ์มากขึ้นผ่านการผลักดันโครงการรถไฟทางคู่และการพัฒนาท่าเรือ รวมถึงนโยบายด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมที่จะส่งผลต่อการขนส่งสินค้า การค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ยกระดับรายได้ ลดต้นทุนการผลิตและการขนส่ง

๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาวและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) โดยมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ดังนี้



ภาพที่ ๒-๑ กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการมีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยส่งเสริมการส่งเสริมการคมนาคมและการขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยและได้มาตรฐาน พร้อมทั้งส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) โดยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรม และอุตสาหกรรม รวมถึงประตูการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาคอขวด

และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และใช้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) พร้อมทั้งพัฒนาความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ด้วยการยกระดับระบบขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for All) ทั้งผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) ด้วยค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะมุ่งสู่การเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้” โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการเพื่อรองรับ ความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงการพัฒนาประเทศสู่ยุคประเทศไทย ๔.๐ จึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ทั้งปริมาณและคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมาย และการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับ และส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาและการนำเทคโนโลยีนวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

๖) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ในส่วนของกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานภายใต้กำกับของกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนของกระทรวงคมนาคมเพื่อรองรับบริบทแนวทางการพัฒนาของประเทศ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้เชื่อมโยงกับแผนและยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้เกิดความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) มีวิสัยทัศน์ว่า “ดำเนินการต่อเนื่อง เชื่อมโยง ไร้รอยต่อขับเคลื่อน อย่างยั่งยืน” และมีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ด้วยการจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนา ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งตอบสนองต่อเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีกลยุทธ์ในการ ดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ : ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำอย่างครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และ โลจิสติกส์ รวมถึงการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย ๑) การเร่งพัฒนา โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ ระยะที่ ๒ และรถไฟทางคู่สายใหม่ให้เป็นโครงข่ายหลักสนับสนุน การเชื่อมโยงกับประตูการค้าชายแดนและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เพื่อการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ และ ๒) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ท่าเรือ รวมถึงบริหารจัดการ พื้นที่หลังท่า ตลอดจนขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำนํ้าและชายฝั่ง

กลยุทธ์ที่ ๒ : ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ และพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ ๑) เขตเศรษฐกิจ พิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) และ ๒) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อรองรับแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ตลอดจนการนำเข้า -ส่งออกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ ของประเทศ รวมถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

กลยุทธ์ที่ ๓ : พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศ และแนวชายแดน โดยพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในเส้นทางหลักของประเทศ (Backbone) และโครงข่ายสนับสนุนที่สำคัญ (Feeder) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียง พื้นที่เศรษฐกิจหลักและแนวชายแดน สนับสนุนการเชื่อมต่อในแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะเส้นทาง เชื่อมต่อใน CLMVT กับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ รองรับปริมาณสินค้าผ่านแดน ส่งเสริมและสนับสนุน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศหรือการส่งออกจากพื้นที่เศรษฐกิจหลัก สู่ประตูการค้าและด่านชายแดนได้โดยสะดวก

กลยุทธ์ที่ ๔ : ส่งเสริมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ โดยพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้เป็นระบบเดียวและสอดคล้องกัน อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งสินค้าสถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งกับกลุ่มประเทศอาเซียนในเขตภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

(Great Mekong Subregion : GMS) ที่มีเส้นทางคมนาคมติดต่อกัน ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย (CLMVT) เพื่อรองรับการรวบรวมและการกระจายสินค้าในประเทศและต่างประเทศ สนับสนุนการเป็น ศูนย์การขนส่ง และเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ ๕ : สนับสนุนการดำเนินงานและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (Soft Side) โดยพัฒนาและปรับปรุงกฎ ระเบียบ และแนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อลดขั้นตอนการขนส่งผ่านแดนและอำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศให้เป็นสากลทันต่อสถานการณ์ การพัฒนารวมถึงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉินและส่งเสริมพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์การขนส่ง ตลอดจนพัฒนาการใช้เทคโนโลยีในกิจกรรมโลจิสติกส์และส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศต่อไป



ภาพที่ ๒-๒ ภาพรวมระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

๒.๒.๒ แผนการพัฒนาท่าเรือ

๑) การพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่

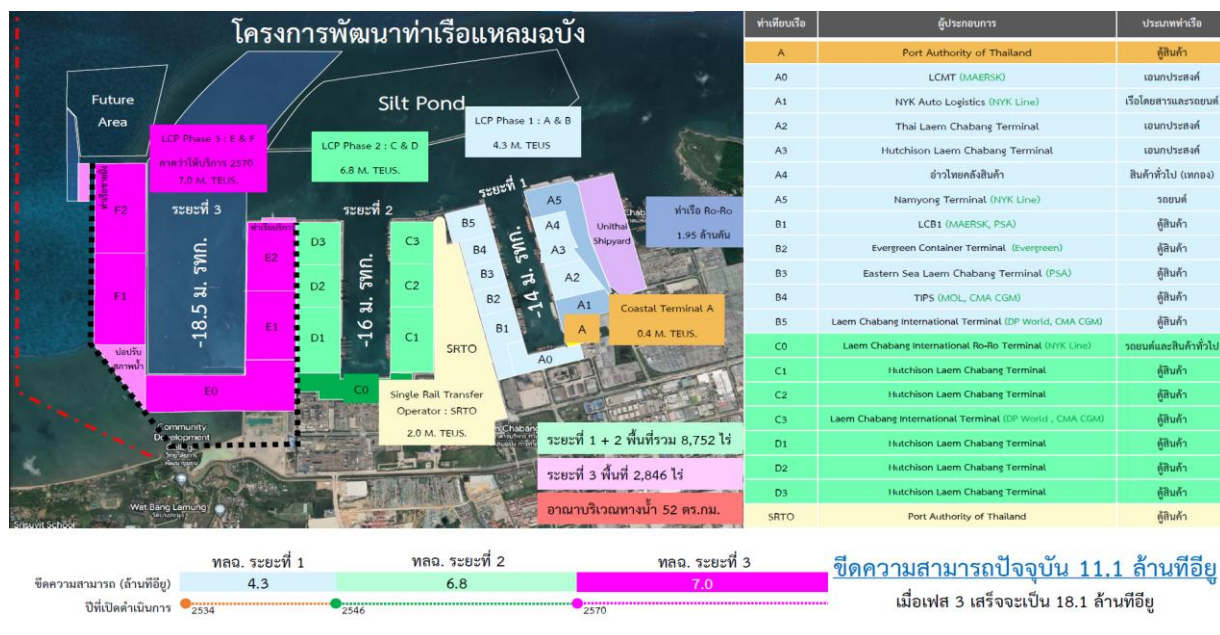
๑.๑) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ (การพัฒนาท่าเรือแห่งประเทศไทย)

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมาแล้วในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ ซึ่งมีพื้นที่รวมขนาด ๘,๗๕๒ ไร่ เป็นอาณาบริเวณทางบก (พื้นที่เวนคืน) ๖,๓๔๑ ไร่ และอาณาบริเวณทางน้ำ (พื้นที่ถมทะเล) ๒,๔๑๑ ไร่ ชัดความสามารถรองรับอยู่ที่ ๑๑ ล้านทีอียู ปัจจุบันพัฒนาเสร็จเรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างหาเอกชนมาร่วมลงทุนแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

(Public Private Partnership: PPP) โดยท่าเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว การบริหารท่าเรือแหลมฉบังโดยดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

- ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ จำนวน ๑๑ ท่า โดยให้เอกชนเช่า บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด จำนวน ๑๑ ท่า ได้แก่ ท่า A๐-A๕ และท่า B๑-B๕ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม ๔.๓ ล้านที่อยู่ที่ปี (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ๖ ท่า ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ ๒ ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ๑ ท่า ท่าเทียบเรือ Ro-Ro ๑ ท่า และท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro ๑ ท่า) อุ้งต่อและซ่อมเรือ ๑ ท่า

- ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒ จำนวน ๗ ท่า โดยให้เอกชนเช่า บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด จำนวน ๗ ท่า ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒ จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ ๖.๘ ล้านที่อยู่ที่ปี



ภาพที่ ๒-๓ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ ๒-๑ สถิติการขนส่งสินค้า จำนวนเรือเทียบท่า และจำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน

ปีงบประมาณ	๒๕๖๖	๒๕๖๕	๒๕๖๔	๒๕๖๓	๒๕๖๒
สินค้าขาเข้า	๔๐.๕๙๐	๓๙.๕๖๘	๓๘.๙๑๙	๓๔.๔๒๗	๓๖.๖๙๓
สินค้าขาออก	๕๒.๖๒๗	๕๕.๙๒๖	๕๐.๕๖๖	๔๖.๘๗๔	๕๒.๕๑๐
สินค้าถ่ายลำ	๐.๘๘๓	๐.๙๙๖	๑.๐๐๐	๑.๖๕๗	๐.๙๕๔
รวม	๙๔.๑๐๐	๙๖.๔๙๐	๙๐.๔๘๕	๘๒.๙๕๘	๙๐.๑๕๗

ที่มา : รายงานประจำปี ๒๕๖๖ การท่าเรือแห่งประเทศไทย^๑

^๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๖). รายงานประจำปี ๒๕๖๖.

๑.๒) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (การทำเรือแห่งประเทศไทย)

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือน้ำลึกและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจาก ๑๑.๑๐ ล้านตู้ต่อปี เป็น ๑๘.๑๐ ล้านตู้ต่อปี เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับรถยนต์จาก ๒ ล้านคันต่อปี เป็น ๓ ล้านคันต่อปี มีการติดตั้งระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อเพิ่มสัดส่วนสินค้าผ่านท่าทางรถไฟของท่าเรือแหลมฉบัง จากร้อยละ ๗ เป็นร้อยละ ๓๐ และลดต้นทุนค่าขนส่งรวมของประเทศ (Logistics Cost) จากร้อยละ ๑๔ ของ GDP เหลือร้อยละ ๑๒ ของ GDP รวมทั้งการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน (Hub Port) และประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Gateway Port) พร้อมก้าวขึ้นเป็นท่าเรือระดับโลก (World-Class Port)

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ดำเนินการบนพื้นที่ขนาด ๑,๖๐๐ ไร่ ประกอบไปด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้า ๗ ท่า สามารถรองรับตู้สินค้าได้ไม่ต่ำกว่า ๗ ล้านตู้ต่อปี ท่าเทียบเรือรถยนต์ (Ro/Ro) ๑ ท่า สามารถรองรับรถยนต์ได้ ๑ ล้านคันต่อปี ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ๑ ท่า มีความลึกของร่องน้ำ ๑๘ เมตร การอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการท่าเรือด้วยระบบ e-Port ผ่านเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ และการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยเน้นการขนส่งระบบรางเพื่อเอื้อต่อธุรกิจภาคโลจิสติกส์



ภาพที่ ๒-๔ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓

ทั้งนี้ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ มีวงเงินลงทุน ๑๑๔,๐๔๖ ล้านบาท เป็นโครงการร่วมลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คิดเป็นสัดส่วนเอกชน ๔๗ % การท่าเรือฯ ๕๓ % โดยเป็นการพัฒนาในส่วนของการเทียบเรือ F เป็นลำดับแรก ซึ่ง กทท. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (ส่วนที่ ๑) งานก่อสร้างทางทะเล ร่วมกับกิจการร่วมค้า CNNC โดยได้แจ้งเริ่มทำงานเมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔ สิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๘ ซึ่งการถมทะเลและอาจเกิดความล่าช้า คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๙ หากการดำเนินงานไม่เสร็จสิ้นตามสัญญา จะมีค่าปรับเพื่อนำมาเป็นเงินเยียวยาผลกระทบที่เกิดจากการถมดิน โดยแบ่งเป็น ๒ กองทุน คือ การท่าเรือจะจ่ายให้ประจำปีเป็นระยะเวลา ๖ ปี แก่ผู้ประกอบการอาชีพประมงและผู้เลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งได้ดำเนินการจ่ายมาแล้ว ๔ ปี อีกส่วนหนึ่งจะเป็นกองทุนความเสียหายระหว่างการก่อสร้าง โดยผู้รับผิดชอบก่อสร้างได้ปันส่วนเงินไว้ให้กองทุนนี้

โดยขนาดความจุรองรับของทั้ง ๓ ระยะ จะอยู่ที่ ๑๘.๑ ล้าน TEU ซึ่งในภาพรวม คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้ง ๓ ระยะในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ตามแผนพัฒนา โดยในระยะที่ ๓ จะมีการก่อสร้างถนนและอาคารต่าง ๆ โดยการท่าเรือฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการเคลียร์พื้นที่เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ก่อสร้าง นอกจากนี้ ยังมีในเรื่อง การก่อสร้างทางรถไฟเพื่อเข้าพื้นที่หลังท่า ในส่วนนี้การท่าเรือฯ จะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเอง นอกจากนี้ ในระยะที่ ๓ ยังมีท่าเรือชายฝั่งอีก ๑ ท่า จากเดิมที่มีอยู่ ๓ ท่า โดยการท่าเรือฯ จะดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการ ทั้งนี้ การดำเนินการในส่วนต่อไปจะเป็นการสรรหาท่าเรือเอกชน ซึ่งจะมีการศึกษาความเหมาะสมของการสรรหาท่าเรือประเภทต่าง ๆ ต่อไป



ภาพที่ ๒-๕ รายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓

ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ส่วนที่ ๒ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ท่าเรือมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งที่ต่อเนื่อง พร้อมรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าทางเรือ การขนส่งสินค้าทางรถไฟ และสินค้าประเภทต่าง ๆ การดำเนินงานประกอบด้วยงานก่อสร้างหลักที่สำคัญ ได้แก่ งานระบบถนน งานอาคาร งานระบบสาธารณูปโภค งานท่าเทียบเรือชายฝั่ง และงานท่าเทียบเรือบริการ รวมถึงการวางระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วยการสร้างรางรถไฟเข้าไปถึงบริเวณหลังท่าเทียบเรือ โดยเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่สำคัญที่จะทำให้การขนส่งตู้สินค้าทางรางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ทางรางและทางน้ำ รวมทั้งการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีท่าเรือสมัยใหม่ที่มีศักยภาพสูงตลอดจนการเป็นท่าเรือที่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม อาทิ ระบบยกตู้สินค้าอัตโนมัติในลานกองตู้สินค้า ยานพาหนะแบบไร้คนขับ (Automated Guided Vehicle : AGV) ระบบการตรวจสอบและอ่านหมายเลขตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Optical Character Recognition : OCR) เพื่อสแกนข้อมูลบนตู้สินค้าโดยอัตโนมัติ ลดความผิดพลาดในการนำส่งข้อมูล เป็นต้น โดย บริษัท ซีเอชอีซี (ไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหนึ่งใน ๙๐ กว่าสาขาทั่วโลกของ บริษัท China Harbour Engineering Company จะต้องปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จภายในกำหนด ๑,๒๖๐ วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก กทท. ให้เริ่มงาน **ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ส่วนที่ ๓** งานก่อสร้างระบบรถไฟ และ **๔** งานจัดหาเครื่องมือพร้อมจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศนั้น โดยงานส่วนที่ ๓ และ ๔ อยู่ระหว่างการจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (TOR) คาดว่าจะสามารถประกาศประกวดราคาได้ภายในต้นปี ๒๕๖๘

๑.๓) ท่าเรือกรุงเทพ (การทำเรือแห่งประเทศไทย)

ท่าเรือกรุงเทพมีภารกิจในการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกสินค้าของประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่ผลิตในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมอาหาร และสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าจากผู้ประกอบการในพื้นที่ถูกส่งไปยังตลาดโลกผ่านท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญในเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภายในประเทศกับท่าเรือ เพื่อรองรับความต้องการด้านโลจิสติกส์อย่างครบวงจร อันเป็นการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือ (Hinterland) โดยที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +๒๖.๕ ถึงหลักกิโลเมตรที่ +๒๘.๕ จากปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ถือเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ โดยมีลักษณะเฉพาะเป็นท่าเรือต้นทาง - ปลายทาง (Origin/Destination Port) ซึ่งหมายความว่าท่าเรือแห่งนี้ไม่ได้ทำหน้าที่เพียงเป็นจุดถ่ายลำสินค้าเหมือนกับท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ยังเป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางในการส่งออกและนำเข้าสินค้าสำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่เขตเมืองและชานเมืองกรุงเทพมหานคร โดยกลุ่มผู้ใช้บริการหลักของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมโรงงาน และศูนย์กระจายสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SME ที่ใช้บริการท่าเรือเพื่อส่งออกสินค้าขนาดเล็กไปยังต่างประเทศ โดยมีพื้นที่ให้บริการครอบคลุมรัศมีประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร โดยสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพจะถูกส่งต่อผ่านเรือ Feeder ไปยังเรือแม่ (Mother Vessel) ที่ท่าเรือขนาดใหญ่ในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์ ฮองกง จากสถิติผู้ใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพอยู่ในพื้นที่

๑๔ จังหวัด โดยมีพื้นที่หลักเป็นกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่น ๆ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ร้อยละ ๕๗.๑๘ สมุทรปราการ ร้อยละ ๑๓.๑๓ สมุทรสาคร ร้อยละ ๗.๕๒ ปทุมธานี ร้อยละ ๖.๔๓ นนทบุรี ร้อยละ ๔.๕๑ และจังหวัดอื่น ๆ ร้อยละ ๑๑.๒๓ ซึ่งกลุ่มลูกค้าหลักนี้สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในฐานะ ศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญในเขตเศรษฐกิจหลักของประเทศ

ด้วยตำแหน่งที่ตั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ท่าเรือกรุงเทพมีความสะดวกในการเชื่อมโยง ระบบโลจิสติกส์ทั้งทางถนนและทางน้ำ จึงช่วยลดระยะเวลาการขนส่งและสร้างความได้เปรียบทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ด้วยสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา การให้บริการระยะเวลานาน รวมทั้งสภาพการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพมีสภาพปัญหาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการ

(๑.๑) คลังสินค้าไม่ทันสมัย และพื้นที่ไม่เพียงพอ

(๑.๑.๑) ด้วยโครงสร้างพื้นฐานเดิมของท่าเรือ ประกอบกับความต้องการ ใช้บริการคลังสินค้าและลานตู้สินค้ายังคงเพิ่มขึ้น ทำให้พื้นที่ปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณตู้สินค้า ในช่วงเวลาที่มีการขนส่งผ่านท่าสูงสุด

(๑.๑.๒) การขาดระบบบริหารจัดการคลังสินค้าและสารสนเทศที่ทันสมัย ส่งผลให้การจัดเก็บและบรรจุตู้สินค้าขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน

(๑.๒) ลานวางตู้สินค้าไม่เพียงพอและปัญหาน้ำท่วมขัง การใช้พื้นที่ลานวางตู้สินค้า มีข้อจำกัดด้านความกว้างและระดับพื้นที่ไม่สม่ำเสมอ ส่งผลให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหายจากน้ำท่วม โดยเฉพาะ ช่วงน้ำขึ้น-น้ำลง และฝนตกหนักในฤดูฝน ซึ่งสร้างความไม่พึงพอใจให้ผู้ใช้บริการและเพิ่มความเสียหาย ทางเศรษฐกิจ

(๑.๓) ปัญหาจราจรและระบบการจัดคิว ท่าเรือกรุงเทพไม่มีระบบบริหารจัดการ รถขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ และลานจอดรถขนส่งสินค้ายังมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้การจราจรในพื้นที่ท่าเรือแออัด โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

(๑.๔) การเชื่อมต่อการขนส่งทางราง ขาดศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรางที่เชื่อมต่อ โดยตรงกับท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เหมาะสม ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านระบบราง ไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้

(๒) ปัญหาด้านกฎระเบียบและการแข่งขัน

(๒.๑) ค่าภาระไม่ยืดหยุ่น ค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถแข่งขันกับ ท่าเรือเอกชนที่สามารถใช้กลยุทธ์ทางการตลาดและให้บริการในราคาที่ต่ำกว่า

(๒.๒) ระเบียบไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจใหม่ ท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีมาตรการคล่องตัวเพียงพอ ในการสร้างธุรกิจใหม่เพื่อเพิ่มรายได้ เช่น การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง การปรับเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับ บริการ Transshipment

(๒.๓) ข้อจำกัดด้านระเบียบปฏิบัติแบบราชการ ทำให้การดำเนินงานไม่ตอบสนอง ความต้องการของตลาดทันที และมีขั้นตอนบางอย่าง เช่น การจัดการทางการเงิน ใช้เวลานานกว่าเอกชน

(๓) ปัญหาด้านการพัฒนาและนวัตกรรม

(๓.๑) ขาดการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ท่าเรือกรุงเทพยังไม่ได้ปรับใช้ระบบบริหารจัดการกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Port) ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับท่าเรือชั้นนำระดับโลก ทำให้ต้องพึ่งพาการใช้แรงงานจำนวนมาก และเกิดปัญหาความแออัดในกระบวนการทำงาน

(๓.๒) การพัฒนาธุรกิจใหม่และการดึงดูดลูกค้า ขาดกลยุทธ์ในการพัฒนาธุรกิจใหม่หรือการสร้างพันธมิตรทางการค้าทำให้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และสร้างความหลากหลายในแหล่งรายได้ได้เพียงพอ ส่งผลให้รายได้ไม่เติบโตตามศักยภาพ

ด้วยสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ การท่าเรือได้กำหนดแนวทางการแก้ไข
ปัญหา ดังนี้

(๑) การแก้ไขปัญหาด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี

(๑.๑) เพิ่มท่าเทียบเรือตู้สินค้าและลานวางตู้สินค้า พร้อมใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการ เช่น Terminal Operation System (TOS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือและลานวางตู้สินค้า

(๑.๒) พัฒนาระบบระบายน้ำและปรับพื้นที่ลานวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือเดิมให้สามารถรองรับน้ำท่วมได้ดียิ่งขึ้น

(๑.๓) จัดสร้างทางเชื่อมต่อกับระบบทางพิเศษ และระบบบริหารจัดการขบวนรถขนส่งสินค้า และเพิ่มลานจอดคอย

(๒) การแก้ไขปัญหาด้านการส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่ง

(๒.๑) สร้างอาคารปฏิบัติงานแนวตั้งและนำระบบการจัดการและเครื่องมืออัตโนมัติมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(๒.๒) สร้างศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ เพื่อลดการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในเขตเมืองและอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้าในการกระจายสินค้าจากท่าเรือโดยตรง

(๒.๓) สร้างศูนย์การขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าของประเทศ

(๓) การแก้ไขปัญหาด้านการปรับปรุงระเบียบและค่าบริการ

(๓.๑) ทบทวนค่าภาระให้ยืดหยุ่นและแข่งขันได้กับท่าเรืออื่นๆ

(๓.๒) ปรับปรุงระเบียบราชการให้ง่ายและเอื้อต่อการทำธุรกิจใหม่ พร้อมลดขั้นตอนที่ซับซ้อนในกระบวนการให้บริการ

(๔) การแก้ไขปัญหาด้านการเพิ่มขีดความสามารถด้านนวัตกรรมและธุรกิจใหม่

(๔.๑) ลงทุนในระบบ Semi-Automated ทั้งในส่วนของท่าเทียบเรือและอาคารปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และลดการพึ่งพาแรงงาน

(๔.๒) สร้างกลยุทธ์ดึงดูดลูกค้ารายใหม่และพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Hub) หรือการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

(๕) การแก้ไขปัญหาด้านการดำเนินธุรกิจภายใต้การพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๕.๑) ปรับเปลี่ยนเครื่องมือทุนแรงเดิมให้เป็นไฟฟ้าทั้งหมด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และลดการปล่อยคาร์บอนออกสู่บรรยากาศ

(๕.๒) ให้บริการไฟฟ้าจากฝั่ง (On-shore Power) ขณะเรือจอดเทียบท่า เพื่อลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามมาตรฐานสากล

(๕.๓) จัดหาแหล่งพลังงานทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำขึ้น-น้ำลง

อย่างไรก็ตาม ท่าเรือกรุงเทพได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในพื้นที่ย่านคลองเตย โดยเคยได้ทำแผนการศึกษาครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยในแผนฯ ดังกล่าวจะมีการพัฒนาที่ดินรวม ๒,๓๕๓ ไร่ ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และพยายามที่จะกำหนดพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่สีเขียว พื้นที่เมืองและพื้นที่สำหรับประชาชนอยู่อาศัย ซึ่งมีเป้าหมายพัฒนาโครงการแบบผสมผสาน (Mixed Use) ภายใต้แนวคิด “Smart Community” สร้างที่อยู่อาศัยให้กับประชาชนในพื้นที่คลองเตยในลักษณะที่อยู่อาศัยแนวสูงในบริเวณพื้นที่หมายเลข ๗ พร้อมยกระดับพื้นที่รอบท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางการเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการโดยสารและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น พร้อมทั้งจะพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อรองรับบริการด้านการท่องเที่ยว พัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน และชุมชนโดยรอบให้มีความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือและที่อยู่อาศัยของประชาชน

แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ : Smart Port (Bangkok Logistics Park) โดย กทท. มีพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ ๒,๓๕๓ ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ ประมาณ ๘๘๘ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๘) พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ ประมาณ ๑๑๕ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕) พื้นที่ใช้ขยายกิจการในอนาคต ประมาณ ๗๑ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓) พื้นที่ให้หน่วยงานราชการขอใช้ ประมาณ ๒๑๗ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๙) พื้นที่ให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนเช่า ประมาณ ๔๒๒ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๘) พื้นที่ชุมชน ๒๖ ชุมชน ประมาณ ๔๓๙ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๙) และทางสัญจร ประมาณ ๑๙๑ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘) สินทรัพย์ของ กทท. มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในหลายด้าน โดยเฉพาะในด้านที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ แต่ไม่สามารถนำทรัพย์สินที่มีอยู่มาบริหารจัดการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้สามารถบริหารสินทรัพย์ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ กทท. จึงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ของ กทท.



ภาพที่ ๒-๖ แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

โครงการสำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) เพื่อบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุดโดยนำเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับท่าเรือมาประยุกต์ใช้ในกิจกรรมของท่าเรือ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์การเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) เพื่อสนับสนุนระบบ Multimodal หรือ Shift Mode ทั้งระบบทางถนน ทางราง และทางน้ำ ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ยกกระดับมาตรฐาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า และโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อ่างทอง เพื่อลดผลกระทบการจราจรของ ทกท. กับระบบเส้นทางสัญจรทางราบ โดยเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเข้ากับทางพิเศษบางนา - อ่างทอง (S๑) เพื่อลดผลกระทบการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ภาพที่ ๒-๗ แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ
โดยแสดงโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อาจนรงค์

ทั้งนี้ แผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ยังมีส่วนของการพัฒนาที่สำคัญ คือ การพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยและเชิงพาณิชย์รูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ โครงการที่พักอาศัย การพัฒนาโรงแรมและอาคารสำนักงาน พื้นที่พาณิชยกรรมและอาคารศูนย์การแสดงสินค้า เป็นต้น โดยมีโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในบริเวณพื้นที่โดยรอบของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นชุมชนผู้มีรายได้น้อยโดยมีแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย ปรับปรุงสาธารณูปโภคในที่ดินเดิม การจัดปรับผังที่ดิน (Reblocking) การประสานประโยชน์การใช้ที่ดิน/การแบ่งปันที่ดิน (Land sharing) งานก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ในที่ดินเดิม (Reconstruction) การสร้างแฟลตหรืออาคารสูงมากกว่า ๒ ชั้น (Flat/Condominium) และการรื้อย้ายและสร้างชุมชนใหม่ในที่ใหม่ (Relocation)

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร (สำนักจัดทำผังเมือง) ได้ดำเนินการทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ ๔) บริเวณพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย โดยปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นพาณิชยกรรม บริเวณท่าเรือกรุงเทพและสถานีแม่น้ำ โดยสำนักงานเขตคลองเตยได้เข้าที่ กทท. ตั้งสำนักงานเขต ซึ่งพื้นที่เขตคลองเตยมีชุมชนในพื้นที่ กทท. จำนวน ๒๖ ชุมชน ประมาณ ๑๔,๑๔๔ หลังคาเรือน มีประชากรประมาณ ๕๙,๕๑๓ คน ตลอดจนมีโรงเรียน ๒ แห่ง และมีสถานที่ให้บริการกับประชาชน ส่วนการแก้ปัญหาของประชาชนนั้นมีความเห็นว่าการมีเวทีเปิดเผยข้อมูลทั้งหมดและการเจรจาทำความเข้าใจร่วมกัน ตลอดจนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชีวิตและความเป็นอยู่ของเขาเอง ในส่วนของกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับใหม่ และ ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘ โดยสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมาย เพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

พร้อมทั้งปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจของคณะกรรมการ กทท. ให้มีความเหมาะสม สามารถดำเนินการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างเต็มรูปแบบ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลชี้แจงเพิ่มเติมในประเด็นต่างๆ ดังนี้

(๑) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปดังนี้

(๑.๑) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในพื้นที่ย่านคลองเตย ซึ่งเป็นแผนที่ศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยจะมีการพัฒนาที่ดินรวม ๒,๓๕๓ ไร่ ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และพยายามที่จะกำหนดพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่สีเขียว พื้นที่เมืองและพื้นที่สำหรับประชาชนอยู่อาศัย ซึ่งมีเป้าหมายพัฒนาโครงการแบบผสมผสาน (Mixed Use) ภายใต้แนวคิด “Smart Community” สร้างที่อยู่อาศัยให้กับประชาชนในพื้นที่คลองเตย ในลักษณะที่อยู่อาศัยแนวสูงในบริเวณพื้นที่หมายเลข ๗ พร้อมยกระดับพื้นที่รอบท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางมีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการโดยสารและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น พร้อมทั้งจะพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อรองรับบริการด้านการท่องเที่ยว พัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนโดยรอบ ให้มีความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือและที่อยู่อาศัยของประชาชน

(๑.๒) การขนส่งทางน้ำเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่ถูก เพื่อจะขนส่งสินค้าและกระจายสินค้าในกรุงเทพมหานคร ซึ่งการขนส่งสินค้าจากท่าเรือมากระจายในกรุงเทพมหานครใช้รถบรรทุกขนส่งเพียงระยะสั้น โดยเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งนำเข้าและส่งออก นอกจากนี้ ยังมีการพิจารณาการขนส่งทางรางเพื่อเพิ่มช่องทางการขนส่ง และแก้ปัญหามลภาวะทางอากาศ ลดค่าคาร์บอนไดออกไซด์ และลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ตลอดจนแก้ปัญหาการจราจรด้วยนอกจากนี้ พร้อมทั้งจะทำงานร่วมกับเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ

(๑.๓) การท่าเรือแห่งประเทศไทยพร้อมที่จะแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งยังเหลือการแก้ปัญหาของชุมชน โดยมีประมาณ ๑๐๑ หลังคาเรือน ซึ่งจะได้หาที่อยู่อาศัยให้ และจะได้ประเมินผลกระทบต่อชุมชนซึ่งจะได้ดำเนินการต่อไป โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้เตรียมห้องพักไว้รองรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบประมาณ ๑๐๐ กว่าห้อง

(๒) ผู้แทนกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตคลองเตย ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปดังนี้ กรุงเทพมหานครได้มอบให้สำนักจัดทำผังเมืองดำเนินการทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ ๔) บริเวณพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย โดยปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นพาณิชยกรรมบริเวณท่าเรือกรุงเทพและสถานีแม่น้ำ โดยสำนักงานเขตคลองเตยได้เข้าที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ตั้งสำนักงานเขต ซึ่งพื้นที่เขตคลองเตยมีชุมชนในพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย จำนวน ๒๖ ชุมชน ประมาณ ๑๔,๑๔๔ หลังคาเรือน มีประชากรประมาณ ๕๙,๕๑๓ คน ตลอดจนมีโรงเรียน ๒ แห่ง และมีสถานที่ให้บริการกับประชาชน ส่วนการแก้ปัญหาของประชาชนนั้น มีความเห็นว่าควรมีการเปิดเผยข้อมูลทั้งหมด และการเจรจาทำความเข้าใจร่วมกัน ตลอดจนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชีวิตและความเป็นอยู่ของเขาเอง

(๓) ผู้แทนสำนักพัฒนาที่อยู่อาศัย (สพอ.) กรุงเทพมหานคร ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า สำนักพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นหน่วยงานที่หารายได้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการกิจในการดำเนินการ

เกี่ยวกับที่อยู่อาศัยในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร โดยทำงานร่วมกับการเคหะแห่งชาติ แต่จะแยกออกจากสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน ส่วนกรณีบ้านมั่นคงจะใช้ที่ดินหลายแบบซึ่งได้รับมอบหมายให้บูรณาการการทำงานร่วมกับสำนักงานเขตคลองเตย

(๔) **ผู้แทนการเคหะแห่งชาติ** ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า การเคหะมีแผนในการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณท่าเรือคลองเตยจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ และยินดีร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบอาคารสูงที่น่าจะคล้ายกับชุมชนคลองเตย และเป็นตัวอย่างได้ คือดินแดง โดยมีค่าเช่ารายเดือน ๆ ละ ๓๐๐ บาท และค่าส่วนกลางประมาณ ๕๐๐ บาทต่อเดือน ซึ่งการเคหะแห่งชาติทำสัญญาเช่าที่ราชพัสดุจำนวน ๓๐ ปี น่าจะนำมาเป็นตัวอย่างสำหรับการดำเนินการในพื้นที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๕) **ผู้แทนสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน)** ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนได้ดำเนินโครงการบ้านมั่นคงทั่วประเทศ ส่วนเขตคลองเตยมีชุมชนแออัดเป็นจำนวนมาก ซึ่งสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนได้ทำโครงการบ้านมั่นคงในรูปของสหกรณ์ โดยสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนจะเป็นพี่เลี้ยงในการบริหารจัดการสหกรณ์และจะอนุมัติงบประมาณให้สหกรณ์ดำเนินการ ในขณะที่ปัจจุบันมีการออมทรัพย์แล้ว ๖ ชุมชน ประมาณ ๒๘๐ ครัวเรือน โดยสิ่งที่สำคัญที่สุดในการดำเนินการ ได้แก่ ที่ดิน งบประมาณ และการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนที่จะร่วมออกแบบที่อยู่อาศัยและร่วมรับผิดชอบด้วย ทั้งนี้ตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จและน่าจะนำมาเป็นแบบอย่าง คือ ชุมชนบ่อฝรั่ง ซึ่งชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบอาคารที่อยู่อาศัย โดยครอบครัวเล็กจะได้ห้องขนาดเล็ก ส่วนครอบครัวใหญ่จะได้ห้องขนาดใหญ่ขึ้น นอกจากนี้การออกแบบส่วนกลางควรให้เหมาะสมกับการใช้สอย และสอดคล้องกับอาชีพของคนในชุมชน

(๖) **ผู้แทนสหภาพแรงงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย** ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า การดำเนินโครงการ Smart Community ได้ดำเนินการมาบ้างแล้ว แต่ทำไมมีเพียงการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการเพียงฝ่ายเดียว ไม่มีหน่วยงานอื่นมาร่วมด้วย และประชาชนที่อยู่อาศัยส่วนหนึ่งไม่อยากจะย้ายไปที่อื่นเพราะประกอบอาชีพที่บริเวณท่าเรือคลองเตยและเกิดบริเวณนั้น จึงอยากให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการคิดและตัดสินใจ ตลอดจนหาทางออกร่วมกันด้วย

(๗) **ผู้แทนภาคประชาสังคมท่าเรือคลองเตย** ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปดังนี้

(๗.๑) เนื่องจากมีข่าวการพัฒนาโครงการ Smart Community ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีการรวมตัวกันของชุมชนทั้ง ๒๖ แห่ง ในพื้นที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งประชาชนในพื้นที่ยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจนว่าจะดำเนินการอะไรอย่างไร และประชาชนจะได้รับการชดเชยอย่างไร ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมรับรู้ในการดำเนินการ ทั้งนี้ ภาคประชาชนขอให้การท่าเรือแบ่งปันที่ดินจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยจำนวนร้อยละ ๒๐ เพื่อมาดูแลเป็นที่อยู่อาศัย จัดสวัสดิการและพัฒนาชุมชนต่อไป

(๗.๒) ชุมชนในการท่าเรือแบ่งเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

มีชุมชนดั้งเดิม ๑๖ ชุมชน ชุมชนที่มีสัญญาเช่า โดยเก็บค่าเช่า ๕ บาท ต่อตารางวา ปัจจุบันปรับขึ้นเป็น ๒๔ บาทต่อตารางวา และอาคารที่พักของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่มีคู่สัญญาเดิมร้อยละ ๒๐ จำนวน ๓๐๐ ครัวเรือน และมีการเปลี่ยนมือประมาณ ๖ มือ ส่วนกรณีข้อเสนอของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่จะชดเชยให้ชุมชนนั้นมีบางคนประสงค์ที่จะรับ ๕ แสนบาทดีกว่า บางส่วน

ไม่ประสงค์รับสิทธิเพราะเงินน้อยไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย บางส่วนไม่ประสงค์ขึ้นอาคารสูงเพราะค่าเช่าแพง ซึ่งปัจจุบันยังสำรวจข้อมูลไม่ครบ โดยเป็นห่วงกลุ่มเปราะบาง กลุ่มพิเศษ กลุ่มคนพิการ กลุ่มด้อยโอกาส และที่ต้องดูแลเป็นพิเศษ อยากให้ดูตัวอย่างบ้านที่มีที่ดินน้อยแต่เป็นบ้านของตัวเอง ในขณะที่กรณีการขึ้นตึกสูงอาจจะไม่พร้อมเพราะไม่มีกระบวนการเตรียมความพร้อมของผู้อยู่อาศัย

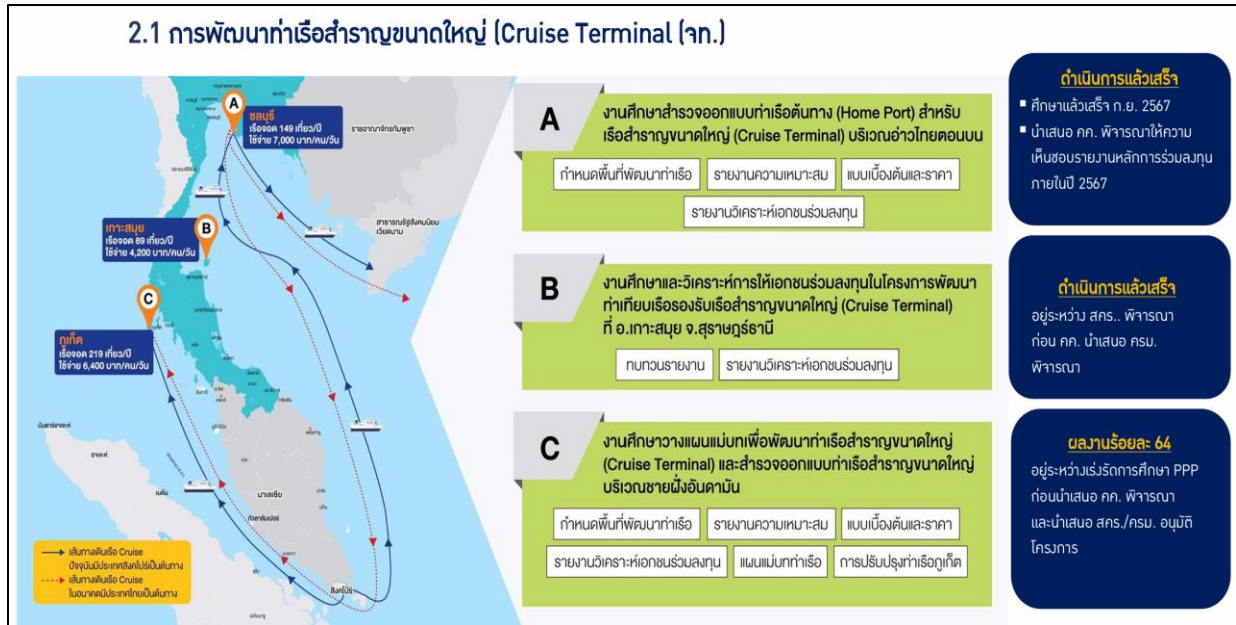
(๗.๓) เบื้องต้นมีทางเลือกที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอขอชดเชยให้ชุมชน คือ (๑) ให้ประชาชนอยู่บนอาคารที่สูงห้องละ ๓๓ ตารางเมตร ทางเลือกแรกประชาชนไม่สามารถอยู่ได้ ซึ่งครอบครัวขยายต้องใช้พื้นที่ ๔๘ ตารางเมตร จึงจะสามารถอยู่ได้ (๒) ทางเลือกที่ ๒ ให้สร้างบ้านบนพื้นที่ราบ (๓) ทางเลือกที่ ๓ ให้กลับภูมิลำเนาโดยให้เงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท แต่ชุมชนไม่เห็นด้วย และ (๔) ประชาชนเสนอทางเลือกที่ ๔ โดยขอที่ดินจากการทำเรือแห่งประเทศไทยร้อยละ ๒๐ ของที่ดินทั้งหมดเพื่อมาพัฒนาที่อยู่อาศัย ซึ่งถ้าไม่คิดถึงกำไร ให้คำนึงถึงผู้ที่มีรายได้น้อย จะสามารถพูดคุยกันได้ ซึ่งสภาองค์กรชุมชนจะเป็นผู้เชื่อมประสานกับชุมชนให้

๒) การส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถ (กรมเจ้าท่า)

การส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือของไทยที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถนั้นเป็นเรื่องสำคัญที่สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและการค้า โดยเฉพาะในยุคที่การขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจโลก ซึ่งหน่วยงานและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมผลักดันให้มีการใช้ท่าเรือของไทยเพิ่มขึ้น โดยท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วมีดังนี้

๒.๑) ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

กรมเจ้าท่า (จท.) ก่อสร้างเสร็จเมื่อวันที่ ๓๑ เมษายน ๒๕๓๑ โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ท่าเรือมีขนาดความยาวหน้าท่าเรือ ๔๒๐ เมตร ร่องน้ำหน้าท่าเรือมีความลึก ๑๐ เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด วัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งสินค้าจากแถบมหาสมุทรอินเดียไปยังฝั่งยุโรป หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จได้ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ และส่งมอบให้กรมธนารักษ์ดำเนินการจัดหาผู้บริหารท่าเรือ ซึ่งปัจจุบันบริหารท่าเรือโดยบริษัท ภูเก็ต ดีฟ ซีพอร์ท จำกัด ซึ่งทำสัญญากับกรมธนารักษ์ ปัญหาในปัจจุบันของท่าเรือภูเก็ต คือ โครงสร้างเดิมไม่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว และมีคลื่นลมแรง เนื่องจากไม่มีที่กำบังลม และมีการตกตะกอนในปริมาณมากส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขิน ด้วยท่าเรือภูเก็ตอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว กรมเจ้าท่าจึงมีความเห็นว่าจะทำอย่างไรถึงจะมีการพัฒนาท่าเรือภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญได้ แต่ทั้งนี้ท่าเรือภูเก็ตอยู่ในบริเวณตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีคลื่นลมแรงมาก ไม่มีกำบัง ทำให้เรือสำราญมีการกินลมสูง จะทำการเทียบท่ายากขึ้น ซึ่งแนวทางการพัฒนาในอนาคตจะเป็นการปรับพื้นที่ท่าเรือภูเก็ตให้มีความยาวมากขึ้น (ความยาวท่าเรือที่ต้องการ ๕๓๕ เมตร) เพื่อรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ ซึ่งสิ่งที่เป็นอุปสรรคของการพัฒนา คือ ท่าเรือภูเก็ตทำสัญญาการบริหารท่าเรือกับกรมธนารักษ์ ซึ่งการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจะต้องทำการแก้ไขสัญญา พิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์และงบประมาณใหม่ เป็นต้น



ภาพที่ ๒-๘ แผนการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่



ภาพที่ ๒-๙ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ของเรือสำราญ (Cruise) ในปัจจุบัน พบว่า มีขนาดใหญ่มากขึ้นเรื่อย ๆ ตลาดของ Cruise จะเป็นตลาดขนาดใหญ่เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวมากขึ้นเรื่อย ๆ และถ้าพิจารณาแนวโน้มของการท่องเที่ยวในอนาคตจะมีการใช้เรือขนาดใหญ่ขึ้นและกินน้ำลึกมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมการในอนาคตเพื่อรองรับทั้งการลงทุนและการดำเนินการ กรมเจ้าท่าได้เตรียมการที่จะสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่เพื่อรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ แต่พบว่าจุดที่มีความเหมาะสมจะมีรีสอร์ทเต็มพื้นที่จนไม่สามารถสร้าง

ท่าเรือแห่งใหม่ได้ จึงต้องพัฒนาท่าเรือเดิมให้มีขนาดของท่าเรือที่ยาวขึ้นและความลึกของร่องน้ำมากขึ้น เพื่อให้รองรับเรือสินค้าและเรือสำราญได้ อย่างไรก็ตาม รายได้ที่เกิดจากการเทียบท่าของเรือสำราญไม่ใช่รายได้หลักของท่าเรือ แต่จะเป็นค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่นักท่องเที่ยวใช้จ่ายในบริเวณพื้นที่ท่องเที่ยวส่งผลต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ และในการเทียบท่าของเรือสำราญจะต้องใช้เวลาในการขนถ่ายผู้โดยสาร และต้องขยับเรือสินค้าซึ่งเป็นรายได้หลักของท่าเรือออกเพื่อรอเวลา สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อมาคือ จะต้องหารือกับภาครัฐที่บริหารสัญญาท่าเรือภูเก็ตว่าถ้าจะมีการลงทุนต่อความยาวท่าเรือให้ได้ ๕๓๕ เมตร จะแบ่งปันผลประโยชน์อย่างไร ภาคส่วนใดจะเป็นผู้ลงทุน ขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการศึกษาคำโครงการร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต) ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวทางในการพัฒนาขยายขนาดความยาวหน้าท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้เพิ่มขึ้น สามารถรองรับเรือ Cruise ขนาดใหญ่ได้ และมีอุปสรรคที่ต้องพิจารณา คือ ๑. ความลึกของร่องน้ำ เพื่อรองรับกับขนาดของเรือสำราญที่ใหญ่ขึ้น และ ๒. ตัวกำบังลม เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมค่อนข้างสูง จึงต้องชั่งน้ำหนักว่าจะเลือกการอนุรักษ์ธรรมชาติหรือการเติบโตทางเศรษฐกิจ

ท่าเรือภูเก็ตมีความพยายามที่จะศึกษาหลายรูปแบบแต่มีอุปสรรคเกี่ยวกับเกาะข้างเคียงหรือพื้นที่บริเวณข้างเคียง ขนาดของร่องน้ำ การเป็นเจ้าของที่ดินบริเวณดังกล่าว ทำให้วิธีการในการออกแบบท่าเรือภูเก็ตมีทางเลือกน้อยลง กรมเจ้าท่าจึงพยายามดูทั้งในส่วนของประหยังบประมาณ การลงทุนไม่มากเกินไป ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ และไม่ส่งผลกระทบต่อสัญญาของผู้ได้รับสัมปทานเดิม กรมเจ้าท่าได้เชิญผู้บริหารท่าเรือภูเก็ตมาหารือด้วยแล้ว ซึ่งเอกชนได้มีการเข้าพื้นที่ของ อบจ. เพื่อเชื่อมท่าเรือใหญ่และท่าเรือขนาดเล็กได้ และอีกปัญหาคือ ภูเก็ตมีราคาที่ดินแพงมาก ดังนั้น การพัฒนาที่ดินจะทำให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินลดลง อีกทั้งความเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวระดับโลก หากมีทัศนียภาพทางสายตาซึ่งเป็นท่าเทียบเรือจึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งพื้นที่ที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมก็เช่นกัน

การพัฒนาท่าเรือภูเก็ต อาจจะต้องเข้าคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมในจังหวัดโดยในคณะกรรมการจังหวัดนั้นจะมีกรมเจ้าท่าอยู่ในคณะกรรมการดังกล่าว แต่ผู้มีอำนาจสูงสุดในคณะกรรมการคือทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมจังหวัด (ทสจ.) โดยโครงการพัฒนาต่างๆ หรือข้อยกเว้นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมจะถูกตีตกไปในขั้นนั้น ถ้าหากเป็นโครงการสำคัญหน่วยงานจะต้องอธิบายและทำความเข้าใจหรือใช้ภาคเอกชนดำเนินการขับเคลื่อนจะเห็นผลได้รวดเร็วกว่า

๒.๒) ท่าเทียบเรืออ่าวปอ

เป็นท่าเรือที่กรมเจ้าท่าก่อสร้างเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๔๙ มีขนาดความยาวหน้าท่าเรือ ๑๗๐ เมตร รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึกปลายท่า ๒ - ๓ เมตร โดยขึ้นทะเบียนเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์เป็นที่ราชพัสดุ และกรมธนารักษ์ทำสัญญากับบริษัท พัทรี ทัวร์ จำกัด เพื่อบริหารจัดการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งท่าเรืออ่าวปอเป็นท่าเทียบเรือที่รับ-ส่งนักท่องเที่ยวไปยังอ่าวพังงา เป็นประจำทุกวัน และพื้นที่ตรงนี้จะสร้างเป็นท่าเทียบเรือ Passenger Ferry เพื่อลดระยะเวลาการเดินทางจากจังหวัดภูเก็ตไปยังจังหวัดกระบี่ ซึ่งเดิมใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ ๓ ชั่วโมง โดยกรมเจ้าท่าได้ออกแบบโครงการวงแหวนอันดามัน เพื่อจะสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เพื่อปลดล็อกเส้นทางจากภูเก็ตไปเกาะยาวน้อยเกาะยาวใหญ่เข้าไปเกาะกระบี่ ซึ่งจะลดเวลาการเดินทางได้ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที เป็นการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ถ้าจะปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อให้เอกชนที่ทำสัญญาบริหาร

ไว้กับกรมธนารักษ์ปรับปรุงเพื่อทำท่าเรือเฟอร์รี่อาจจะต้องพิจารณาสัญญาเดิมอีกครั้งหนึ่งว่าหน่วยใดจะเป็นผู้ลงทุน และจะต้องจ่ายผลตอบแทนให้กรมธนารักษ์อย่างไร เนื่องจากท่าเรืออ่าวปอไม่ได้ออกแบบให้รองรับการขนส่งรถยนต์โดยเรือเฟอร์รี่ (RO-RO Ferry) จึงต้องพิจารณาออกแบบให้สามารถรองรับได้ต่อไป



ภาพที่ ๒-๑๐ ท่าเทียบเรืออ่าวปอ

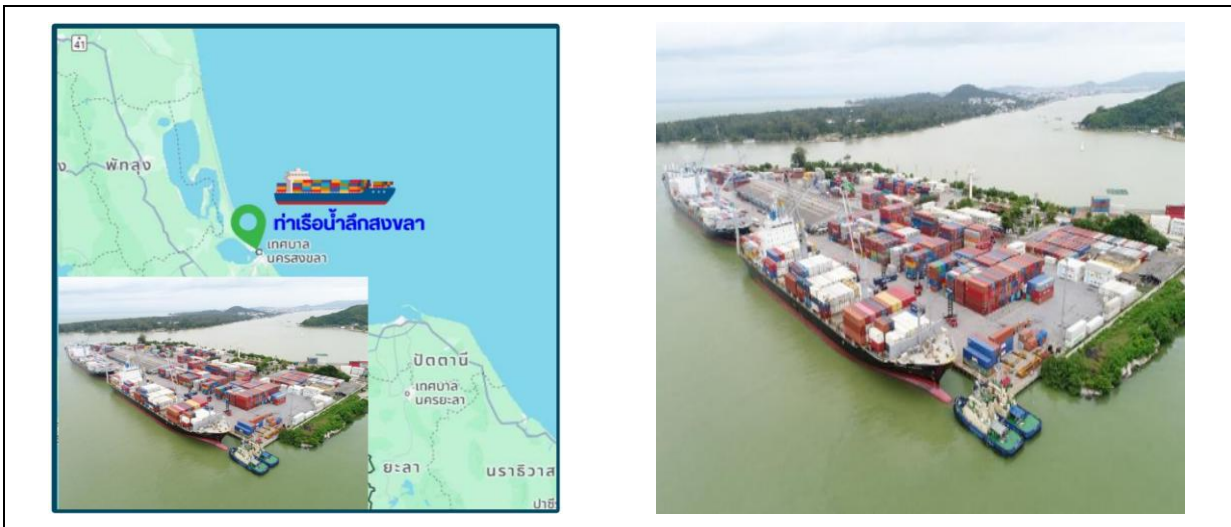


ภาพที่ ๒-๑๑ แสดงเส้นทางการเดินทางเชื่อมโยงทางบกและทางน้ำในอนาคต

โครงการวางแผนแห่งอันดามันเชื่อมเส้นทางเดินเรือ ๓ จังหวัด “กระบี่-พังงา-ภูเก็ต” รองรับเรือเฟอร์รี่กระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยวทะเลใต้ ลดความแออัดสนามบินภูเก็ต

๒.๓) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

เป็นท่าเรือที่กรมเจ้าท่าสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ใช้งบประมาณแผ่นดินในการก่อสร้าง จากนั้นขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ และส่งมอบให้กรมธนารักษ์ดำเนินการจัดหาผู้บริหารท่าเรือ ท่าเรือมีขนาดความยาวหน้าท่าเรือ ๕๑๐ เมตร รอบรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ลึก ๑๐ เมตร เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๓๑ ได้ขึ้นทะเบียนเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ ปัจจุบันบริหารโดย บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๖ ท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้มีมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๖ กำกับไว้ว่าถ้าต้องการพัฒนาท่าเรือให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กรมเจ้าท่าจะต้องบำรุงรักษาร่องน้ำให้มีระดับความลึกที่ ๙ เมตรตลอดเวลา ซึ่งบริเวณที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีอัตราการตกตะกอนค่อนข้างสูง ประมาณ ๙ แสนคิว ทำให้กรมเจ้าท่าต้องใช้งบประมาณเพื่อทำการขุดลอกร่องน้ำค่อนข้างสูง ประมาณ ๑๐๐ ล้านบาทต่อปี จึงมีข้อเสนอให้กรมธนารักษ์พิจารณากรณีหากมีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขสัญญาขอให้พิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมให้สอดคล้องกับวงเงินงบประมาณ หรือระบุในสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษาร่องน้ำให้เป็นความรับผิดชอบของผู้เช่า



ภาพที่ ๒-๑๒ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

๒.๔) ท่าเรือคลองวาฬ

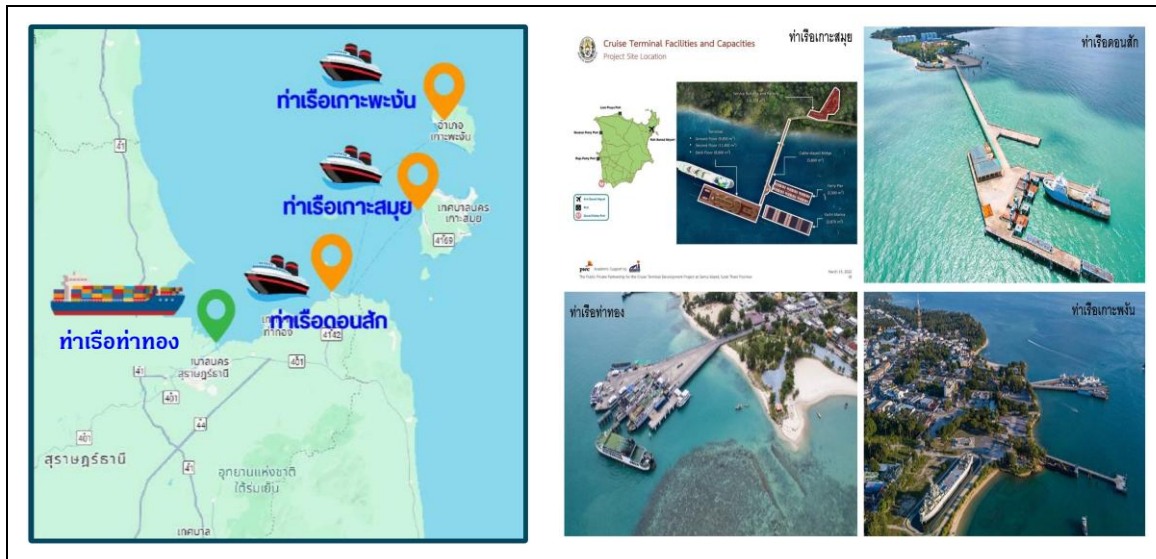
เป็นท่าเรือประมงที่กรมเจ้าท่าสร้างไว้ โดยท่าเรือที่กรมเจ้าท่าสร้างมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว ส่วนที่ท่าเรือคลองวาฬเป็นท่าเรือประมง สร้างเสร็จขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ และมอบให้กรมธนารักษ์ การจะหาเอกชนเข้าบริหารท่าเรือคลองวาฬอาจใช้เวลาหลายปี และเมื่อ ๓ ปีที่แล้ว อบต. คลองวาฬ ได้เข้าบริหารจัดการท่าเทียบเรือ และได้แจ้งความประสงค์ต่ออายุสัญญา ซึ่งอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เนื่องจากผู้บริหาร อบต.คลองวาฬ จะหมดวาระ ผู้บริหารชุดใหม่อาจจะไม่เข้ามาบริหารท่าเรือดังกล่าว ส่วนการบำรุงรักษาร่องน้ำกรมเจ้าท่าจะใช้งบประมาณประจำปีเพื่อการบำรุงรักษา



ภาพที่ ๒-๑๓ ท่าเรือคลองวาฬ

๒.๕) ท่าเรือสุราษฎร์ธานี

ภูมิประเทศของจังหวัดสุราษฎร์ธานีอยู่กึ่งกลางระหว่างภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย กรมเจ้าท่า จึงวางยุทธศาสตร์ของจังหวัดสุราษฎร์ธานีไว้เป็นกึ่งกลาง มีท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ๔ ท่าเรือ คือ (๑) ท่าเรือ เกาะพะงัน บริหารงานโดยเทศบาลตำบลพะงัน (๒) ท่าเรือเกาะสมุย บริหารงานโดยเทศบาลนครเกาะสมุย (๓) ท่าเรือดอนสัก บริหารงานโดยเทศบาลตำบลดอนสัก และ (๔) ท่าเรือท่าทอง บริหารงานโดย บริษัท ไทยปิโตรเลียมเชอร์วิส จำกัด โดยมีเกาะที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวระดับโลกถึง ๒ เกาะ คือ เกาะสมุย และ เกาะพะงัน ซึ่งกรมเจ้าท่าวางยุทธศาสตร์ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ไว้คือ ๑) เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า ไปยังอนุภูมิภาคทางฝั่งด้านใต้ตอนกลาง ไม่ต้องส่งไปแหลมฉบังหรือท่าเรือคลองเตย ท่าเรือในเขตแม่น้ำ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะทำให้สุราษฎร์ธานีมีท่าเรือที่เหมาะสมต่อการส่งออกไปยังอนุภูมิภาค ๒) การพัฒนา ท่าเรือดอนสัก ตอนนี้อยู่ระหว่างการศึกษออกแบบท่าเทียบเรือใหม่ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าในจังหวัด สุราษฎร์ธานีจะอยู่แถวแม่น้ำตาปีและบ้านดอน และในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีการขนส่งสินค้าที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ประมาณ ๖ ล้านกว่าตัน และในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะมีปริมาณมากกว่าเดิม ถ้าหากไม่รีบพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ เพื่อให้ได้ขนาดท่าเรือที่ใหญ่ขึ้นรองรับขนาดของเรือที่ขยายใหญ่ขึ้นได้ ถ้าหากพัฒนาท่าเรือดอนสักแล้วเสร็จ จะทำให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางในการส่งออก และเป็นประตูนำเข้าท่าเรือที่ขนส่งสินค้าจากอนุภูมิภาค ส่วนการท่องเที่ยวสมุยจะสร้างท่าเรือที่แหลมหินคมเป็นท่าเรือสำราญ คาดว่าจะสร้างเสร็จและเปิดในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ ตอนนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สคร. และเมื่อ สคร. เห็นชอบจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการต่อไป ซึ่งในอำเภอเกาะสมุยจะมีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวเกาะสมุยและเกาะพะงันปีละ ๗ - ๘ ล้านคน ถ้าในอนาคต มีการเดินทางมากขึ้น คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ ๒-๑๔ ท่าเรือสุราษฎร์ธานี

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินโครงการร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และขอรับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ (วงเงิน ๖๙.๙๙ ล้านบาท) เพื่อปรับปรุงท่าเรือดอนสัก และขอรับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙ (วงเงิน ๖๕ ล้านบาท) เพื่อศึกษาออกแบบการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment: EHIA) ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกดอนสัก



ภาพที่ ๒-๑๕ การพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) อำเภอเกาะสมุย

๒.๖) ท่าเรือคลองใหญ่

มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นท่าเรือเนกประสงค์รองรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอสเรือเพื่อการท่องเที่ยว เรือประมง และเรือตรวจการณ์ของหน่วยราชการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นที่ทราบกันว่าท่าเรือคลองใหญ่หลังจากก่อสร้างมาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ยังไม่ได้มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมมีการเปลี่ยนแปลง มีระบบการขนส่งอื่นที่สะดวก เช่น ถนนไปสู่ประเทศกัมพูชา และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือ มีค่าจัดการขนส่งสินค้าต่าง ๆ (Handling) และการกำหนดเวลาของรอบเรือยังมีความไม่ชัดเจน ซึ่งในขณะทำการศึกษา กรมเจ้าท่าคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชากำลังขยายตัว และจะทำให้ท่าเรือคลองใหญ่เป็น HUB ในการส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ แต่ปรากฏว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ การขนส่งทางถนนที่จะเข้าไปประเทศกัมพูชามีปัญหาส่งผลกระทบต่อมีการขนส่งทางน้ำประมาณ ๙๐% ทางถนน ๑๐% ปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งที่กลับกันคือมีการใช้การเดินทางทางถนน ๘๒% และทางน้ำ ๑๘% ทั้งนี้ ได้นำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการ และมอบหมายให้ กทท. พิจารณาว่าจะบริหารท่าเรือได้ลักษณะใดได้บ้าง ทั้งนี้ คณะกรรมการการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดนไทย ยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ สถาผู้แทนราษฎร โดยมีนายรังสีมนต์ โรมเป็นประธาน รับพิจารณาปัญหาเรื่องนี้ และมีมติที่ประชุมพิจารณาให้ อบต.คลองใหญ่เข้าไปบริหารกิจการชั่วคราว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแผนธุรกิจและจะนำเสนอ ครม. ต่อไป ซึ่งพื้นที่ตรงนี้จะทำให้การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และท่องเที่ยวเกาะกูด พัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวได้ และเป็นประตูในการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพียงแต่ปรับรูปแบบการดำเนินการให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป

โดยท่าเรือคลองใหญ่ กรมธนารักษ์ได้กำหนดอัตราค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมอัตราร้อยละ ๒ และ Revenue sharing ร้อยละ ๒ ของรายได้ก่อนหัก และมีการปรับปรุงค่าเช่าร้อยละ ๙ ทุก ๆ ๓ ปี ยกเว้นค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า



ภาพที่ ๒-๑๖ ท่าเรือคลองใหญ่

๒.๗) ท่าเรือศาลาลอย

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาท่าเรือเป็นสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ (แม่น้ำป่าสัก) ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ถูกออกแบบมาสำหรับเรือ Barge ที่มีขนาด ๒,๕๐๐ ตันกรอส ความลึกประมาณ ๖ เมตร ปัจจุบันมีแนวโน้มขนาดของเรือขนาดเพิ่มขึ้น เดิมใช้ชื่อว่าท่าเรือประหยัดพลังงาน วัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้มีการ shift mode จากการขนส่งทางถนนเป็นทางน้ำ ในช่วงระยะหลังมีปัญหาต้นทุนน้ำในแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาที่ได้มีการกักเก็บน้ำเพื่อใช้ในการเกษตรมากขึ้น ทำให้การปล่อยน้ำได้เขื่อนเพื่อประโยชน์อย่างน้อยลง ส่งผลให้การเข้าใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอยน้อยลง ประเด็นต่อมาคือ การบริหารท่าเรือโดยผู้บริหารจะต้องมีความสามารถหรือ Connection ในการดึงสายเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการ (หากไม่มี Connection โอกาสที่จะบริหารแล้วได้กำไรน้อยมาก ๆ) ดังนั้น การจะคาดหวังว่าคนที่มาบริหารท่าเรือและจ่ายผลประโยชน์ให้แก่รัฐจะต้องเป็นอัตราที่ผ่อนปรนมาก ๆ ซึ่งธุรกิจประเภทนี้เมื่อดำเนินการแล้ว การจะได้ทุนคืนจะต้องใช้ระยะเวลา อีกประการคือ ท่าเรือที่กรมเจ้าท่าสร้างในลักษณะท่าเรือเอนกประสงค์หรือท่าเรือเปลี่ยน ไม่มีอุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ยกขนที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีราคาสูงมาก ประมาณ ๔๐ - ๖๐ ล้านบาทขึ้นไป ทั้งที่ผู้ยกขนคอนเทนเนอร์ และทำเป็นโครงสำหรับปล่อยสินค้าเทกองลงไปในท่าเรือจะมีมูลค่าสูงมาก ดังนั้น ผู้ที่จะเข้ามาบริหารท่าเรือจะต้องมีองค์ความรู้และเงินทุนที่สามารถจ่ายอัตราค่าตอบแทนให้กรมธนารักษ์ที่เป็นมาตรฐานที่คำนวณไว้แล้ว จึงมีความเป็นไปได้น้อยที่จะมีผู้บริหารเข้ามาบริหารท่าเทียบเรือ และได้มีการคุยกันอย่างต่อเนื่องว่าทำอย่างไรให้มีการเข้ามาใช้ประโยชน์ในสิ่งปลูกสร้างที่รัฐลงทุนเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมเศรษฐกิจทำอย่างไรให้ผู้เข้ามาดำเนินธุรกิจมีกำไร ถ้าเข้ามาในฐานะผู้ชำนาญการบริหารท่าเรือแล้วคาดว่าจะตั้งอยู่แล้วจะมีผู้ใช้บริการ เช่น ท่าเรือเชียงแสน ซึ่ง กทท. บริหาร มีความสามารถในการบริหารท่าเรือ แต่การหาลูกค้าเข้ามาใช้ประโยชน์ยังยากลำบากอยู่ และต้องต่อสู้กับท่าเรือท้องถิ่นในบริเวณนั้นด้วย เนื่องจาก กทท. มีกฎระเบียบของหน่วยงาน และระดับการตัดสินใจจะไม่รวดเร็วเท่าท่าเรือท้องถิ่นที่สามารถตกลงปรับลดราคาได้ทันที ซึ่งการบริหารท่าเรือต้องสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ด้วย

ผลการศึกษาของท่าเรือศาลาลอยเป็นการศึกษาที่ดีและมีภาคเอกชนนำไปใช้เป็นตัวอย่างการดำเนินงาน แต่ด้วยข้อจำกัดของภาครัฐการที่จะหาซื้อที่ดินที่มีความสำคัญจึงมีราคาแพง จึงต้องไปเลือกพื้นที่ราคาถูกที่อยู่ท้ายซอย ส่วนภาคเอกชนที่มีเงินลงทุนสูงสามารถซื้อพื้นที่ที่อยู่ต้นซอยหรือกลางซอยได้ แต่ข้อดีของการศึกษานี้คือทำให้ทราบว่าพื้นที่บริเวณนี้ควรได้รับการพัฒนา ทั้งนี้ จากการออกแบบทำให้เห็นว่าเมื่อต้นทุนน้ำต่ำทำให้ความสูงจากตัวท่าเรือด้านบนจนถึงด้านล่างประมาณ ๖ เมตร การที่ท่าเรืออยู่ท้ายซอยทำให้บางพื้นที่จำเป็นต้องทำการขุดลอกร่องน้ำตลอดเวลา เพื่อรักษาร่องน้ำ สิ่งที่มาคือ แม่น้ำป่าสักมีชุมชน ๒ ฝั่ง การขุดลอกร่องน้ำทำให้ตลิ่งพัง และการที่ลากเรือ Barge ซึ่งมีขนาดใหญ่ ส่งผลให้ฉนวนน้ำไปกระทบชายฝั่งเกิดการกัดเซาะ พังทลาย และชาวบ้านร้องเรียนเรื่องเสียงดัง จึงส่งผลให้มี Conflict ในบริเวณชุมชนเมือง ดังนั้น โครงการใด ๆ ที่จะดำเนินการเพื่อให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์จะถูกต่อต้านหรือร้องเรียนเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน และการที่มีท่าเรือเอกชนอยู่ต้นทางหรือกลางทางจะส่งผลต่อการกักหรือเรียกลูกค้าได้ก่อน ซึ่งท่าเรือศาลาลอยจะใช้บริการได้เต็มที่เมื่อผู้บริหารจะเป็นเจ้าของสินค้าเอง และอีกประการหากค่าบริการที่สูงก็จะเป็นอุปสรรคด้วยเช่นกัน

ท่าเรือศาลาลอย กรณีปัญหาความสูงหรือความชันของท่าเรือที่สูงมาก ในทางเทคนิคสามารถแก้ปัญหาได้โดยการทำเป็นท่าเรือ ๒ ชั้น โดยการทำท่าเรือบริเวณชั้นล่างเพิ่มเติม



ภาพที่ ๒-๑๗ ท่าเรือศาลาลอย

๒.๘) ท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนองตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ท่าเทียบเรือก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า และบริหารท่าเรือโดย กทท. ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๖ ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือ ๒ ส่วน คือ ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ มีขนาดความกว้าง ๒๖ เมตร ยาว ๑๓๔ เมตร รองรับเรือสินค้าไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ เดดเวตตัน และท่าเทียบเรือตู้สินค้า ขนาดกว้าง ๓๐ เมตร ยาว ๑๕๐ เมตร รองรับเรือสินค้าไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ เดดเวตตัน ท่าเรือระนองอยู่ในเขตแม่น้ำปราณบุรี ระยะห่างจากปากทางเข้าแม่น้ำ ๒๘ กิโลเมตร โดยมีขนาดความกว้างของลำน้ำ ๑๒๐ เมตร ระดับน้ำลึก ๘๐ เมตรจากระดับน้ำลง **พื้นที่ฝากเก็บสินค้า** ประกอบด้วย โรงพักสินค้า ขนาดพื้นที่ ๑,๕๐๐ ตารางเมตร ลานวางตู้สินค้า ขนาดพื้นที่ ๑๑,๐๐๐ ตารางเมตร (๖๔๘ TEU ๓ ชั้น) พื้นที่สำหรับรองรับสินค้า ๘,๐๐๐ ตารางเมตร และ ๑๐,๑๒๐ ตารางเมตร และลานวางสินค้าทั่วไป ขนาดพื้นที่ ๗,๒๐๐ ตารางเมตร **สิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือ** ประกอบด้วย Mobile Harbor Crane ๑ ตัว สามารถยกตู้สินค้าได้ ๔๐ ตัน (อายุการใช้งานประมาณ ๒๐ ปี ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีการชำรุด กทท. อยู่ระหว่างจัดหา

เครื่องมือทุ่นแรงเพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง) รถหัวลาก/หางลาก จำนวน ๖ คัน รถยก ขนาด ๓.๕ ตัน จำนวน ๒ คัน ตู้ ที่ซังน้ำหนัก จุดเสียไฟเพื่อรองรับตู้ห้องเย็นขนาด ๓๐ Unit



ภาพที่ ๒-๑๘ ท่าเรือระนอง

ตารางที่ ๒-๒ สถิติเรือ ตู้สินค้า และสินค้าทั่วไป ระยะเวลา ๑๒ เดือน (ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗) พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือระนองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ปริมาณมาก เนื่องจากสถานการณ์ของประเทศเมียนมาและปัจจัยอื่น ๆ จึงส่งผลต่อการให้บริการของท่าเรือระนองเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	Change%
เรือผ่านท่า (เที่ยว)	๒๘๑	๑๖๖	๖๙%
ตู้สินค้า (TEU)	๒,๖๕๖	๗๑๒	๒๗๓%
สินค้าทั่วไป (ตัน)	๓๒๔,๙๓๓	๙๒,๔๖๑	๒๕๑%

สภาพข้อเท็จจริงและสภาพปัญหาของท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนอง ใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้ทั้งหมดขนาดประมาณ ๓๑๕ ไร่ แต่มีพื้นที่ที่ทำเรือระนองครอบครองและทำประโยชน์ประมาณ ๘๐ ไร่ ๒ งาน ๖๕ ตาราง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ทับซ้อน มีทั้งเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าไม้ ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่า และอุทยานแห่งชาติ และเป็นพื้นที่ของหน่วยงานอื่น ๆ ได้แก่ กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า และหน่วยงานเทศบาล ทำให้เกิดปัญหาในการพัฒนาพื้นที่ การศึกษาโครงการพัฒนา

ท่าเรือระนองในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ พบว่า โครงการไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงินในทุกกรณี แต่ กทท. พยายามปรับตัวและพัฒนาเพื่อเสริมศักยภาพ ไม่ให้ท่าเรือระนองเป็นภาระขององค์กร อีกส่วนหนึ่ง การทำท่าเรือระนองเดิมที่จะต้องมีการขยายของรถไฟเพื่อสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าท่าเรือครบวงจรมากขึ้น เมื่อนโยบายเปลี่ยนแปลงไปเน้นโครงการ Land bridge ที่ตำบลราษฏรุดแทน

ผลประกอบการของท่าเรือระนองในช่วงก่อนปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ขาดทุนสะสมมาโดยตลอด แต่จะดีขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ปิดงบแล้วตัวเลขบวกสามแสนกว่าบาท ส่วนปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ขณะนี้ผลประกอบการยังเป็นบวกอยู่ แต่ต้องรอปิดงบปลายปีงบประมาณอีกทีเนื่องจากมีงบประมาณที่ใช้ในการซ่อมแซมต่าง ๆ ทั้งนี้ หากสถานการณ์ของประเทศเพื่อนบ้านยังเป็นแบบนี้จะเป็นปัจจัยบวกแก่ท่าเรือระนอง (เส้นทางปกติของประเทศเมียนมาใช้ไม่ได้ จึงใช้การขนส่งทางน้ำมาที่ท่าเรือระนองและขนส่งทางถนนไปยังจังหวัดนครปฐม เป็นต้น) ส่วนการพัฒนาปรับตัวของท่าเรือระนองเพื่อให้กิจการดำรงอยู่ได้นั้น ท่าเรือระนองยังมีความจำเป็นที่ต้องมีอยู่ เนื่องจากเป็นประตูการค้ากับฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งมี MOU กับกลุ่มประเทศ BIMSTEC ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มองเห็นช่องทางการขนส่งผ่านท่าเรือระนองผ่านโครงการ Land Bridge ซึ่งเป็นโครงสร้างที่มีอยู่และสามารถใช้งานได้ก่อนที่โครงการ Land Bridge จะเห็นผลช่วยทำให้ท่าเรือโดยรอบมีความคึกคัก เกิดการจ้างงาน และในอนาคตคาดว่าจะมีนิคมอุตสาหกรรมที่ท่าเรือระนอง ดังนั้น ท่าเรือระนองจึงยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องมีอยู่และจะพัฒนาการดำเนินงานจนกว่าจะมีผลกำไรเกิดขึ้นต่อไป

ทั้งนี้ ในการพัฒนาโครงการ Land Bridge จะส่งผลต่อการพัฒนาท่าเรือระนอง ท่าเรือน้ำลึกชุมพร และพื้นที่หลังท่า คือ โครงการ Land Bridge มูลค่าลงทุนรวม ๑ ล้านล้านบาทในการพัฒนาท่าเรือระนองให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และเป็นประตูการค้าอันดามันเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือกลุ่มประเทศแถบเอเชียใต้ BIMSTEC ตะวันออกกลางและแอฟริกา และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชุมพรให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย มีการนำระบบ Automation มาใช้ ก้าวสู่การเป็น Smart Port และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จุดมุ่งหมาย คือ เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งอันดามันและอ่าวไทยและมีการพัฒนาระบบคมนาคมทางบกและวางแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ ตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟรางคู่ (MR-MAP) โดยในส่วนของพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีโครงการศึกษาความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้จำนวน ๒ โครงการ คือ ๑) โครงการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร โดยคาดว่าจะก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เหมาะสมในพื้นที่คืออุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism Industry) และ ๒) โครงการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมฮาลาลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตลาดอาหารฮาลาลเป็นตลาดที่มีศักยภาพมีมูลค่ากว่า ๒ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๑๓.๕ ตามสัดส่วนประชากรมุสลิมโลก ที่เติบโตอย่างต่อเนื่องปัจจุบันประเทศไทยส่งออกสินค้าฮาลาล ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (มกราคม - กรกฎาคม) มูลค่า ๑๓๖,๕๐๓ ล้านบาท (รายงานผลการพิจารณาศึกษาสถิติ เรื่อง การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้าง

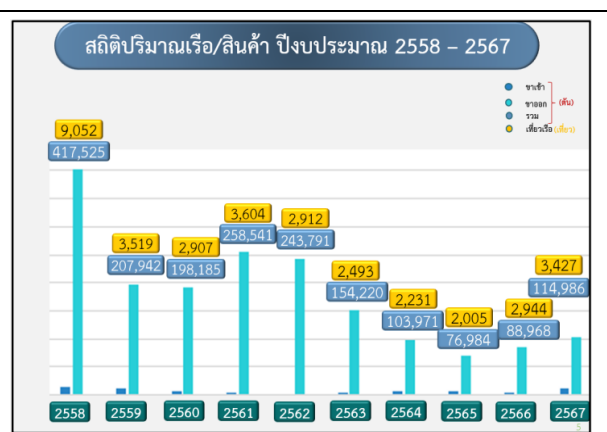
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)^๒

๒.๙) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

กทท. เข้ามาบริหารท่าเรือตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๖ ผลการศึกษาพบว่า โครงการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงินในทุกกรณี ทางกรมธนารักษ์ได้มีบันทึกไว้ โดยมีสถานที่ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เหตุผลความจำเป็นที่ต้องมีท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน เพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยได้ทำการค้าขายกับอนุภูมิภาค ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นปลายทางสุดท้ายที่สามารถเดินเรือพาณิชย์ได้ในลำน้ำโขง เนื่องจากถัดจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปเชียงของ ถึงแม้ว่าจะมีท่าเรือเชียงของอยู่ แต่ไม่สามารถเชื่อมกันได้ในเชิงพาณิชย์เนื่องจากมีแก่งหินอยู่ ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้ถึงท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เมื่อเลยท่าเรือเชียงแสนไปอีกจะเป็นท่าเรือกวนเหล่ของจีนยูนนาน ถือว่าเป็นท่าเรือหลักในลำน้ำ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ประกอบด้วย แอ่งจอดเรือ ขนาด ๒๐๐ x ๘๐๐ เมตร ท่าเทียบเรือ ๓ ท่า สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ แนวลาดทิศเหนือ (ความยาว ๓๐๐ เมตร) ท่าเทียบเรือแนวลาดทิศใต้ (ความยาว ๓๐๐ เมตร) ท่าเทียบเรือแนวตั้ง (ความยาว ๒๐๐ เมตร) ท่าเทียบเรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ลานพักวางสินค้า ๙,๖๐๐ ตารางเมตร Reefer ๗๐ plug โรงพักสินค้าขนาด ๓๐ x ๓๐ เมตร จำนวน ๒ หลัง และเครื่องมือทุ่นแรง ได้แก่ รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาด ๕๐ ตัน (ปัจจุบันอายุการใช้งานมากแล้ว กทท. มีแนวคิดจัดหาใหม่) และรถ Forklift ขนาด ๕ ตัน จำนวน ๒ คัน



ภาพที่ ๒-๑๙ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



ภาพที่ ๒-๒๐ สถิติการขนส่งสินค้า
ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗

^๒ การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์), สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๕๖๗.

สถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนหลังจากสถานการณ์ COVID-19 ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘ พบว่า ทิศทางปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มีการขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๔๑ และการนำเข้า - ส่งออกรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๙.๒๔ โดยปริมาณสินค้าที่ส่งออกมากที่สุด ได้แก่ เมล็ดถั่วและธัญพืช เปียร์ สินค้าอุปโภคบริโภค และรถยนต์ส่งออก

สภาพปัญหาของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

(๑) **ปัญหาด้านการยกขนตู้สินค้า** ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้ทำ MOU กับท่าเรือกวนเหล่ของจีน เพื่อส่งเสริมการเดินเรือ เนื่องจากจีนมีท่าเรือกวนเหล่ที่จะส่งออกไปยังท่าเรือต่าง ๆ สำนักศุลกากรของจีนเป็นด่านจำเพาะเพื่อนำเข้าผลไม้ และยูนนานใช้ท่าเรือกวนเหล่เป็นประตูส่งออกมายังเชียงแสนของไทย การค้าขายของจีนจะกำหนดให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น เน้นการบรรจุในตู้สินค้า เนื่องจากต้องการให้ได้มาตรฐานการส่งออก แต่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนยังไม่มีปั้นจั่นให้บริการยกตู้สินค้า โดยตู้สินค้าขนาด ๕๐ ตันจะไม่สามารถยกขนได้ แต่จะให้บริการยกตู้สินค้าทั่วไปได้ ปัจจุบันผู้ประกอบการต้องเช่าปั้นจั่นเอกชนเข้ามายกตู้สินค้า ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงมาก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นจะต้องหาปั้นจั่นยกตู้สินค้าให้บริการเพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่เป็นตู้สินค้า โดย กทท. มีแนวทางในการจัดซื้อรถปั้นจั่นยกตู้สินค้า โดยในระยะสั้น กทท. จะทำการเช่าเพื่อนำมาให้บริการก่อน และระยะยาวจะดำเนินการจัดซื้อต่อไป

(๒) **ปัญหาด้านการบริหารจัดการ** กทท. มีแนวทางจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) เพื่อให้ผู้ประกอบการและเอกชนได้รับประโยชน์ แต่ในพื้นที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจะประกอบด้วย ๓ พื้นที่ที่เกี่ยวข้อง คือ พื้นที่ สปก. พื้นที่เขตป่าสงวน และเขตป่าถาวร โดยพื้นที่ สปก. ได้รับแจ้งว่า เป็นพื้นที่ที่ สปก. อนุญาตให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ใช้ประโยชน์ หากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจะดำเนินกิจกรรมใดจะต้องให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้อนุญาต ซึ่ง สปก. ไม่สามารถให้ กทท. ใช้โดยตรงได้ ซึ่ง กทท. อยู่ระหว่างการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

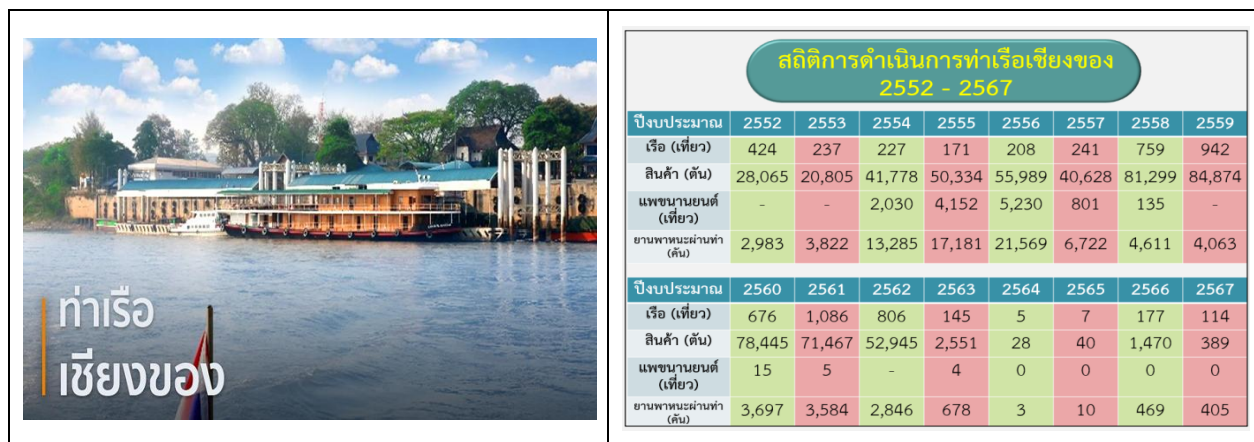
(๓) **ข้อจำกัดการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง** จีนอนุญาตให้ไทยส่งสินค้าบางชนิดเท่านั้น โดยเฉพาะด้านท่าเรือกวนเหล่ จะกำหนดว่าสินค้าประเภทใดให้ขนส่งได้ที่ท่าเรือใดบ้าง ซึ่งไทยสามารถส่งสินค้าผ่านท่าเรือกวนเหล่ได้บางชนิด เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค ชิ้นส่วนโลหะแข็ง สินค้าผลไม้ เป็นต้น และไทยจะไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี ดังเช่นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศเมียนมา ดังนั้น การแข่งขันของภาคการส่งออกจะส่งออกไปที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก่อน และจากนั้นดำเนินการส่งต่อจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวไปสาธารณรัฐประชาชนจีนต่อไป และจากการไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี จึงเป็นการขนส่งสินค้าขาเดียว ขณะนี้มีการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อให้ไทยส่งสินค้าผ่านท่าเรือกวนเหล่ได้มากขึ้นซึ่งเป็นลักษณะของการค้าชายแดน

การปรับตัวของท่าเรือเชียงแสนเพื่อให้กิจการดำรงอยู่ได้นั้น ท่าเรือเชียงแสนยังมีความจำเป็นที่ต้องมีอยู่ เนื่องจากเป็นโอกาสในการขนส่งสินค้าทางน้ำสู่อนุภูมิภาคต่าง ๆ ได้ เชื่อมโยงกับท่าเรือชายแดนของต่างประเทศ เช่น ท่าเรือกวนเหล่ของจีน ดังนั้นจึงต้องพัฒนาให้เป็นท่าเรือมาตรฐานและมีความพร้อมของเครื่องจักรอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า

๒.๑๐) ท่าเรือเชียงของ

เดิมที่เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แต่หลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ เปิดให้บริการ รูปแบบการขนส่งจากทางเรือเปลี่ยนไปทางถนน รถบรรทุกจึงไม่จำเป็นต้องใช้ท่าเรือเชียงของในการขนส่งสินค้าไปยังถนน RmA

ท่าเรือเชียงของจึงกลายเป็นท่าเรือที่ขนส่งสินค้ากับเมืองหลวงพระบางเท่านั้น และหลังจากสถานการณ์ COVID-19 ผู้ประกอบการเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางถนน เนื่องจากท่าเรือถูกปิด อีกทั้งแขวงบ่อแก้วของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กำหนดให้การนำเข้าสินค้าที่ต้องเสียภาษีเกินกว่า ๕,๐๐๐ บาท ต้องนำเข้าผ่านที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ เท่านั้น และต้องชำระภาษีให้ครบถ้วน ซึ่งขณะนี้ กทท. กำลังขอเจรจา โดยมีคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง (JCCCN) ได้ยกเรื่องนี้ขึ้นเป็นหัวข้อหลักในการเจรจาของไทย หากสถานการณ์เป็นเช่นนี้ จะส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การใช้บริการท่าเรือลดลง โดยมีสถิติการดำเนินการท่าเรือเชียงของ ดังนี้



ภาพที่ ๒-๒๑ ท่าเรือเชียงของ

ภาพที่ ๒-๒๒ สถิติการดำเนินการท่าเรือเชียงของ

พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๗

ส่วนท่าเรือ Barge ไม่มีการเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ กทท. จึงต้องหาแนวทางการดำเนินการที่จะต้องปรับตัว และกิจกรรมที่สามารถตอบโจทย์ให้กับคนในพื้นที่ ซึ่งภาพรวมของท่าเรือในภูมิภาคที่ กทท. รับผิดชอบ ทั้ง ๓ ท่าเรือ คือ ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ จะไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน แต่เป็นการเปิดโอกาสให้การขนส่งสินค้าทางน้ำสู่อนุภูมิภาคอื่น ๆ ได้

๒.๑๑) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

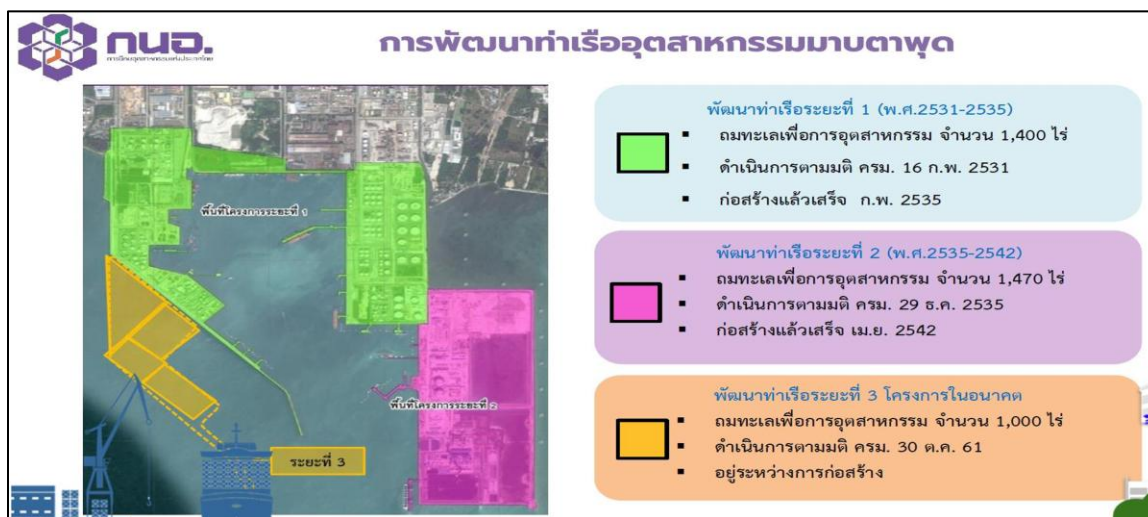
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จัดตั้งขึ้นตามนโยบายภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard Development Program (ESB) เกิดขึ้นใน พ.ศ. ๒๕๒๕ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๕ - ๒๕๒๙) เพื่อให้เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ทันสมัยในระดับนานาชาติ มีพื้นที่เป้าหมาย ได้แก่ อำเภอมบตาพุด จังหวัดระยอง และอำเภอแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

จากแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก กำหนดให้บริเวณพื้นที่มาบตาพุดเป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ โดยมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นสาธารณูปโภคหลัก หลังจากศึกษาความเป็นไปได้รัฐบาลได้มีการวางแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๖ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ความต้องการใช้ท่าเรือขนถ่ายสินค้าเหลวจากกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และสินค้าทั่วไปมีความชัดเจนมากขึ้น วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๑ รัฐบาลโดยคณะรัฐมนตรีจึงมีมติมอบหมายให้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างที่มีอยู่แล้ว และดำเนินการก่อสร้างให้เหมาะสมกับสภาพความต้องการใช้ท่าในขณะนั้น ในเดือนตุลาคม ๒๕๓๒ กนอ. จึงได้เริ่มก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และก่อสร้างเสร็จตามโครงการเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๓๕

มีเรือเข้าเทียบท่าลำแรกเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๓๕ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ถือเป็นท่าเรือที่ใหญ่และทันสมัย ซึ่งนับเป็นปัจจัยพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สำหรับประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยแบ่งตามลักษณะการลงทุนออกเป็น ๒ ลักษณะ ได้แก่

(๑) ท่าเรือสาธารณะ (Public Berths) หมายถึง ท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ใช้บริการ โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน มีผู้ประกอบการทั้งหมด ๓ ราย

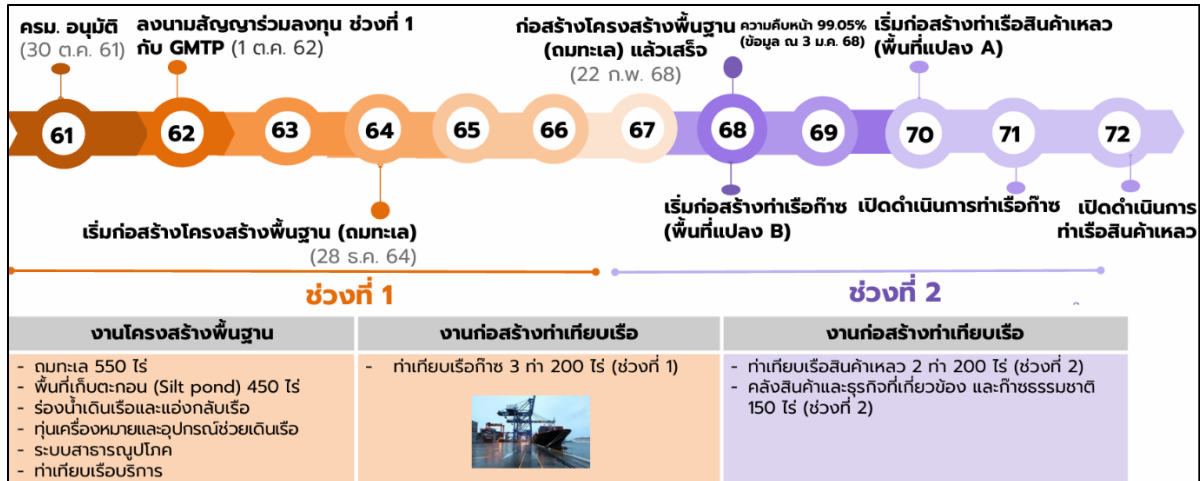
(๒) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Specific Berth) หมายถึง ท่าเรือที่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการเท่านั้น โดยผู้ประกอบการเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด มีทั้งสิ้น ๙ ราย ทั้งนี้ สามารถแบ่งประเภทของผู้ประกอบการท่าเรือในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ๕ ประเภท คือ ประเภทสาธารณะสินค้าเทกอง ประเภทสาธารณะสินค้าเหลว ประเภทเฉพาะกิจกลุ่มโรงงานไฟฟ้า ประเภทเฉพาะกิจกลุ่มพลังงาน และประเภทเฉพาะกิจกลุ่มปิโตรเคมีและสารเคมี



ภาพที่ ๒-๒๓ การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

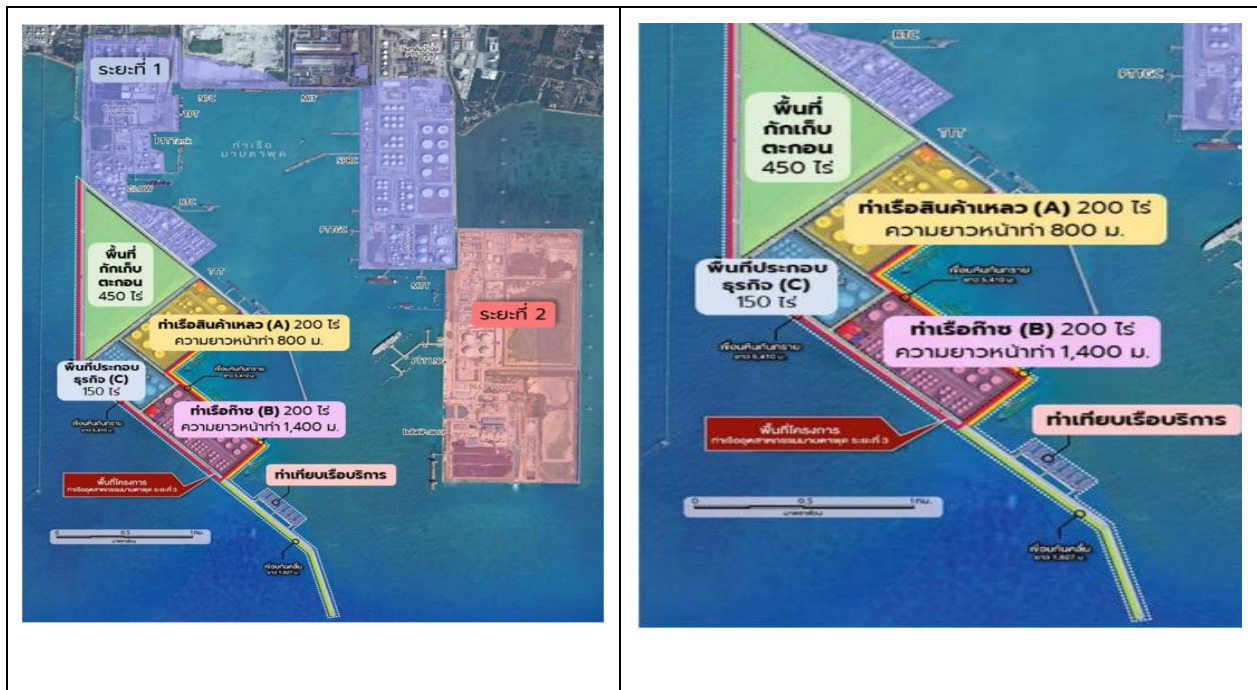


ภาพที่ ๒-๒๔ ผู้ประกอบการในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



ภาพที่ ๒-๒๕ Timeline แผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

ปัจจุบัน กนอ. ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ โดย ครม. มีมติอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ EEC ซึ่งเนื้อที่โครงการประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ถมทะเลหลังทำเพื่อใช้งานประมาณ ๕๕๐ ไร่ และพื้นที่บ่อเก็บกักตะกอนดินเลนระหว่างก่อสร้างประมาณ ๔๕๐ ไร่ ความยาวหน้าท่ารวมประมาณ ๒,๒๐๐ เมตร มูลค่าการลงทุนโครงการประมาณ ๕๕,๔๐๐ ล้านบาท



ภาพที่ ๒-๒๖ แผนผังโครงการตามแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ภาพที่ ๒-๒๗ แผนผังโครงการตามแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

(๑) ความคืบหน้าช่วงที่ ๑ (ณ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๘)

- ความคืบหน้าการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม โดยประมาณ ร้อยละ ๙๙.๑๘

(๒) ความคืบหน้าช่วงที่ ๒

- คณะกรรมการ กนอ. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนกับเอกชนของโครงการฯ (ช่วงที่ ๒) เพื่อให้ กนอ. นำไปจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ (Final Report) ตามที่ประกาศ กพอ. กำหนด
- ปัจจุบัน ที่ปรึกษาฯ อยู่ระหว่างจัดทำ(ร่าง) รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ (Draft Final Report) ซึ่งมีกำหนดส่งภายในวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๘
- สกพอ. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อพิจารณา Final Report เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๗ และอยู่ระหว่างการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ

๓) การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา

การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นโครงการที่สำคัญในการปรับปรุงระบบขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ (๑) เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง : ลดปัญหาการจราจรทางบกและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน (๒) ส่งเสริมการท่องเที่ยว : พัฒนาท่าเรือให้มีความทันสมัย สวยงาม และปลอดภัย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ (๓) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน : ยกระดับมาตรฐานท่าเรือให้มีความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารทุกกลุ่ม รวมถึงผู้สูงอายุและผู้พิการ (๔) พัฒนาสู่ท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Pier) : นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ เช่น ระบบข้อมูลการเดินทางแบบเรียลไทม์ กล้องวงจรปิดอัจฉริยะ และระบบแจ้งเตือนต่าง ๆ

โดยปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรืออัจฉริยะ (Smart Pier) จำนวน ๒๙ ท่าเรือ โดยมีความคืบหน้า ดังนี้

(๑) ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๑ ท่า (วงเงิน ๒๙๗.๗๖ ล้านบาท) ได้แก่

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| ๓.๑.๑) ท่ากรมเจ้าท่า | ๓.๑.๒) ท่าสะพานพุทธ |
| ๓.๑.๓) ท่านนทบุรី | ๓.๑.๔) ท่าช้าง |
| ๓.๑.๕) ท่าสาทร | ๓.๑.๖) ท่าราชินี |
| ๓.๑.๗) ท่าพายัพ | ๓.๑.๘) ท่าบางโพ |
| ๓.๑.๙) ท่าเตียน | ๓.๑.๑๐) ท่าพระปิ่นเกล้า |
| ๓.๑.๑๑) ท่าพระราม ๕ | |

(๒) ปี ๒๕๖๘ คาดว่าจะแล้วเสร็จอีก ๕ ท่า ได้แก่

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| ๓.๒.๑) ท่าปากเกร็ด | ๓.๒.๒) ท่าพระราม ๗ |
| ๓.๒.๓) ท่าเกียกกาย | ๓.๒.๔) ท่าโอเรียนเต็ล |
| ๓.๒.๕) ท่าเทเวศร์ | |

(๓) ปี ๒๕๖๙ ขอรับการจัดสรรงบประมาณอีก ๑๓ ท่า ได้แก่

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| ๓.๓.๑) ท่าราชวงศ์ | ๓.๓.๒) ท่าสี่พระยา |
| ๓.๓.๓) ท่าพรานนก | ๓.๓.๔) ท่าสะพานกรุงธน |
| ๓.๓.๕) ท่าเขียวไผ่กา | ๓.๓.๖) ท่าพิบูลสงคราม |
| ๓.๓.๗) ท่าวัดตึก | ๓.๓.๘) ท่าพิบูลสงคราม ๑ |
| ๓.๓.๙) ท่าวัดเขมา | ๓.๓.๑๐) ท่าวัดสร้อยทอง |
| ๓.๓.๑๑) ท่าวัดเทพากร | ๓.๓.๑๒) ท่าวัดเทพนารี |
| ๓.๓.๑๓) ท่ารถไฟ | |

กรมเจ้าท่ามีแผนการติดตั้งระบบ Smart Pier งบประมาณ ๕๘๔.๗๕๒๑ ล้านบาท โดยดำเนินการเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

ระยะที่ ๑ (ปีพ.ศ. ๒๕๖๙ – ๒๕๗๐) โดยการปรับปรุงศูนย์ควบคุมส่วนกลาง และติดตั้งอุปกรณ์บริเวณท่าเรือ ๑๖ ท่า โดยใช้งบประมาณ ๔๐๖.๗๒๖๐ ล้านบาท

ระยะที่ ๒ (ปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๒) ติดตั้งอุปกรณ์บริเวณท่าเรือ ๑๓ ท่า โดยใช้งบประมาณ ๑๗๘.๐๒๖๑ ล้านบาท



ภาพที่ ๒-๒๘ การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรืออัจฉริยะ (Smart Pier)



ภาพที่ ๒-๒๙ การพัฒนาท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา

(๔) แนวทางการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่

โดยแนวทางการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ จะเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ซึ่งปัจจุบันได้มีนโยบายสนับสนุนให้ภาครัฐ (รัฐวิสาหกิจ) และภาคเอกชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือ ดำเนินการพัฒนาท่าเรือตามศักยภาพและความต้องการใช้งานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยกรมเจ้าท่าได้มุ่งเน้นพัฒนาท่าเรือสาธารณะ ในส่วนของท่าเรือเชิงพาณิชย์ได้สนับสนุนให้ดำเนินการในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ปัจจุบันการพัฒนาท่าเรือทุกแห่งจะต้องมีการศึกษาความเหมาะสม พร้อมจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักรวจออกแบบ โดยเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ กรมเจ้าท่าได้คำนึงถึงการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาศรษฐกิจและการรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว

(๕) แนวทางการส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถ โดยกรมเจ้าท่ามีแนวทางการส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถ ดังนี้

(๕.๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ปรับปรุงและซ่อมแซมท่าเรือ โครงสร้างท่าเรือที่มีอยู่ให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่และปริมาณการขนส่งที่สูงขึ้น

(๕.๒) พัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งภายในท่าเรือพัฒนาระบบขนส่งภายใน และส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งภายในท่าเรือ เช่น ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ส่งเสริมให้มีระบบลำเลียงสินค้า เพื่อเพิ่มความสะดวกและลดเวลาในการขนส่งสินค้า

(๕.๓) ศึกษาและส่งเสริมการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งภายนอก พัฒนาการเชื่อมต่อกับระบบถนน รถไฟ และการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้การขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

(๕.๔) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ การติดตามเรือ และข้อมูลการเดินทางเรือ ข้อมูลการขนส่งสินค้า รวมถึงการให้บริการกับภาคธุรกิจและภาคประชาชน

(๖) แนวทางการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำ ดังนี้

(๖.๑) ด้านการบำรุงรักษา

รับประกันความลึกร่องน้ำและลดอุปสรรคความสูงเหนือระดับน้ำของแม่น้ำภายในประเทศที่มีการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือลำเลียงปรับรูปแบบการขนส่งให้เร็วขึ้น และได้ประโยชน์จากขนาด (Economy of Scale)

(๖.๒) ด้านการเชื่อมโยง

สนับสนุนให้มีการสร้างท่าเรือบก - ศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อรวบรวมสินค้าให้มีปริมาณเหมาะสมกับการขนส่งทางน้ำ และเป็นการเชื่อมโยงการขนส่ง

(๖.๓) ด้านการสนับสนุน

สนับสนุนให้เพิ่มการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ในแม่น้ำภายในประเทศที่มีการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก เพื่อลดภาระการขนส่งทางรางและทางถนนในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

๔) การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่

ปัจจุบันประเทศไทยอยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งมีเรือ Cruise จอดแวะ ทั้งฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามันตลอดทั้งปี หากแต่ยังไม่มีท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่มีมาตรฐาน ทำให้เป็นอุปสรรคในการเจริญเติบโตและพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวด้านเรือสำราญของประเทศไทย จากสถิติการเดินทางเรือสำราญในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่ามีเรือ Cruise เข้ามาแวะพักจอด ในประเทศไทยสูงเป็นลำดับที่ ๓ ของภูมิภาคเอเชีย จำนวน ๕๘๑ เที่ยวต่อปี อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น ๑๔ % โดยมีท่าเทียบเรือหลักที่รองรับในฝั่งอ่าวไทย คือ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน ๑๔๙ เที่ยวต่อปี นักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินประมาณ ๗,๐๐๐ บาท/คน/วัน ท่าเรือที่เกาะสมุย จำนวน ๘๙ เที่ยวต่อปี นักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินประมาณ ๔,๒๐๐ บาท/คน/วัน และฝั่งอันดามันที่ท่าเรือภูเก็ต จำนวน ๒๑๙ เที่ยวต่อปี นักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินประมาณ ๖,๔๐๐ บาท/คน/วัน

โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่าบริเวณแหลมหินคม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือครุสมากกว่าบริเวณหัวหินเพิง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ กรมเจ้าท่าได้รับจัดสรรงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๖ เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จำนวน ๓ โครงการ โดยดำเนินการศึกษาทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม กฎหมายการร่วมทุน และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

(๑) โครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อศึกษาวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเพื่อกรมเจ้าท้านำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาต่อไป

(๒) โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน เพื่อวางแผนแม่บท ศึกษาความเหมาะสมสำรวจออกแบบและประมาณราคาเบื้องต้น ศึกษาแนวทางปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับ

เรือ Cruise ได้ และจัดทำแผนแม่บทการปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งเพื่อรองรับผู้โดยสารจากเรือ Cruise ที่เข้ามาจอดที่สมอ (Landing pier) ซึ่งผลการศึกษได้ข้อสรุปพื้นที่เหมาะสมเป็นท่าเรือรองรับเรือ Cruise บริเวณหัวหินเพิง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ และพัฒนาท่าเรือจอดที่สมอ (Landing pier) ที่เกาะพยาม จังหวัดระนอง ท่าเรือทับละมุ จังหวัดพังงา ท่าเรือบ้านศาลาด่าน จังหวัดกระบี่ อ่าวป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เกาะอาดัง-ราวี และเกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล และศึกษาวิเคราะห์ให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ ผลที่ได้รับคือแผนการพัฒนาท่าเรือ Cruise ชายฝั่งอันดามันพร้อมแบบเบื้องต้น รูปแบบการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้รองรับเรือ Cruise จัดทำรายงานความเหมาะสมและแบบเบื้องต้นประกอบการเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนต่อไป

(๓) โครงการศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน เพื่อวางแผนแม่บท ศึกษาความเหมาะสม สำรวจออกแบบ และประมาณราคาเบื้องต้น พร้อมศึกษาวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์การให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ และจัดทำรายงานความเหมาะสมและแบบเบื้องต้นประกอบการเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนต่อไป โดยได้ข้อสรุปที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ท่าเรือเป็นลักษณะผสมผสาน (Hybrid) คือเป็นท่าเรือต้นทาง (Home port) รองรับเรือขนส่งผู้โดยสาร ไม่เกิน ๑,๕๐๐ คน และเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of call) สำหรับรองรับเรือขนส่งผู้โดยสาร ๓,๕๐๐ – ๔,๐๐๐ คน

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือรองรับเรือ Cruise จะช่วยสนับสนุนธุรกิจเรือครูสในประเทศไทยได้อย่างครอบคลุมเส้นทางทั้งสองฝั่งทะเล เป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันเพิ่มสัดส่วนรายได้ด้านการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศ กระตุ้นรายได้การท่องเที่ยวเรือสำราญทางน้ำ เพิ่มการจดทะเบียนเรือท่องเที่ยวทางน้ำ อีกทั้งเพิ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ผ่านด่านทางน้ำอีกด้วย โดยในแง่เศรษฐกิจเรือ Cruise ๑ ลำ มีนักท่องเที่ยวประมาณ ๓,๐๐๐ คน จากผลการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวใช้จ่ายประมาณ ๗,๐๐๐ บาท/คน/วัน หมายความว่า เรือ Cruise ๑ ลำ นำเม็ดเงินเข้าสู่เศรษฐกิจ ประมาณ ๒๑ ล้านบาท/วัน/ลำ หากเรือครูสแวะเข้าเทียบท่าจำนวนมากขึ้น และจอดท่องเที่ยวในเมืองไทยนานขึ้น จะสร้างเม็ดเงินด้านการท่องเที่ยวมากขึ้นไปด้วย อีกทั้งในกรณีที่ท่าเทียบเรือได้รับการพัฒนาให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) มูลค่าทางเศรษฐกิจจะเพิ่มขึ้นจากที่ได้กล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า ๗ – ๘ เท่า



ภาพที่ ๒-๓๐ การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่

๕) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ระนองและชุมพร (Landbridge)

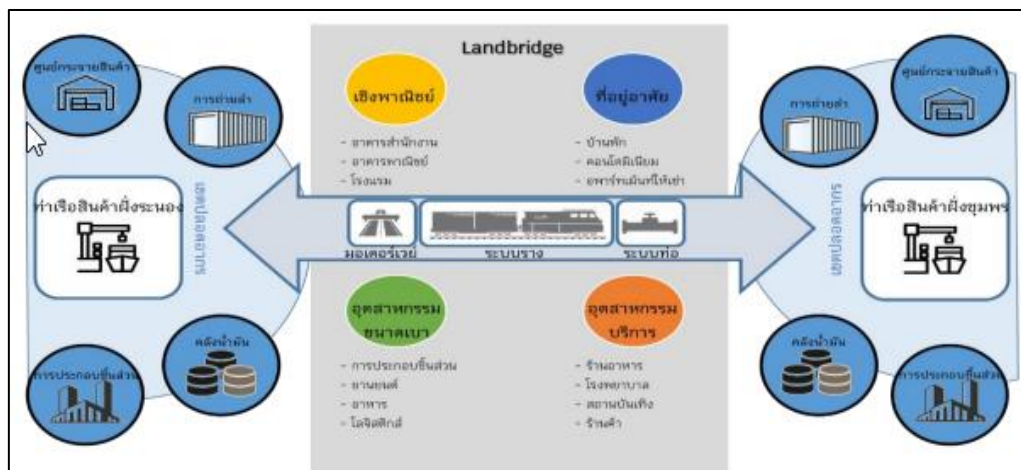
โครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) คือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน คือ ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย จังหวัดชุมพร และท่าเรือฝั่งอันดามัน จังหวัดระนอง โดยจะพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งทะเล และมีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ภายใต้แนวคิด ‘One Port Two Side’ และการพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมเชิงพาณิชย์โดยได้คัดเลือกจุดก่อสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่ง คือ บริเวณแหลมรีว์ ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชภูต อำเภอเมือง จังหวัดระนอง มีการพัฒนา ๔ ระยะ โดยเมื่อพัฒนาครบทั้ง ๔ ระยะแล้ว จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ฝั่งละ ๒๐ ล้านทีอียู (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาดยาว ๒๐ ฟุต) สำหรับท่าเรือฝั่งชุมพรจะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ ๕,๘๐๘ ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ท่าเทียบเรือ ๔,๗๘๘ ไร่ และพื้นที่พัฒนาอเนกประสงค์ ๑,๐๒๐ ไร่ ส่วนท่าเรือฝั่งระนองจะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ ๖,๙๗๕ ไร่ประกอบด้วยพื้นที่ท่าเทียบเรือ ๕,๖๓๓ ไร่ และพื้นที่อเนกประสงค์ ๑,๓๔๒ ไร่ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗)^๓



ภาพที่ ๒-๓๑ รูปแบบโครงการ Landbridge

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗)

^๓ สื่อประชาสัมพันธ์โครงการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗ เข้าถึงผ่านทางออนไลน์ <https://www.landbridgethai.com/media/>.



ภาพที่ ๒-๓๔ กรอบแนวคิด Landbridge

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗)

โครงการแลนด์บริดจ์ตามเอกสารที่มีการเสนอในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ มีประมาณการวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมดประมาณ ๑,๐๐๑,๒๐๖.๔๗ ล้านบาท เนื่องสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย ๔ หน่วยงาน ได้แก่

(๑) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษกรุด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ออกแบบเป็น ๓ ระยะ สามารถรองรับสินค้าได้ ๒๐ ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก ๒๑ เมตร

(๒) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมรวิ อำเภอลำสนวน จังหวัดชุมพร ออกแบบเป็น ๔ ระยะ สามารถรองรับสินค้าได้ ๒๐ ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก ๑๗ เมตร



ภาพที่ ๒-๓๕ การคัดเลือกแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗)

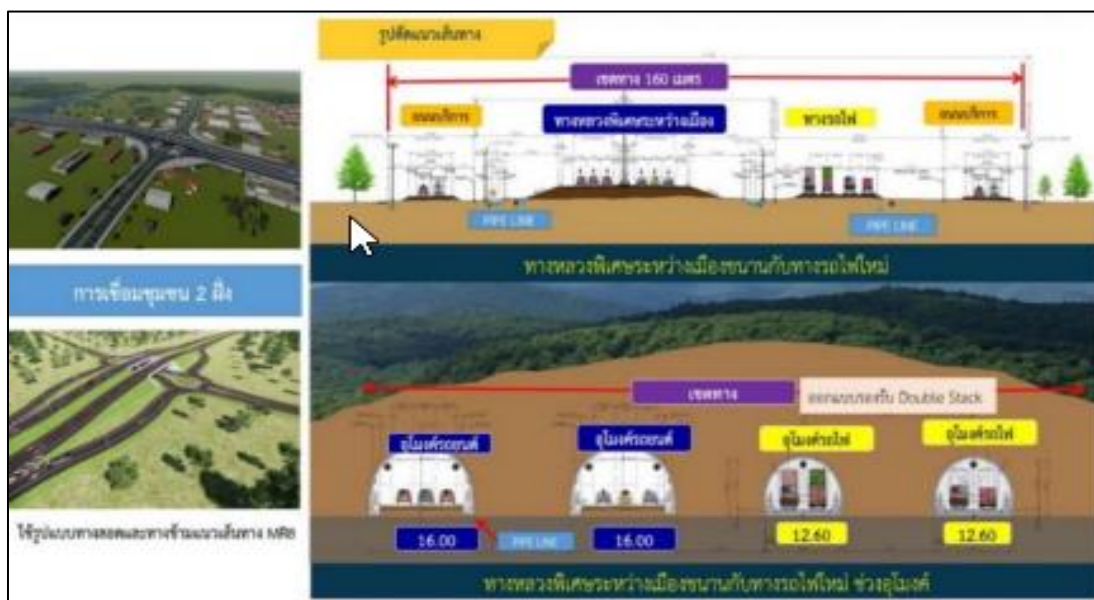
(๓) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่ง มีระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย

(๓.๑) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด ๖ ช่องจราจร โดยระยะแรก จะมี ๔ ช่องจราจร

(๓.๒) ทางรถไฟขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) จำนวน ๒ ทาง ออกแบบ เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า ๒ ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

(๓.๓) ทางรถไฟขนาดราง ๑.๐ เมตร (Meter Gauge) จำนวน ๒ ทาง โดยเป็นอุโมงค์ ๓ แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ ๒๑ กิโลเมตร ทางระดับดิน ยาวประมาณ ๓๙.๕ กิโลเมตร สะพานยาวประมาณ ๓๐ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

(๓.๔) พื้นที่เตรียมสำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและแก๊สธรรมชาติในอนาคต เพื่อสนับสนุนการขนส่ง น้ำมันและแก๊สธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ และชุมชนทั้ง ๒ ฝั่งของโครงการ สามารถเดินทางถึงกันด้วยสะพานลอย และทางลอดข้ามโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)

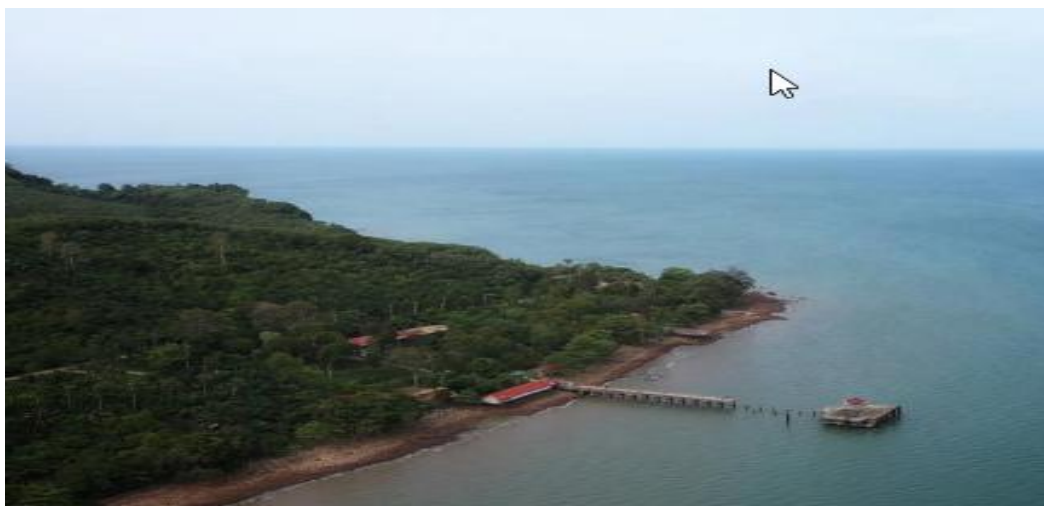


ภาพที่ ๒-๓๖ รูปตัดแนวเส้นทาง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๓)

(๔) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า โดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ ๒ ที่ ได้แก่ ท่าเรือน้ำแหลมรีว จังหวัดชุมพร และบริเวณแหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง จะดำเนินการภายใต้การพัฒนาพื้นที่ในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ หรือ SEC ที่จะจัดตั้งเป็นกฎหมายต่อไป รัฐบาลจึงได้กำหนดรูปแบบการลงทุนด้วยการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ PPP ให้สิทธิภาคเอกชนลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการเป็นระยะที่เหมาะสม แบ่งการลงทุนเป็นระยะ ๆ โดยฝั่งท่าเรือระนอง ๓ ระยะ ฝั่งท่าเรือชุมพร แบ่งเป็น ๔ ระยะ

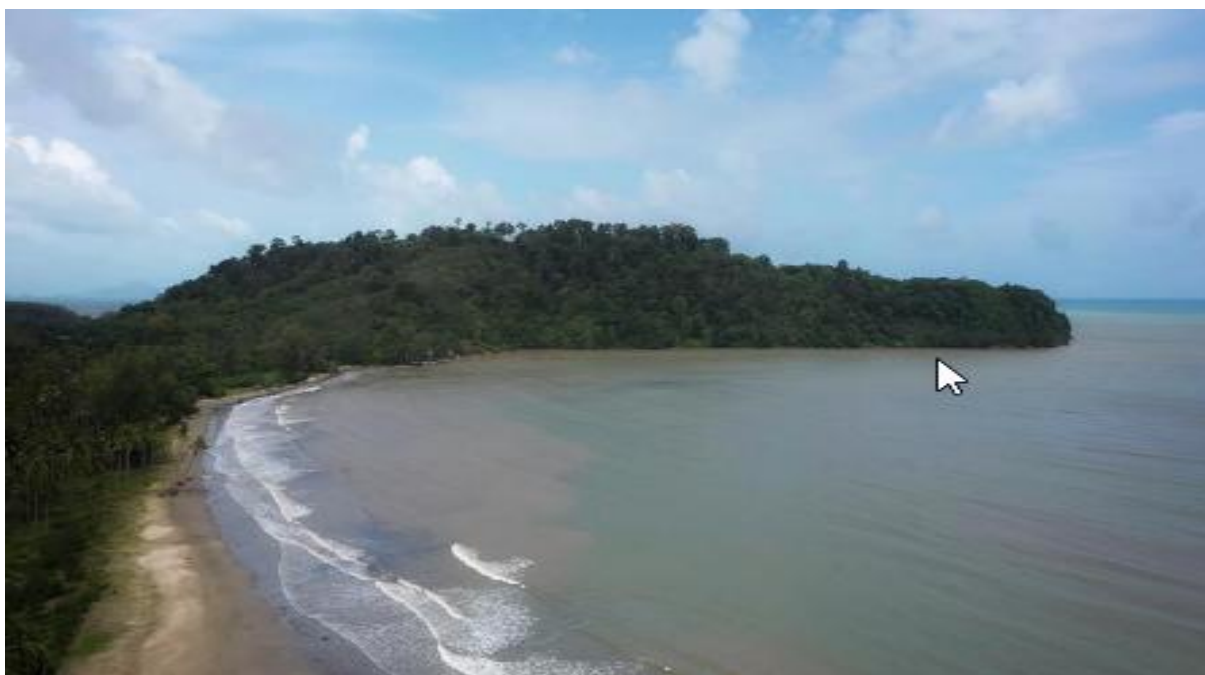
(๔.๑) ท่าเรือน้ำแหลมรีว จังหวัดชุมพร



ภาพที่ ๒-๓๗ ท่าเรือน้ำแหลมรีว จังหวัดชุมพร

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗.

(๔.๒) บริเวณแหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง



ภาพที่ ๒-๓๘ บริเวณแหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗)

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ ได้กำหนดไว้ ๔ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ ประมาณการลงทุนโครงการ

เนื้องานประกอบด้วยงานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร รองรับสินค้า ๔ ล้าน TEUs (Twenty foot Equivalent Unit) จำนวน ๑๑๘,๕๑๙.๕๐ ล้านบาท งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง รองรับสินค้า ๖ ล้าน TEUs จำนวน ๑๔๑,๗๑๖.๐๒ ล้านบาท งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๔ ช่องจราจร จำนวน ๑๙๕,๕๐๔.๐๐ ล้านบาท งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน ๖๐,๘๙๒.๕๖ ล้านบาท และค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๖,๒๑๒.๐๐ ล้านบาท

ระยะที่ ๒ ประมาณการลงทุนโครงการ

เนื้องานประกอบด้วยงานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร รองรับสินค้าเพิ่มอีก ๔ ล้าน TEUs จำนวน ๔๕,๖๔๔.๗๕ ล้านบาท งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง รองรับสินค้าเพิ่มอีก ๖ ล้าน TEUs จำนวน ๗๓,๑๖๔.๗๘ ล้านบาท งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือ โดยขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจาก ๔ ช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร จำนวน ๒๑,๙๑๐.๐๐ ล้านบาท และงานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน ๒๓,๙๕๒.๓๐ ล้านบาท

ระยะที่ ๓ ประมาณการลงทุนโครงการ

เนื้องานประกอบด้วยงานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร รองรับสินค้าเพิ่มอีก ๖ ล้าน TEUs จำนวน ๗๓,๒๒๑.๙๙ ล้านบาท งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง รองรับสินค้าเพิ่มอีก ๘ ล้าน TEUs จำนวน ๑๑๕,๙๒๙.๗๖ ล้านบาท และงานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน ๓๙,๓๖๑.๐๔ ล้านบาท

ระยะที่ ๔ ประมาณการลงทุนโครงการ

เนื้องานประกอบด้วยงานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร รองรับสินค้าเพิ่มอีก ๖ ล้าน TEUs จำนวน ๖๘,๒๘๐.๒๐ ล้านบาท และงานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน ๑๖,๘๙๗.๕๗ ล้านบาท



ภาพที่ ๒-๓๙ ลักษณะเส้นทางเดินเรือหลังจากมีการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๗.

รูปแบบการลงทุนของโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม คือ การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชน ลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการ เป็นระยะเวลา ๕๐ ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐ ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดิน ลงทุนทางรถไฟขนาด ๑.๐ เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชน ผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็น ดังนี้^๔

(๑) การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ พัฒนาให้สามารถ รองรับปริมาณสินค้า จำนวน ๖ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ระยะที่ ๒ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า เพิ่มขึ้น ๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๑๒ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ และระยะที่ ๓ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณ สินค้าเพิ่มขึ้น ๘ ล้าน TEUs รวมเป็น ๒๐ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙

(๒) การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น ๔ ระยะ ประกอบด้วย ระยะที่ ๑ พัฒนา ให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน ๔ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ระยะที่ ๒ พัฒนาให้สามารถรองรับ ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๔ ล้าน TEUs รวมเป็น ๘ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ ระยะที่ ๓ พัฒนาให้สามารถรองรับ ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๑๔ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ และ ระยะที่ ๔ พัฒนาให้สามารถ รองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๒๐ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๘๒

๒.๒.๓ แผนการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม

๑) การพัฒนาระบบโครงข่ายส่งเสริมการขนส่งของท่าเรือ

๑.๑) กรมทางหลวง

กรมทางหลวง มีภารกิจหลักในการพัฒนาและบำรุงโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเดินทาง ของประชาชนและการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยกรมทางหลวงมีโครงการสำคัญที่ช่วยรองรับระบบโครงข่าย ส่งเสริมการขนส่งของท่าเรือ คือ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองใหม่ซึ่งมี นิคมอุตสาหกรรมใหม่และมีโครงการมอเตอร์เวย์ M๖๑ สายชลบุรี – โคราซ – หนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อ โครงข่ายทางหลวงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือ โดยในช่วง บ่อทอง – ปราจีนบุรี (ทล.๓๕๙) ได้รับ จัดสรรงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘

๑.๒) กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบทมีโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ คือ โครงการถนนสายแยก ทล.๔๔ - ทล.๔๒๐ อำเภอกาญจนดิษฐ์ และอำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี สรุปรายละเอียดสำคัญของโครงการได้ ดังนี้

ความเป็นมาของโครงการ

สืบเนื่องมาจากการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายแยก ทล.๔๔ - ท่าเรือ อำเภอกาญจนดิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยผลการศึกษาดังกล่าว พบว่า ที่ตั้งโครงการอยู่ใกล้โบราณสถานในระยะทาง ๑ กิโลเมตร จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โดยโครงการดังกล่าวเป็นการสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อในเชิงพื้นที่

^๔ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๖)

แนวตะวันตก - ตะวันออก - เหนือ - ใต้ ให้ครอบคลุมพื้นที่ในสายทางถนนเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๔ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๑ และท่าเรือท่าทองเพื่อเพิ่มศักยภาพ สนับสนุนด้านอุตสาหกรรมการค้า รวมทั้งเพื่อความสะอาดปลอดภัยของผู้สัญจร

ลักษณะโครงการ

โครงการถนนสายแยก ทล.๔๔ - ทล.๔๒๐ อำเภอกาญจนดิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ครอบคลุมระหว่างท่าเรือท่าทองกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๔ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๑ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๒๐ แนวเส้นทางจุดเริ่มต้นโครงการ เริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๔ และบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๒๐ เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๑๒.๕๐ กิโลเมตร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

(๑) เชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้ระบบเกิดความสมบูรณ์ช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเมือง ทำให้การเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็ว

(๒) จัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่ง และบริการสาธารณะมีประสิทธิภาพ

(๓) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีเพียงพอ และมาตรการด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมบริการได้รับการส่งเสริมและพัฒนาอย่างมีระบบ ส่งเสริมการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว จังหวัดสุราษฎร์ธานีและพื้นที่ใกล้เคียง

สถานะโครงการ

ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว



ภาพที่ ๒-๔๐ แผนที่โครงการถนนสายแยก ทล.๔๔ - ทล.๔๒๐
อำเภอกาญจนดิษฐ์ และอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๑.๓) กรรมการขนส่งทางราง

กรรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R - map) โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๓.๑) ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟมีระยะทาง ๔,๐๔๔ กิโลเมตร ครอบคลุม ๔๗ จังหวัด แบ่งเป็นทางเดี่ยวระยะทาง ๙๖๓ กิโลเมตร ทางคู่ ๑๐๗ กิโลเมตร ทางสาม ๒,๙๗๔ กิโลเมตร

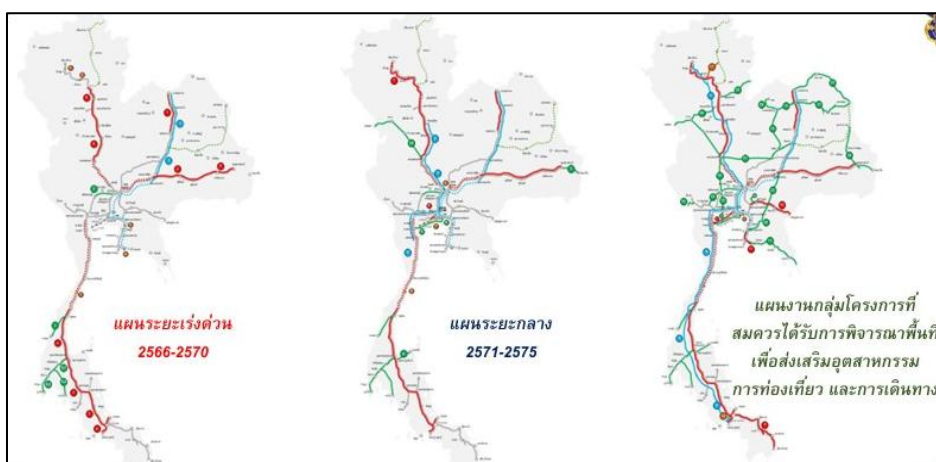
๑.๓.๒) รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ มีระยะทางรวม ๙๙๓ กิโลเมตร เปิดให้บริการไปแล้ว ๕ โครงการ ระยะทาง ๗๑๓ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๒ โครงการ ๒๘๐ กิโลเมตร และมีโครงการสำคัญ เช่น ๑) ชุมทางฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร ๒) ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๗ กิโลเมตร ๓) นครปฐม - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๙ กิโลเมตร ๔) หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘๔ กิโลเมตร ๕) ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร

๑.๓.๓) รถไฟทางคู่หนองคาย - มาบตาพุด ระยะทาง ๘๐๒ กิโลเมตร (ช่วงมาบตาพุด - ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๘๔ กิโลเมตร)

๑.๓.๔) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฯ สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ				
ลำดับ	แผนงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)		
		ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	
1	การพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่	218,466	118,553	
2	การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง	252,348	378,696	
3	การพัฒนาโครงการรถไฟสายใหม่	130,721	279,919	
4	การพัฒนาการรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/ แหล่งอุตสาหกรรม	3,261	7,132	
5	การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน เพื่อความปลอดภัย	12,320	-	
6	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่ง สินค้า	N/A	N/A	
7	โครงการด้านรถจักรและล้อเลื่อน	N/A	N/A	
8	การพัฒนาการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า	-	N/A	
9	การพัฒนาโครงสร้างราง	N/A	N/A	
รวม		617,116	784,300	
หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่มีแผนงาน N/A หมายถึง โครงการที่ได้รับงบประมาณแล้ว/ต้องยกเว้นวงเงินลงทุนภาครัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)				

ภาพที่ ๒-๔๑ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ



ภาพที่ ๒-๔๒ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ

๑.๔) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (โครงการ S๑) โดยสถานะโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง กทพ. เสร็จและสรุปรูปแบบการลงทุนร่วมกับการทำเรือแห่งประเทศไทย และใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ ๔,๔๔๕.๘๐ ล้านบาท โดยในการดำเนินโครงการฯ กทพ. จะพิจารณา คำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบ เช่น การศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการย้ายท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ออกจากพื้นที่กรุงเทพมหานครและได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



ภาพที่ ๒-๔๓ แนวสายทางโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ
สายบางนา-อ่าวไทย (ทางพิเศษสาย S๑)

๑.๕) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

รฟท. ได้จัดทำโครงการเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างท่าเรือประกอบด้วย

๑.๕.๑) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด โครงการแบ่งออกเป็น ๓ ช่วง ระยะทางรวม ๑๘๒ กิโลเมตร ประกอบด้วย

(๑) ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๔๓ กิโลเมตร ก่อสร้างทางรถไฟระดับดิน เพิ่มอีก ๑ ทาง เพื่อรองรับขบวนสินค้าโดยเฉพาะ เข้า - ออกบริเวณ ICD ลาดกระบัง รวมมีทางรถไฟทั้งหมด ๔ ทาง

(๒) ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ระยะทาง ๖๙ กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นทางคู้ยอยู่แล้ว และมี ๑ ทางที่มีเสาเข็มรองรับคั่นทางรถไฟแล้วเหลืออีก ๑ ทาง ที่ยังไม่มีเสาเข็มรองรับ จึงต้องปรับปรุง โดยตอกเสาเข็มรองรับคั่นทางรถไฟที่ยังไม่มีเสาเข็มรองรับ

(๓) ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด ระยะทาง ๗๐ กิโลเมตร เดิมเป็นทางเดี่ยว จึงต้องก่อสร้างเพิ่มอีก ๑ ทาง ให้เป็นทางคู่

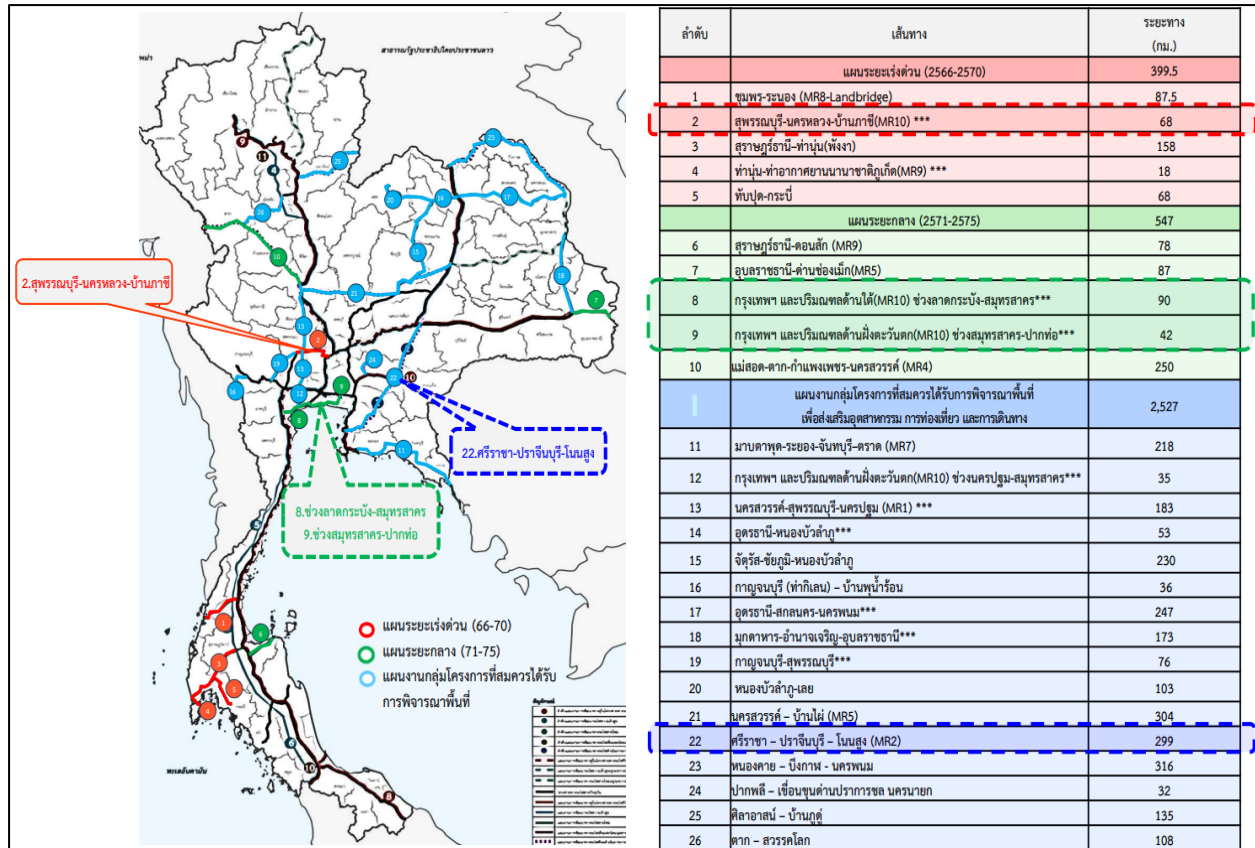


ภาพที่ ๒-๔๔ แผนที่โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ
ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด

สถานะโครงการฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณารายงาน EIA กระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางรางได้บรรจุโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง ๗๐ กิโลเมตร ไว้ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ (R-MAP) แผนระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้มีความสอดคล้องตามแผนภาพรวมการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ของ สกพอ. การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้วางแผนบรรจุโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ไว้ในแผนการลงทุนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ต่อไป

๑.๕.๒) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) ประกอบด้วยโครงการเชื่อมโยงระบบรางและท่าเรือสำคัญ ดังนี้



ภาพที่ ๒-๔๕ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

(๑) โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

เป็นการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดกว้าง ๑ เมตร ระยะทาง ๖๘ กิโลเมตร ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเป็นทางคู่เส้นทางใหม่ ๖๘ กิโลเมตร และใช้เส้นทางรถไฟเดิม (บริเวณสถานีบ้านดอนกลาง) ๘ กิโลเมตร จากบริเวณชุมทางบ้านภาชี ผ่านบริเวณอำเภอนครหลวง และต่อขยายไปถึงทางรถไฟสายสุพรรณบุรี เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือกับเส้นทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - หนองปลาตุก เพื่อรองรับการขนส่ง สินค้าระหว่างภาคใต้กับภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือได้สะดวก โดยไม่ต้องขนส่งผ่านเข้ามาในพื้นที่กรุงเทพฯ (บางชื่อ) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ



ภาพที่ ๒-๔๖ แผนที่โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงสุพรรณ - นครหลวง - ชุมทางบานภาชี

(๒) โครงการทางรถไฟสายใหม่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านใต้ (MR๑๐)

ช่วงลาดกระบัง - สมุทรสาคร

เป็นการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดกว้าง ๑ เมตร ระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งภาคตะวันออก เข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังพื้นที่ภาคใต้ แนวเส้นทางเริ่มจาก เขตลาดกระบัง และสิ้นสุดบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) จังหวัดสมุทรสาคร สถานะโครงการ กรมการขนส่งทางรางได้ศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น และบรรจุในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ต่อไป



ภาพที่ ๒-๔๗ แผนที่โครงการทางรถไฟสายใหม่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านใต้ (MR๑๐)

ช่วงลาดกระบัง - สมุทรสาคร

(๓) โครงการทางรถไฟสายใหม่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านฝั่งตะวันตก (MR๑๐) ช่วงสมุทรสาคร – ปากท่อ

เป็นการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดกว้าง ๑ เมตร ระยะทางประมาณ ๔๒ กิโลเมตร ขนานกับโครงข่ายทางหลวง เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังพื้นที่ภาคใต้ ภาคกลาง ภาคตะวันออก แนวเส้นทางเริ่มบริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) จังหวัดสมุทรสาคร สิ้นสุดทางหลวงหมายเลข ๔ อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี สถานะโครงการ กรมการขนส่งทางรางได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และบรรจุอยู่ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ต่อไป



**ภาพที่ ๒-๔๘ แผนผังโครงการทางรถไฟสายใหม่
กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านฝั่งตะวันตก (MR๑๐) ช่วงสมุทรสาคร – ปากท่อ**

(๔) โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงศรีราชา - ปราจีนบุรี - โนนสูง

เป็นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดกว้าง ๑ เมตร ระยะทางประมาณ ๒๙๙ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี สิ้นสุดที่อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา โดยแนวเส้นทางมีการเชื่อมโยงกับแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) สถานะโครงการ กรมการขนส่งทางรางได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และบรรจุอยู่ในแผนงานกลุ่มโครงการที่สมควรได้รับการพิจารณาพื้นที่ และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ต่อไป

๑.๖) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีโครงการที่เกี่ยวข้องสนับสนุนส่งเสริมศักยภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและรางเพื่อส่งเสริมศักยภาพการขนส่งของท่าเรือ ดังนี้

๑.๖.๑) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน มีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

(๑) โครงการศึกษาจัดเตรียมเอกสารและให้คำปรึกษาในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (วงเงินลงทุน ๔๕.๙๕๙๐ ล้านบาท)

(๒) การศึกษาความเหมาะสม ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (วงเงินลงทุน ๖๗.๘๑๕๖ ล้านบาท)

๑.๖.๒) การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรุงเทพมหานคร

สถานะปัจจุบัน อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา คาดว่าผลการศึกษาจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ ก่อนจัดทำแผนปฏิบัติการฯ นำเสนอกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการขับเคลื่อนต่อไป^๕

๑.๗) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.กทม.)

สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้นำเสนอโครงข่ายการเดินทางทางน้ำในกรุงเทพมหานคร และแนวทางการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำ ดังนี้

๑.๗.๑) โครงข่ายการเดินทางทางน้ำในกรุงเทพมหานคร

ระบบการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย มีทั้งแม่น้ำและคลองซึ่งเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่สำคัญของระบบการขนส่งสาธารณะที่รองรับการเดินทางสัญจรของประชาชนที่มีความต้องการเดินทางตามกิจวัตรประจำวัน และประกอบกิจกรรมอื่น ๆ รวมถึงกิจกรรมการท่องเที่ยว ประเทศไทยจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการเดินทางทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีการเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะทางถนนและรางแบบไร้รอยต่อ ตลอดจนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนภายในเขตเมืองและการเชื่อมโยงระหว่างเขตเมืองกับพื้นที่ต่อเนื่อง

โดยโครงข่ายการเดินทางทางน้ำของประเทศไทยในปัจจุบันที่มีการให้บริการเดินเรือโดยสารสาธารณะประจำเส้นทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม และคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) โดยมีระยะทางรวม ๖๕.๔ กิโลเมตร จำนวน ๑๐๓ ท่าเรือ ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย ๔๕,๑๐๐ คนต่อวัน ซึ่งการเข้าถึงการเดินทางทางน้ำ จากการสำรวจพบว่า ใช้การเดินทางเท้าร้อยละ ๖๑ ใช้รถโดยสารสาธารณะร้อยละ ๑๐ รถไฟฟ้าร้อยละ ๗ จักรยานยนต์รับจ้างร้อยละ ๗ รถสองแถวร้อยละ ๔ และระบบอื่น ๆ ร้อยละ ๑๑ นอกจากนี้ยังพบว่า มีการใช้การเดินทางเท้าและระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเข้าถึงการเดินทางทางน้ำรวมกันร้อยละ ๘๕ แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาทางเดินเท้าและการเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น

^๕ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๖.

๑.๗.๒) แนวทางการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำ

สำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร ได้มีแนวทางการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๕) ที่ สนข. จัดทำขึ้นโดยเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว คือ มีจำนวนเส้นทางทางน้ำเพิ่มขึ้น ๑๓๑.๒ กิโลเมตร รวมเป็น ๑๙๖.๒ กิโลเมตร จำนวนท่าเรือเพิ่มขึ้น ๙๗ แห่ง รวมเป็น ๒๐๐ แห่ง (โดยแบ่งเป็นระยะสั้น จำนวน ๖๖ แห่ง และระยะยาว จำนวน ๓๑ แห่ง) และรวมจำนวนผู้โดยสารปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จำนวน ๖๖,๐๖๐ คนต่อวัน ปี พ.ศ. ๒๕๗๕ จำนวน ๘๓,๔๘๔ คนต่อวัน โดยแบ่งเป็นแผนระยะสั้น และแผนระยะยาว ดังนี้

(๑) แผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) พัฒนาเส้นทางเดินเรือ ระยะทางรวมประมาณ ๗๔.๓ กิโลเมตร

(๑.๑) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง ระยะทาง ๒๕.๗ กิโลเมตร จำนวน ๒๓ ท่าเรือ

(๑.๒) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร จำนวน ๑๖ ท่าเรือ ช่วงสะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงวัดศรีบุญเรือง ระยะทาง ๑๗.๓ กิโลเมตร จำนวน ๒๘ ท่าเรือ และช่วงป้อมพระเมรุถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ (คลองบางลำพู) ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร จำนวน ๓ ท่าเรือ

(๑.๓) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์ - คลองบางกอกน้อย ช่วงประตูน้ำฉิมพลีถึงศิริราช ระยะทาง ๑๗.๑ กิโลเมตร จำนวน ๑๘ ท่าเรือ

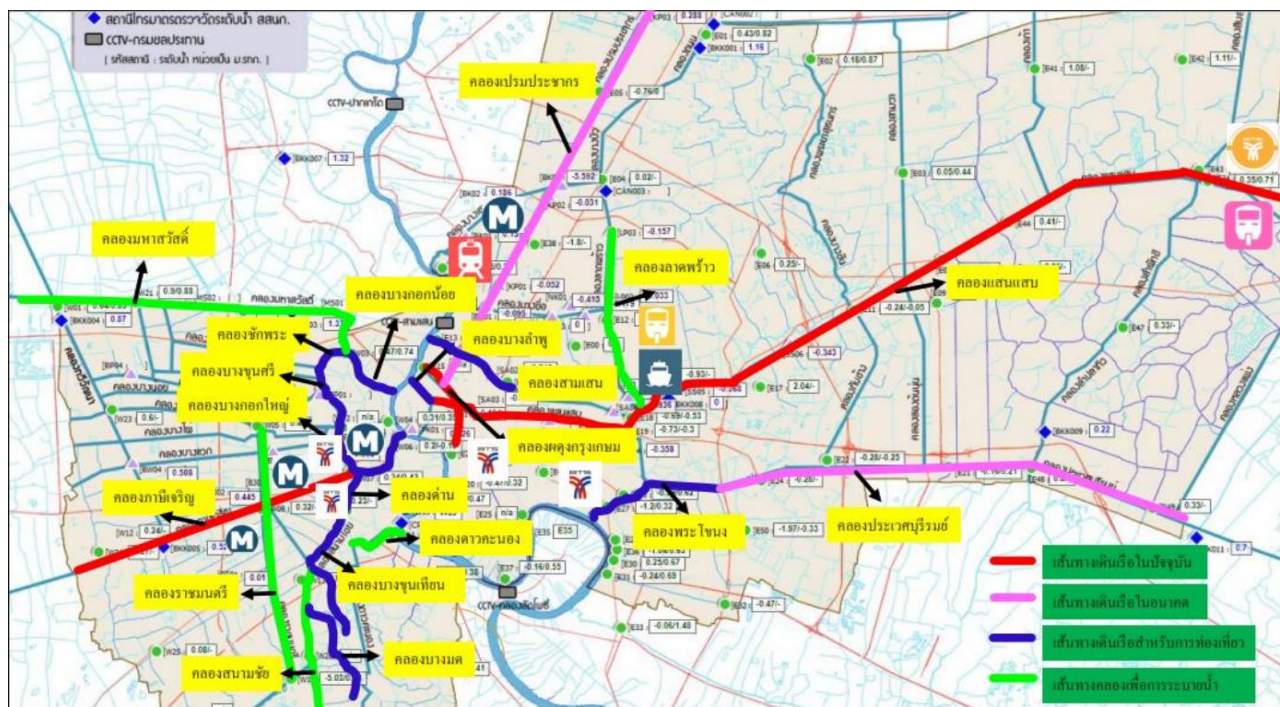
(๑.๔) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ถึงวัดชัยพฤกษ์มาลา ระยะทาง ๒๘ กิโลเมตร จำนวน ๑๓ ท่าเรือ

(๒) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕) พัฒนาเส้นทางเดินเรือ ระยะทางรวมประมาณ ๗๔.๓ กิโลเมตร

(๒.๑) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองเปรมประชากร ช่วงวัดรังสิตถึงบางซื่อ ระยะทาง ๒๐.๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๐ ท่าเรือ

(๒.๒) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนต่อขยาย ช่วงปากเกร็ดถึงที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี ระยะทาง ๑๕.๐ กิโลเมตร จำนวน ๓ ท่าเรือ

(๒.๓) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ส่วนต่อขยาย ช่วงตลาดเอี่ยมสมบัติถึงวัดสังฆราชา ระยะทาง ๒๑.๔ กิโลเมตร จำนวน ๘ ท่าเรือ



ภาพที่ ๒-๔๙ ภาพรวมเส้นทางการให้บริการเดินเรือในส่วนของการรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร

๑.๘) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑.๘.๑) โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อารีย์ (โครงการ S๑)

มีผลดีในการระบายการจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ
จุดขึ้น – ลงทางด่วนเพิ่มเติม

๑.๘.๒) ปัญหาบรรทุกขนาดใหญ่จุดเสียในเส้นทางทำให้การจราจรติดขัด ผู้ประกอบการควรตรวจเช็คความพร้อมสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ

๑.๘.๓) การซ่อมผิวถนนควรเข้าดำเนินการช่วงเวลากลางคืนโดยใช้วัสดุในการซ่อมแซมที่เสร็จรวดเร็วเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร

๑.๘.๔) ปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังตั้งแต่วเวลา ๐๗.๐๐ - ๑๗.๐๐ นาฬิกา เนื่องจากเวลาดังกล่าวเป็นช่วงชั่วโมงเร่งด่วนประกอบกับเป็นช่วงเวลาในการขนส่งสินค้าภายในท่าเรือแหลมฉบัง จึงส่งผลให้ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก การแก้ปัญหาอาจต้องเสียเวลาในการขนส่งสินค้าเพื่อหลีกเลี่ยงชั่วโมงเร่งด่วน

๒) แผนงานพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) และท่าเรือบก (Dry Port)

๒.๑) แผนงานพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal)

สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน เป็นพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมการรวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ เพื่อส่งต่อไปยังปลายทางค้า หรือทำหน้าที่

กระจายสินค้าที่มาจากการค้าไปยังแหล่งบริโภคตามภูมิภาคต่างๆ ช่วยสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้าแบบ Hub-and-Spoke ช่วยลดประมาณการบรรทุกสินค้าแบบไม่เต็มคัน (Less-than-Truckload) และรถเที่ยวเปล่าในขากลับ (Backhaul) นำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งและในภาพรวมด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยกรมการขนส่งทางบกได้เปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งสิ้น ๓ แห่ง ซึ่งจะกระจายตัวตามชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ๑) สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า (ด้านทิศตะวันออก) ในท้องที่แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ๒) สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง (ด้านทิศเหนือ) ในท้องที่ตำบลคลองสี่ อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และ ๓) สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล (ด้านทิศตะวันตก) ในท้องที่ตำบลบางเตย อำเภอสามปราชญ์ จังหวัดนครปฐม โดยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓

นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบกยังพัฒนาสถานีขนส่งสินค้ารองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศและเชื่อมโยงระบบราง ได้แก่

๒.๑.๑) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย

- ที่ตั้งตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด่านพรมแดนเชียงของ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย)

- เนื้อที่ : ๓๓๕ - ๑ - ๑๐.๖ ไร่

- เชื่อมต่อรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

- รองรับเส้นทาง R๓A เชื่อมต่อไทย - สปป.ลาว - จีนฝั่งตะวันตก (นครคุนหมิง)

- รูปแบบการลงทุน : PPP ๑๕ ปี ภาครัฐลงทุนค่าที่ดินและค่าก่อสร้างทั้งหมด

ภาคเอกชนลงทุนเครื่องมือและอุปกรณ์รับความเสี่ยงทางด้านรายได้และรับผิดชอบ O&M

- สถานะปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบก เปิดให้บริการโครงการระยะที่ ๑ (Soft Opening) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ระหว่างกระบวนการคัดเลือกเอกชน (PPP) ตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ (รองรับการเชื่อมต่อระบบราง) โดยมีความก้าวหน้าของการก่อสร้างร้อยละ ๑๕.๙๑๖ (ณ พ.ย. ๒๕๖๗) และมีแผนเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๒.๑.๒) ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

- ที่ตั้ง อำเภออาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ประชิดชายแดน นครพนมบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม - คำม่วน)

- เนื้อที่ : ๑๒๑-๓-๖๗ ไร่

- เชื่อมต่อรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ - นครพนม

- รองรับเส้นทาง R๑๒ เชื่อมต่อไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีนตอนใต้

(นครพนมหนึ่ง)

- รูปแบบการลงทุน : PPP ๓๐ ปี ภาครัฐ ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง และอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ ภาคเอกชน ก่อสร้างอาคารที่ก่อให้เกิดรายได้ ลงทุนเครื่องมือและอุปกรณ์ รับความเสี่ยงทางด้านรายได้ และรับผิดชอบ O&M

- สถานะปัจจุบัน ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน (PPP) เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ กับบริษัท เอสเอซีแอล จำกัด และอยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งในส่วนที่ภาครัฐและเอกชนรับผิดชอบ โดยมีความก้าวหน้าของการก่อสร้างร้อยละ ๘๕.๒๑๓ (ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗) โดยมีแผนเปิดให้บริการ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

โดยศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย และ ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม จะทำหน้าที่รองรับและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนน ระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่งบนเส้นทาง R๓A และเส้นทาง R๑๒ ตามลำดับ ซึ่งทั้งสองเส้นทางถือเป็น เส้นทางที่เชื่อมต่อการขนส่งไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ให้มีศักยภาพและมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ สถานีขนส่งสินค้าทั้ง ๒ แห่งดังกล่าว ยังรองรับการเชื่อมต่อและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง กับระบบราง (Modal Shift) โดยได้บูรณาการเชื่อมต่อกับแนวการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ของทางรถไฟ แห่งประเทศไทย ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และโครงการรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ - นครพนม อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) รวมทั้งยังมีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรองรับการปฏิบัติงาน ของหน่วยตรวจสอบสินค้า (CIQ) เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออกได้แบบเบ็ดเสร็จ ในจุดเดียว (One Stop Service) ภายในโครงการอีกด้วย และเนื่องจากองค์ประกอบด้านกายภาพที่มีความเหมาะสม ในการเป็นท่าเรือบก (Dry Port) โดยมีพื้นที่รองรับการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วย CIQ และรองรับการเชื่อมต่อกับ ระบบรางที่ภาครัฐพัฒนาเป็นระบบการขนส่งหลัก (Backbone) เชื่อมต่อแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือต่าง ๆ ของ ประเทศ กรมการขนส่งทางบกจึงได้ขึ้นทะเบียน ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของจังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เป็น “ท่าเรือบกที่มีความสำคัญในระดับนานาชาติ (Dry Port of International Importance)” ของประเทศไทย ภายใต้ UNESCAP Intergovernmental Agreement on Dry Ports เพื่อประเทศต่าง ๆ เห็นความสำคัญและช่วยสนับสนุนส่งเสริมการดำเนินงานของสถานีขนส่งสินค้า ทั้ง ๒ แห่ง รวมถึงท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศไทยอีกทางหนึ่ง

ซึ่งนอกจากจะพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ระหว่างประเทศแล้ว ยังดำเนินการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยกรมการขนส่งทางบก มีการดำเนินโครงการ ดังนี้

๒.๑.๓) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี

- ที่ตั้ง ตำบลท่าโรงช้าง อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- เนื้อที่ ๑๕๑ ไร่ ๖๕.๕ ตารางวา
- สถานะปัจจุบัน อยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒
- ศักยภาพของโครงการ
 - ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๑ (สายเอเชีย) พื้นที่โดยรอบ เป็นแหล่งอุตสาหกรรม และ Logistics Hub ของภาคเอกชน
 - มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทางถนนในพื้นที่ภาคใต้ และภูมิภาคอื่น ในประเทศ รวมถึงช่วยสนับสนุนโครงข่ายระบบรางของประเทศ

•สามารถรองรับอุตสาหกรรมการผลิต อุปโภคบริโภค การขนส่งสินค้าและ
โลจิสติกส์ของภาคธุรกิจ

- แนวทางการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) **ภาครัฐ** ลงทุนค่าที่ดิน และค่าก่อสร้าง
ภาคเอกชน ลงทุนเครื่องมือ และอุปกรณ์ รับความเสี่ยงทางด้านรายได้ และรับผิดชอบ O&M ระยะเวลา ๒๐ ปี

นอกจากนั้น ยังดำเนินการให้สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) สนับสนุนส่งเสริม
การดำเนินงานท่าเรือต่างๆ ของประเทศ ได้แก่

๒.๒) แผนงานพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard (CY)) ของการรถไฟ แห่งประเทศไทย (รฟท.)

ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนน
กับทางรถไฟ รองรับการขนส่งต่อเนื่องด้วยการใช้ระบบตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้า
ในลักษณะ Hub and Spoke ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น Feeder และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะ
ทางไกล ปัจจุบันย่านเก็บกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของ รฟท. ประกอบด้วย ๑) CY ของการรถไฟ จำนวน ๑๕ แห่ง
๒) CY ในพื้นที่การรถไฟฯ แต่เอกชนพัฒนา จำนวน ๖ แห่ง ๓) CY ในพื้นที่เอกชนที่เอกชนพัฒนา จำนวน ๒ แห่ง
และ ๔) ICD ในปัจจุบัน จำนวน ๑ แห่ง รายละเอียดดังนี้

๒.๒.๑) CY ของการรถไฟ จำนวน ๑๕ แห่ง ได้แก่

(๑) สถานีศิวาสถา (จังหวัดอุดรธานี) ขนาดพื้นที่ ๑๗,๗๑๖ ตร.ม. รองรับสินค้า
๒๒,๐๐๐ ทีอียู หรือ ๓๙๐,๐๐๐ ตัน สินค้าที่มีการขนส่ง คือ ดินขาว โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต

(๒) สถานีนาทา (จังหวัดหนองคาย) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

(๓) สถานีหนองตะไก้ (จังหวัดอุดรธานี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

(๔) สถานีอุดรธานี (จังหวัดอุดรธานี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

(๕) สถานีโนนพยอม (จังหวัดขอนแก่น) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

(๖) สถานีท่าพระ (จังหวัดขอนแก่น) ขนาดพื้นที่ ๑๔,๔๘๐ ตร.ม. รองรับสินค้า
๒๐,๐๐๐ ทีอียู หรือ ๓๖๐,๐๐๐ ตัน สินค้าที่มีการขนส่ง คือ น้ำตาล และข้าวมอลต์ โดยมีลักษณะพื้นที่เป็น
คอนกรีต

(๗) สถานีชุมทางบัวใหญ่ (จังหวัดนครราชสีมา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต

(๘) สถานีชุมทางบ้านกระโดน (จังหวัดนครราชสีมา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต

(๙) สถานีกุดจิก (จังหวัดนครราชสีมา) ขนาดพื้นที่ ๑๕,๐๑๐ ตร.ม. รองรับสินค้า
๒๐,๐๐๐ ทีอียู หรือ ๓๖๐,๐๐๐ ตัน สินค้าที่ขนส่ง คือ ข้าวสาร (ขณะนี้ไม่มีการขนส่ง) โดยมีลักษณะพื้นที่
เป็นคอนกรีต

(๑๐) ที่หยุดรถท่าม่วง (จังหวัดกาญจนบุรี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

(๑๑) สถานีสระบุรี (จังหวัดสระบุรี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต

(๑๒) สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ขนาดพื้นที่ ๒๕,๒๖๐ ตร.ม.
รองรับสินค้า ๒๕,๐๐๐ ทีอียู หรือ ๔๕๐,๐๐๐ ตัน มีการขนส่ง ยางพารา น้ำยาง และไม้ยาง โดยมีลักษณะพื้นที่
เป็นคอนกรีต

(๑๓) สถานีชุมทางหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

- (๑๔) สถานีปาดังเบซาร์ (จังหวัดสงขลา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต
(๑๕) สถานีนาประดู่ (จังหวัดปัตตานี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

๒.๒.๒) CY ในพื้นที่การรถไฟฯ แต่เอกชนพัฒนา จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่

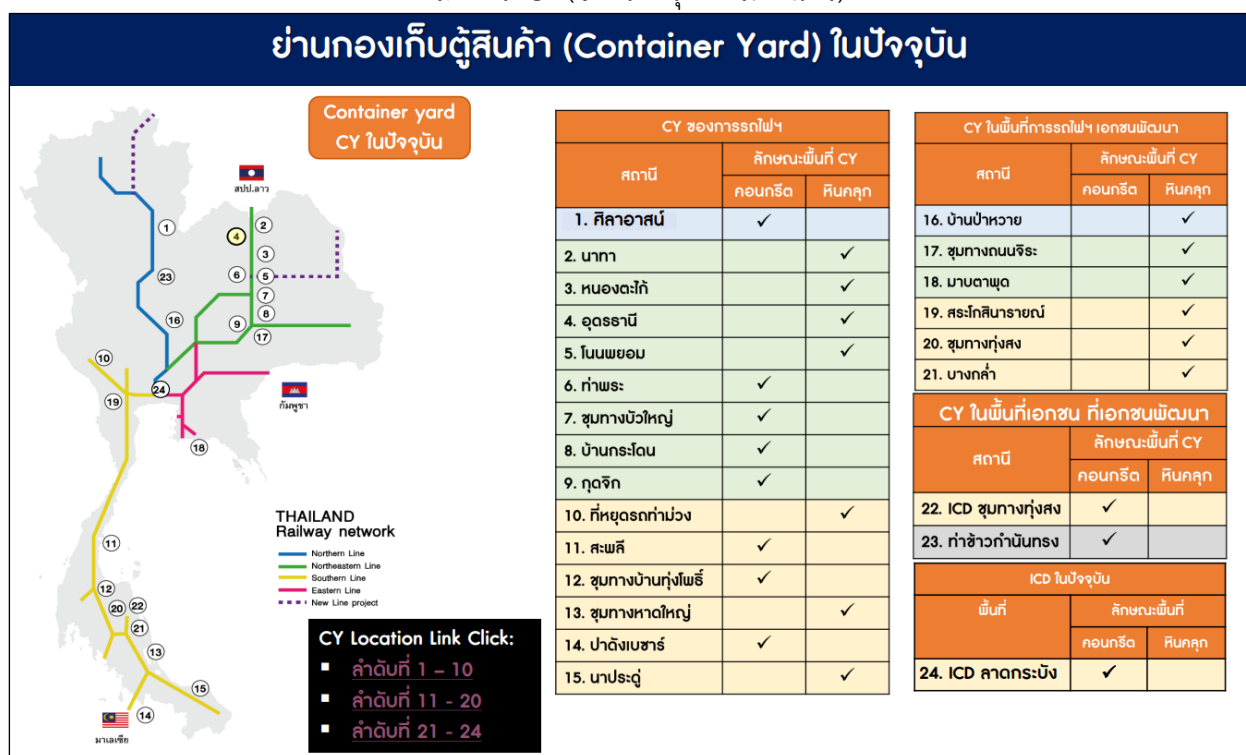
- (๑) สถานีบ้านป่าหวาย (จังหวัดลพบุรี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก
(๒) สถานีชุมทางถนนจิระ (จังหวัดนครราชสีมา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก
(๓) สถานีมาบตาพุด (จังหวัดระยอง) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก
(๔) สถานีสระโกสินารายณ์ (จังหวัดราชบุรี) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก
(๕) สถานีชุมทางทุ่งสง (จังหวัดนครศรีธรรมราช) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก
(๖) สถานีบางกล้า (จังหวัดสงขลา) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นหินคลุก

๒.๒.๓) CY ในพื้นที่เอกชนที่เอกชนพัฒนา จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่

- (๑) สถานี ICD (จังหวัดนครศรีธรรมราช) ชุมทางทุ่งสง โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต
(๒) สถานีท่าข้าวกำนันทรง (จังหวัดนครศรีธรรมราช) โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นคอนกรีต

๒.๒.๔) ICD ในปัจจุบัน จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่

- ICD ลาดกระบัง (จังหวัดกรุงเทพมหานคร)



ภาพที่ ๒-๕๐ ย่านเก็บกองสินค้า (CY) ในปัจจุบัน

ย่านเก็บกองสินค้า (CY) บนโครงข่ายทางรถไฟบางแห่งที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาต่อยอดให้มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และพิธีการด้านศุลกากรต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนการพัฒนาโครงการท่าเรือบก และ Logistics Park (นิคมอุตสาหกรรมขนส่ง) บริเวณสถานีรถไฟโนนพยอม

ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ปัจจุบัน บริษัท เอ็น ดี ซี โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟในบริเวณภาคอีสานที่ใช้ CY แห่งนี้ในการเป็นจุดขนถ่ายสินค้าทางบกสู่รางเพื่อขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ตำบลโนนสูง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการจัดทำแผนพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ดังนี้



ภาพที่ ๒-๕๑ แผนพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

ทั้งนี้ ในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าบนโครงข่ายทางรถไฟจะต้องพิจารณาให้บูรณาการกับโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการเชื่อมโยงการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์

๒.๓) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรือบก (Dry Port) ทำหน้าที่เสมือนท่าเรือบริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศในการรองรับการขนส่งสินค้า สามารถดำเนินพิธีการทางศุลกากรเพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว เชื่อมโยงระบบการขนส่งตั้งแต่ ๒ รูปแบบขึ้นไป โดยเน้นการขนส่งทางรางเป็นหลัก ซึ่งเป็นไปตามความตั้งใจของการทำเรือแห่งประเทศไทยที่จะส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนน เป็นทางราง ตามนโยบายของรัฐบาล สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งมีการจัดลำดับการพัฒนาพื้นที่และการเปิดให้บริการท่าเรือบก (Dry Port) ดังนี้



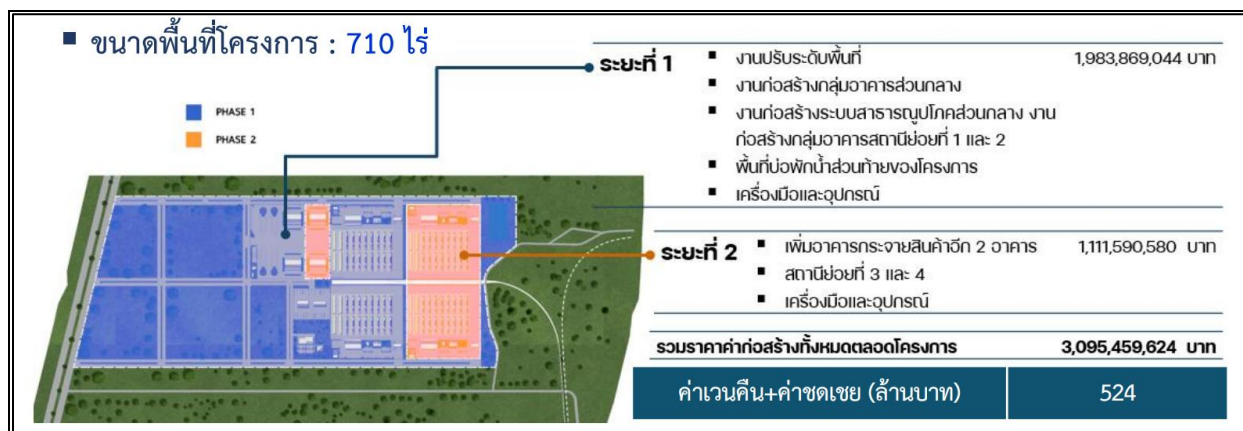
ภาพที่ ๒-๕๒ แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือแบบแห้ง (Dry Port)

ทั้งนี้ จากการศึกษา พบว่า โครงการพัฒนาท่าเรือแบบแห้ง (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ในพื้นที่ประมาณ ๗๑๐ ไร่ บริเวณสถานีรถไฟโนนพยอม อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นท่าเรือแบบแห้งได้ เพราะมีจุดเด่นทางภูมิศาสตร์ สามารถครอบคลุมการขนส่งบริเวณภาคอีสานตอนบน และตอนกลาง มีความพร้อมด้านเศรษฐกิจ มีแผนพัฒนาผังเมืองไปสู่ภูมิภาคอาเซียน และมีสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรสนับสนุน สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมระหว่างทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงการท่าเรือแบบแห้ง (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น เพื่อสนับสนุนการส่งออกจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น สินค้าเกษตร อาหารแปรรูปฯ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระบบราง ถนน และทางน้ำ รองรับการขนส่งสินค้าในระยะที่ ๑ ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ TEU สูงสุดที่ ๔๐๐,๐๐๐ TEU



ภาพที่ ๒-๕๓ โครงการพัฒนาท่าเรือแบบแห้ง (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น

ทั้งนี้ กทท. ได้กำหนดแผนการดำเนินงานและวงเงินลงทุนของโครงการฯ ดังนี้



ภาพที่ ๒-๕๔ ขนาดพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น

แผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ดังนี้

(๑) ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ กทท. ศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ และศึกษารูปแบบการลงทุน

(๒) ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙ เสนอรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมกับภาคเอกชน และเสนอประมวลเรื่องเข้ากระทรวงคมนาคม

(๓) ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๒ ดำเนินการตามรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นสถานีขนส่งสินค้ามี ๒ รูปแบบสำคัญ คือ สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งทั้ง ๒ รูปแบบมีความคล้ายกัน โดยส่วนที่แตกต่างกันคือ Truck Terminal หากมีพื้นที่สำหรับรองรับการตรวจปล่อยสินค้าของเจ้าหน้าที่หน่วยงาน CIQ ก็จะสามารถพัฒนาเป็น Dry Port ได้ เพื่อรองรับการตรวจปล่อยนอกเขตท่าเทียบเรือได้ โดยเฉพาะสถานีที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับระบบราง เพื่อทำการรับ - ส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือ (Ports) รองรับการแข่งขันส่งตู้สินค้านี้ระหว่างประเทศแต่หากไม่มีฟังก์ชันดังกล่าว จะเป็นสถานีขนส่งสินค้าที่เน้นการขนส่งภายในประเทศ (Domestic) เป็นหลัก

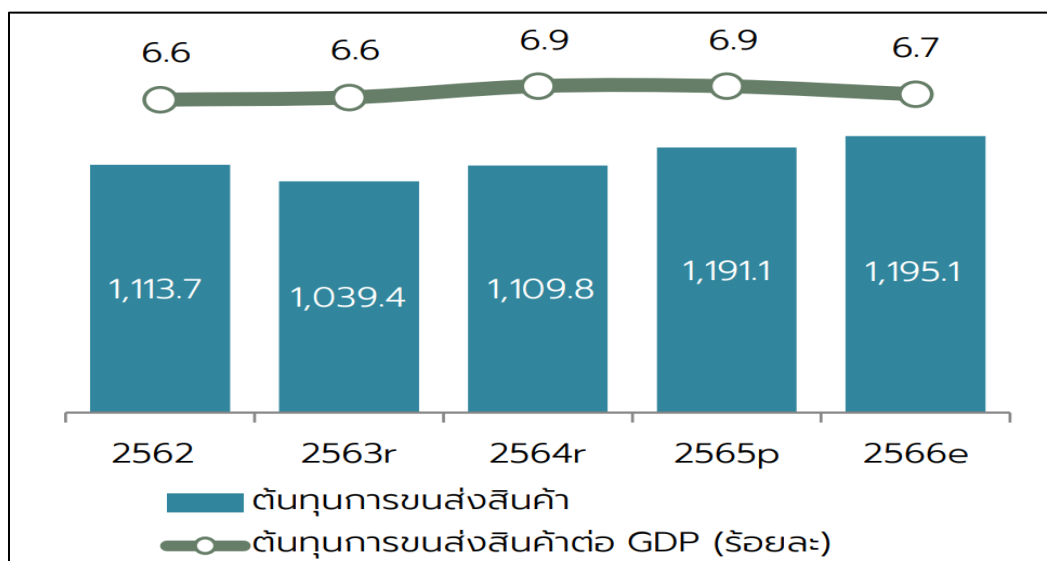
อย่างไรก็ตาม หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีแผนการดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์หลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ของกรมการขนส่งทางบก ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย หน่วยงานต่าง ๆ จึงได้มีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนด้านการลงทุนของรัฐ โดยคำนึงถึงประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุดของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแต่ละแห่งด้วยแล้ว

๒.๓ สภาพข้อมูลการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวในภาพรวมทางน้ำของประเทศไทย

๒.๓.๑ ภาพรวมการขนส่งสินค้าของไทย

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๗ ต่อ GDP โดยมีมูลค่า ๑,๑๙๕.๑ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก ๑,๑๙๑.๑ พันล้านบาท ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๓

โดยต้นทุน การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นผลจากการขยายตัวของต้นทุนบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ โดยกิจกรรม การขนส่งแบบ Last-Mile Delivery ขยายตัวเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับทิศทางของธุรกิจ e-Commerce ที่เติบโต อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปัจจัยราคาที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้ายังคงอยู่ในระดับสูง



ภาพที่ ๒-๕๕ การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้า
ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖,
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ^๖

ภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีปริมาณรวม ๕๔๗,๐๘๒ พันตัน ลดลงจาก ๕๗๙,๑๓๙ พันตัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หรือลดลงร้อยละ ๕.๕๔ โดยการขนส่งสินค้าลดลงเกือบทุกรูปแบบ ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการค้าระหว่างประเทศที่ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีมูลค่า ๙.๘๑ ล้านล้านบาท ลดลงจาก ๙.๙๔ ล้านล้านบาทในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หรือลดลงร้อยละ ๑.๓ และการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่ปรับลดลง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าผลผลิต) มีค่า ๙๘.๕ ลดลงจาก ๑๐๑.๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ สะท้อนให้เห็นว่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรมมีการชะลอตัว อย่างไรก็ดี ช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ถึงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ปริมาณและมูลค่าการนำเข้า – ส่งออกสินค้า มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีก่อนหน้า

^๖ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๐).

รูปแบบการขนส่ง	2562	2563	2564	2565	2566
ทางถนน ^{/1}	483,168	469,639	456,489	460,316	428,426
ขยายตัว (ร้อยละ)	-2.80	-2.80	-2.80	0.84	-6.93
ทางราง ^{/2}	10,262	11,510	11,456	11,367	12,117
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.29	12.16	-0.47	-0.78	6.60
ทางน้ำ ^{/3}	117,771	103,271	111,852	107,425	106,509
- ลำน้ำ	55,999	49,248	46,405	38,994	32,916
- ชายฝั่ง	61,772	54,023	65,447	68,431	73,593
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.20	-12.31	8.31	-3.96	-0.85
ทางอากาศ ^{/4}	78	32	20	31	30
ขยายตัว (ร้อยละ)	-19.97	-58.97	-37.50	55.00	-3.23
รวม	611,279	584,452	579,817	579,139	547,082
ขยายตัว (ร้อยละ)	-0.06	-4.39	-0.79	-0.12	-5.54

ภาพที่ ๒-๕๖ การเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖,
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ พบว่าการขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗๘.๓๑ ลดลงจากร้อยละ ๗๙.๔๘ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ รองลงมา ได้แก่ ทางน้ำคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๙.๔๗ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑๘.๕๕ และทางรางคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒.๒๑ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๙๖ ในขณะที่ทางอากาศมีสัดส่วนคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๐.๐๑ ตามลำดับ

	ทางถนน 	ทางน้ำ 	ทางราง 	ทางอากาศ 
2565	79.48	18.55	1.96	0.01
2566	78.31	19.47	2.21	0.01

ภาพที่ ๒-๕๗ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖,
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

๒.๓.๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย

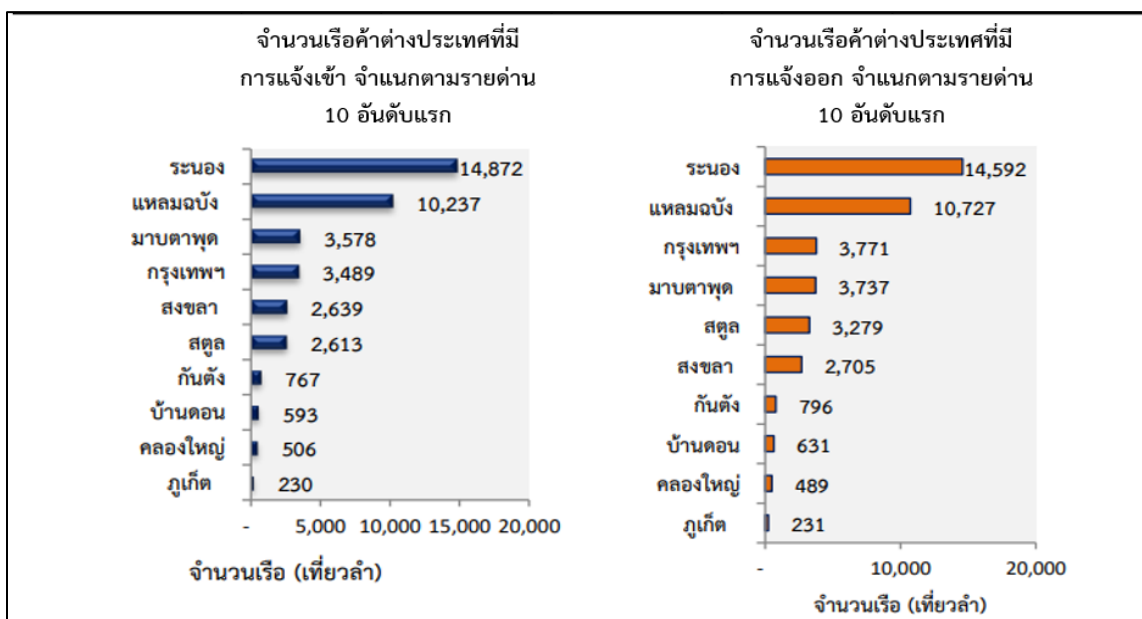
๑) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล กรมเจ้าท่าได้ทำการจัดเก็บข้อมูลจำนวนเรือและปริมาณสินค้าที่เข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลปี ๒๕๖๖ จากระบบ Single windows @Marine Department (SW@MD) ดังนี้

๑.๑) ภาพรวมของข้อมูลจำนวนเรือสินค้า

๑.๑.๑) จำนวนเรือค้าต่างประเทศ มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าที่มีการแจ้งเข้า - ออก ตามด่านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเล ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๕๑,๐๔๐ เทียบลำ โดยแยกเป็นเรือค้าต่างประเทศ ๘๑,๕๘๘ เทียบลำ และเป็นเรือค้าชายฝั่งทั้งหมด ๖๙,๔๕๒ เทียบลำ

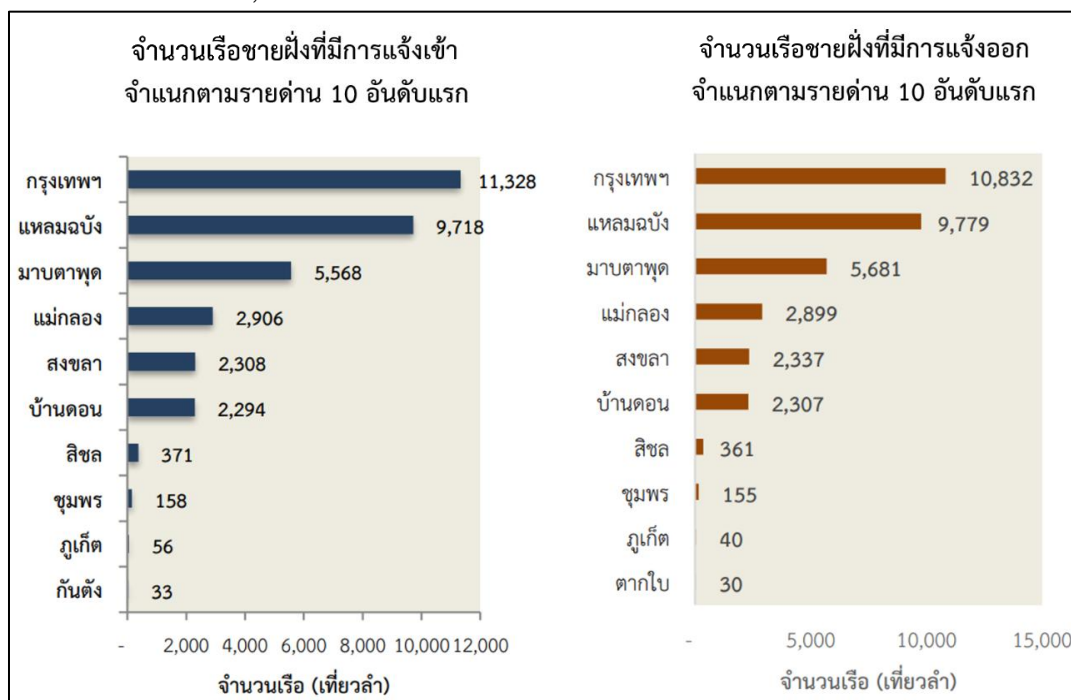
ตารางที่ ๒-๓ จำนวนเรือและปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทเรือ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ประเภทเรือ		จำนวนเรือ (เทียบลำ)			ปริมาณสินค้า (ตัน)
		เรือทั้งหมด	เรือเปล่า	เรือสินค้า	
เรือค้าต่างประเทศ	ขาเข้า	40,072	23,312	16,760	181,438,482.763
	ขาออก	41,516	22,621	18,895	186,924,473.046
	รวม	81,588	45,933	35,655	368,362,955.809
เรือค้าชายฝั่ง	ขาเข้า	34,894	15,447	19,447	34,241,366.680
	ขาออก	34,558	12,672	21,886	39,352,111.140
	รวม	69,452	28,119	41,333	73,593,477.820
รวมทั้งสิ้น	ขาเข้า	74,966	38,759	36,207	215,679,849.443
	ขาออก	76,074	35,293	40,781	226,276,584.186
	รวม	151,040	74,052	76,988	441,956,433.629



ภาพที่ ๒-๕๘ แสดงจำนวนเรือค้าต่างประเทศ จำแนกตามรายด่าน ๑๐ อันดับแรก

๑.๑.๒) จำนวนเรือค้าขายฝิ่น เป็นเรือที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ ภายในประเทศโดยมีการแจ้งเข้า – ออก ที่ด่านศุลกากรว่าเป็นเรือค้าขายฝิ่น ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีจำนวนเรือแจ้งเข้า – ออก รวมทั้งสิ้น ๖๙,๔๕๒ เที่ยวลำ แยกเป็นขาเข้าและขาออก ได้ดังนี้



ภาพที่ ๒-๕๙ แสดงจำนวนเรือค้าขายฝิ่น จำแนกตามรายด่าน ๑๐ อันดับแรก

๑.๒) ภาพรวมของข้อมูลปริมาณสินค้า

ปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเลที่มีการแจ้งเข้า – ออก ตามด่านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเลในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ รวมทั้งสิ้นประมาณ ๔๔๑.๙๕๖ ล้านตัน เป็นเรือค้าต่างประเทศประมาณ ๓๖๘.๓๖๓ ล้านตัน เรือค้าขายฝิ่นประมาณ ๗๓.๕๙๓ ล้านตัน รายละเอียดดังต่อไปนี้

๑.๒.๑) ปริมาณสินค้าของเรือค้าต่างประเทศ

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ปริมาณสินค้าของเรือค้าต่างประเทศทั้งขาเข้า/ขาออก รวมประมาณ ๓๖๘.๓๖๒ ล้านตัน แบ่งเป็นเรือขาเข้าประมาณ ๑๘๑.๔๓๘ ล้านตัน และเรือขาออก ประมาณ ๑๘๖.๙๒๔ ล้านตัน เมื่อจำแนกตามประเภทสินค้าพบว่า สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประมาณ ๑๒๑.๔๒๓ ล้านตัน รองลงมาคือ สินค้าเบ็ดเตล็ดประมาณ ๑๑๙.๗๔๔ ล้านตัน และโลหะภัณฑ์ประมาณ ๒๓.๐๕๕ ล้านตัน สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งน้อยที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ คือ สิ่งมีชีวิตประมาณ ๐.๐๐๖๖ ล้านตัน

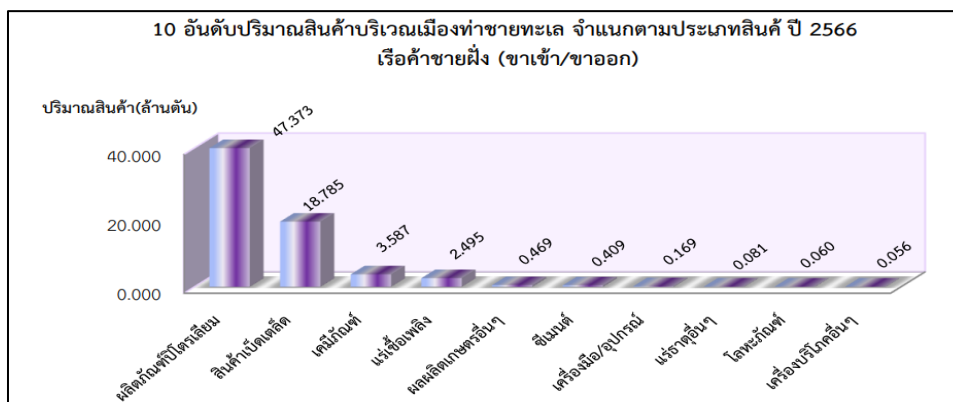


ภาพที่ ๒-๖๐ แสดงปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล
จำแนกตามประเภทสินค้า ปี ๒๕๖๖

ที่มา : รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.^๗

๑.๒.๒) ปริมาณสินค้าของเรือค้าชายฝั่ง

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ปริมาณสินค้าของเรือค้าชายฝั่งทั้งขาเข้า/ขาออก รวมประมาณ ๗๓.๕๙๓ ล้านตัน แบ่งเป็นเรือขาเข้าประมาณ ๓๔.๒๑๔ ล้านตัน และเรือขาออกประมาณ ๓๙.๓๕๒ ล้านตัน เมื่อจำแนกตามประเภทสินค้าพบว่า สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประมาณ ๔๗.๓๗๓ ล้านตัน รองลงมาคือ สินค้าเบ็ดเตล็ดประมาณ ๑๘.๗๘๕ ล้านตัน และเคมีภัณฑ์ประมาณ ๓.๕๘๗ ล้านตัน ตามลำดับ สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งน้อยที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ คือ อาหารสัตว์ประมาณ ๐.๐๐๔๗ ล้านตัน

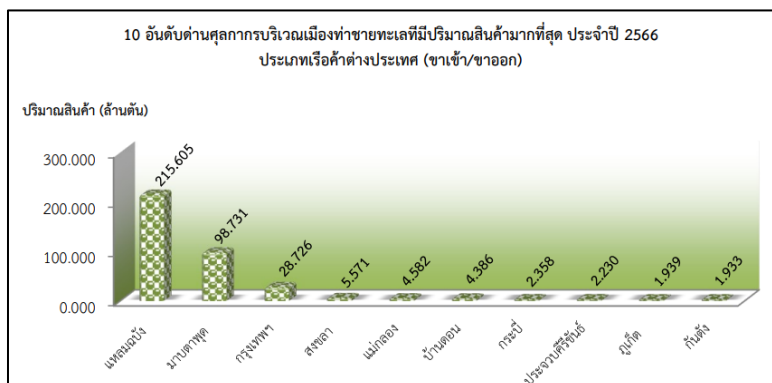


ภาพที่ ๒-๖๑ แสดงปริมาณสินค้าของเรือสินค้าชายฝั่ง จำแนกตามประเภทสินค้า ปี ๒๕๖๖

ที่มา : รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

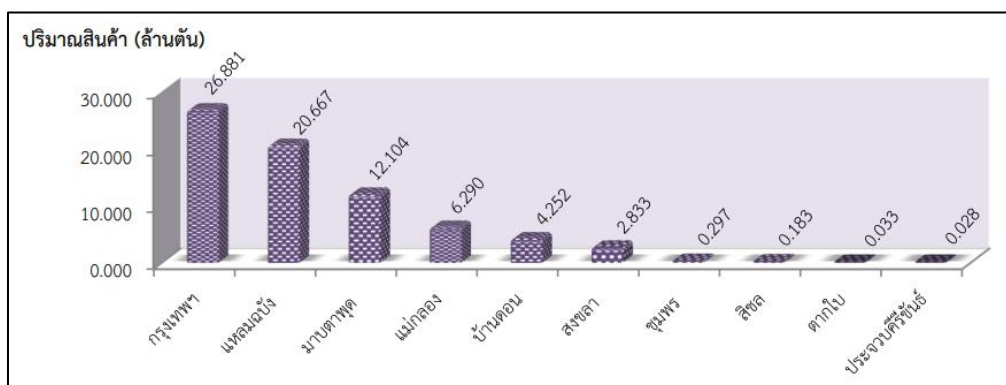
^๗ รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. ๒๕๖๖.กรมเจ้าท่า. (๒๕๖๖).

ปริมาณสินค้าของเรือค้าต่างประเทศจำแนกตามด่านศุลกากรที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด ๑๐ อันดับแรก ดังนี้



ภาพที่ ๒-๖๒ แสดงปริมาณสินค้าของเรือค้าต่างประเทศจำแนกตามด่านศุลกากร ปี ๒๕๖๖
ที่มา : รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

ปริมาณสินค้า ณ ด่านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเลที่มีปริมาณสินค้ามากที่สุด ๑๐ อันดับ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประเภทเรือค้าชายฝั่ง (ขาเข้า/ขาออก)



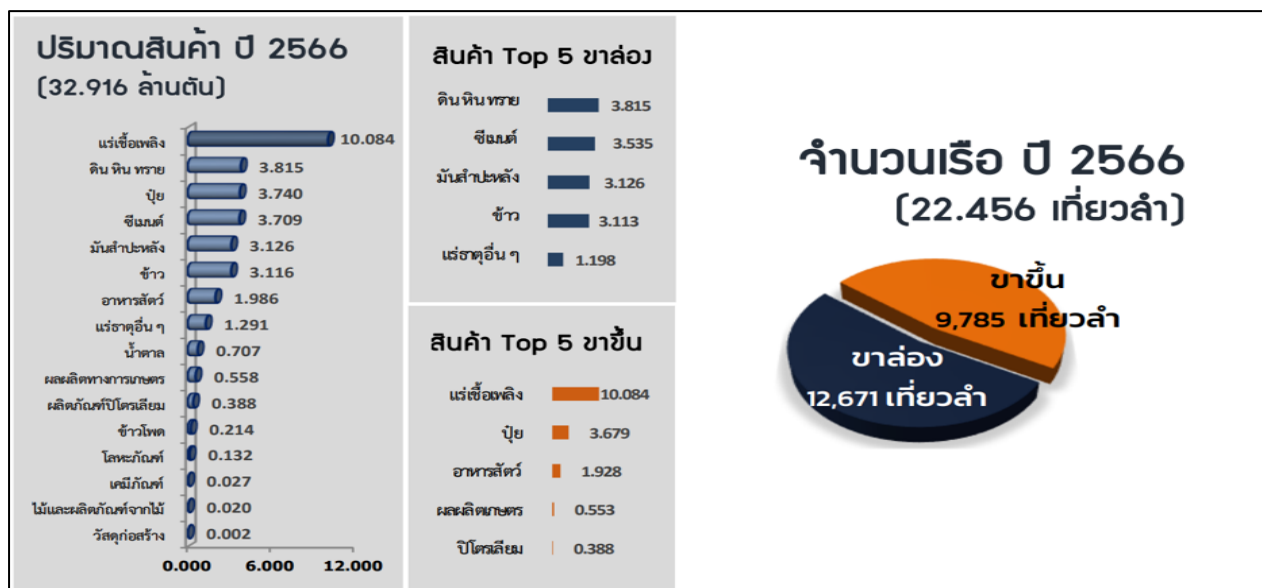
ภาพที่ ๒-๖๓ แสดงปริมาณสินค้า ณ ด่านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเลปี ๒๕๖๖
ที่มา : รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

ตาราง ๒-๔ แสดงปริมาณสินค้าเปรียบเทียบกับประเภทของเรือและการขนส่งสินค้า ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖ และประมาณการสินค้า ปี ๒๕๗๐

ปี	ปริมาณสินค้าที่ขนส่ง (หน่วย : ตัน)								
	เรือต่างประเทศ			เรือค้าชายฝั่ง			รวมทั้งหมด		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2557	118,757,070.586	64,355,567.924	183,112,638.510	25,012,700.773	21,660,092.488	46,672,793.261	143,769,771.359	86,015,660.412	229,785,431.771
2558	140,166,133.237	68,261,083.844	208,427,217.081	28,159,038.258	23,713,443.897	51,872,482.155	168,325,171.495	91,974,527.741	260,299,699.236
2559	141,699,912.438	70,194,577.300	211,894,489.738	26,957,308.475	23,937,147.689	50,894,456.164	168,657,220.913	94,131,724.989	262,788,945.902
2560	143,674,564.094	72,194,564.847	215,869,128.941	30,818,316.391	30,032,086.698	60,850,403.089	174,492,880.485	102,226,651.545	276,719,532.030
2561	160,466,628.992	71,417,551.626	231,884,180.618	29,225,376.592	32,572,305.071	61,797,681.663	189,692,005.584	103,989,856.697	293,681,862.281
2562	155,557,858.354	82,461,421.311	238,019,279.665	29,737,588.873	32,034,728.411	61,772,317.284	185,295,447.227	114,496,149.722	299,791,596.949
2563	152,246,677.589	87,582,233.066	239,828,910.655	25,880,105.922	28,143,273.866	54,023,379.788	178,126,783.511	115,725,506.932	293,852,290.443
2564	188,228,386.828	108,333,650.149	296,562,036.977	32,557,918.388	32,889,161.993	65,447,080.381	220,786,305.216	141,222,812.142	362,009,117.358
2565	206,101,290.368	163,950,410.941	370,051,701.309	33,537,195.584	34,894,146.946	68,431,342.530	239,638,485.952	198,844,557.887	438,483,043.839
2566	181,438,482.763	186,924,473.046	368,362,955.809	34,241,366.680	39,352,111.140	73,593,477.820	215,679,849.443	226,276,584.186	441,956,433.629
2570 p	190.510 ล้านตัน	196.271 ล้านตัน	388.554 ล้านตัน	35.953 ล้านตัน	41.320 ล้านตัน	77.273 ล้านตัน	226.464 ล้านตัน	237.590 ล้านตัน	464.054 ล้านตัน

ที่มา : รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

๒) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ ขาขึ้น - ขาล่อง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ กรมเจ้าท่าได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการที่อยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ ดังนี้



ภาพที่ ๒-๖๔ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ
ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

จากข้อมูลพบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้นในปี ๒๕๖๖ ประมาณ ๓๒.๙๑๖ ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทแร่เชื้อเพลิงประมาณ ๑๐.๐๘๔ ล้านตัน โดยมีการขนส่งมากที่สุดในเส้นทาง อำเภอกะสีขิง จังหวัดชลบุรี – อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งรองลงมา ๓ ลำดับ คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ททราย ปุ๋ย และซีเมนต์

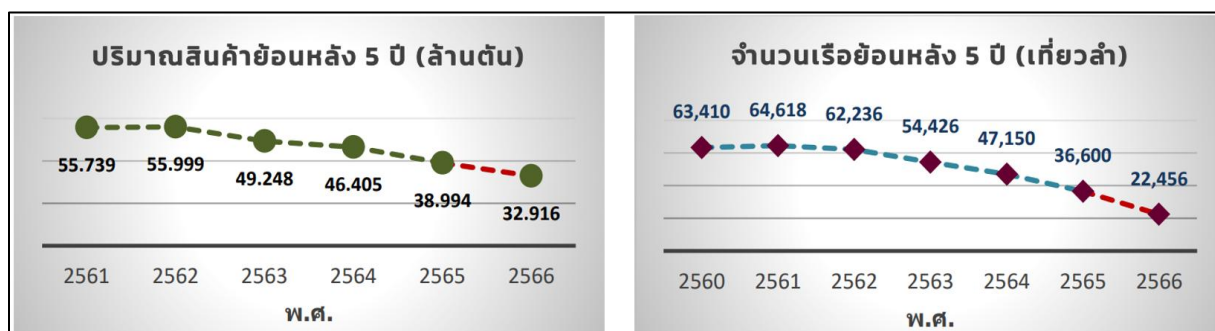
ในการขนส่งสินค้าใช้เรือขนส่งสินค้าทั้งสิ้นจำนวน ๒๒,๔๕๖ เที่ยวลำ แบ่งเป็นขาขึ้น ๙,๗๘๕ เที่ยวลำ และขาถอย ๑๒,๖๗๑ เที่ยวลำ ดังนี้

(๑) เรือขาถอย มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ ๑๕.๗๘๗ ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าจำนวน ๑๒,๖๗๑ เที่ยวลำ จุดต้นทาง - ปลายทาง ของสินค้า มีจำนวน ๔๐ เส้นทาง โดยมีต้นทาง ๓ จังหวัด คือ จังหวัดอ่างทอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี

(๒) เรือขาขึ้น มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ ๑๗.๑๒๙ ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าจำนวน ๙,๗๘๕ เที่ยวลำ จุดต้นทาง - ปลายทางของสินค้า มีจำนวน ๑๔ เส้นทาง โดยมีต้นทาง ๗ จังหวัด คือ จังหวัดสงขลา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดสมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

(๓) เส้นทางแม่น้ำในการขนส่งเมื่อพิจารณาตามเส้นทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีจำนวน ๑๔ เส้นทาง แม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด คือ เส้นทางทะเลเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังแม่น้ำป่าสักมีการขนส่งสินค้าประมาณ ๗,๖๘๘ ล้านตัน แม่น้ำสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า คือ แม่น้ำป่าสักมีการขนส่งสินค้าประมาณ ๒๒.๑๙๙ ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุดโดยใช้แม่น้ำป่าสัก คือ สินค้าประเภทแร่เชื้อเพลิงประมาณ ๑๐.๐๘๔ ล้านตัน แม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ ๑๐.๗๑๗ ล้านตัน ซึ่งสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุดโดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยา คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ททราย ประมาณ ๓.๔๖๙ ล้านตัน

แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางน้ำ จากข้อมูลในอดีตจนถึงปัจจุบันพบว่า แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางน้ำลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังภาพ



ภาพที่ ๒-๖๕ แสดงแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางน้ำย้อนหลัง ๕ ปี

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปี ๒๕๖๖, กรมเจ้าท่า.

๒.๓.๓ ปริมาณการท่องเที่ยวทางน้ำของประเทศไทย

ผู้แทนกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้ให้ข้อมูลในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการผลักดันการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวได้ขับเคลื่อนและพัฒนากการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลเพื่อให้บรรลุผลตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว แผนแม่บทย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ และแผนพัฒนากการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่มุ่งเน้นส่งเสริมให้การท่องเที่ยวทางน้ำเป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย ซึ่งถือเป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่

ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้รายงานเพิ่มเติมว่า สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเรือสำราญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอยู่ในระหว่างดำเนินโครงการบูรณาการความร่วมมือในการส่งเสริมและพัฒนากการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (Coastal Maritime and River Tourism) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) ซึ่งมุ่งเน้นการผลักดันการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ การท่องเที่ยวเรือสำราญ การท่องเที่ยวเรือสำราญและกีฬา (เรือยอร์ช) รวมทั้ง การท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลอง นอกจากนี้ ยังมีกรมการท่องเที่ยวที่มีการกิจในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้า บริการ รวมทั้งการพัฒนากุศลกรให้เป็นไปตามมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย รวมทั้งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยที่บูรณาการร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการทำการตลาด ผลักดันการประชาสัมพันธ์ รวมทั้งจัดทำเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เกิดความยั่งยืนในทุกมิติ

จากการศึกษาของสมาคมสายการเดินทางเรือนานาชาติ (CLIA) พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (ค.ศ. ๒๐๒๓) การท่องเที่ยวเรือสำราญได้สร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจทั่วโลกเป็นมูลค่า ๑.๖๘ แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ มีนักท่องเที่ยวเรือสำราญกว่า ๓๑.๗ ล้านคน สนับสนุนการจ้างงานกว่า ๓๑.๗ ล้านตำแหน่ง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวได้ฟื้นตัวและสูงกว่าปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการระบาดของโควิด-๑๙ ถึงร้อยละ ๑๐๗ และคาดการณ์ว่าจะเติบโตสูงขึ้นทุกปีในอนาคต

จากรายงานข่าวอุตสาหกรรมเรือสำราญ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ พบว่า ตลาดอเมริกาเหนือยังคงครองส่วนแบ่งทางตลาดของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมากที่สุด ตามด้วยยุโรป เอเชีย และตลาดอื่น ๆ ทั้งนี้ ตลาดเอเชียยังมีโอกาสเติบโตได้มากขึ้น จากรายงานของสมาคมสายการเดินทางเรือนานาชาติ (CLIA) พบว่าในจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ๓๑.๗ ล้านคน ของปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (ค.ศ. ๒๐๒๓) เป็นนักท่องเที่ยวจากตลาดอเมริกาถึง ๑๘.๑ ล้านคน จากตลาดยุโรป ๘.๒ ล้านคน โดยตลาดเอเชียเป็นอันดับที่ ๓ จำนวน ๒.๓ ล้านคน และภายในตลาดเอเชีย ตลาดสิงคโปร์ครองอันดับ ๑ โดยมีนักท่องเที่ยวกว่า ๘๑๗,๐๐๐ คน มีส่วนแบ่งในตลาดเอเชียถึงร้อยละ ๓๕.๑ ในขณะที่ตลาดไทยอยู่ในอันดับที่ ๑๑ จาก ๑๒ ตลาด มีนักท่องเที่ยวกว่า ๒๒,๐๐๐ คน มีส่วนแบ่งในตลาดเอเชียเพียงร้อยละ ๑



ภาพที่ ๒-๖๖ จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลกและคาดการณ์ในอนาคต

จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่า สถานการณ์ท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ มีเรือสำราญเข้ามาในประเทศไทยจำนวน ๑๘๘ เที่ยว สูงกว่าปีที่แล้วในช่วงเวลาเดียวกันถึง ๒ เท่า (๙๔ เที่ยว) มีผู้โดยสาร จำนวน ๔๑๕,๔๖๑ คน และลูกเรือจำนวน ๑๘๑,๐๙๖ คน

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้ดำเนินการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีแผนการพัฒนาท่าเรือสำราญ เช่น กรุงเทพมหานคร มีท่าเรือคลองเตย จังหวัดชลบุรี มีท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือแหลมบาลีฮายที่พัทยา จังหวัดสุราษฎร์ธานีจะเป็นหาดหน้าทอน เกาะสมุย จังหวัดภูเก็ตจะเป็นหาดป่าตองและท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ซึ่งท่าเรือทั้ง ๕ ท่าที่กล่าวมา มีการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในปัจจุบันอยู่แล้ว และจังหวัดที่มีศักยภาพและความพร้อมของท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญได้ ไม่ว่าจะเป็นจังหวัดสงขลา จังหวัดกระบี่ จังหวัดระนอง โดยจะมีการนำเสนอข้อมูลต่าง ๆ ในที่ประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญไทย - สิงคโปร์ เพื่อสร้างความรับรู้และผลักดันแหล่งท่องเที่ยวไทยไปสู่ระดับนานาชาติ ในการเตรียมศักยภาพความพร้อมของท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการเชื่อมต่อทางบก ทางราง และทางอากาศที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ โดยในวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ที่ผ่านมามีการประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญทางทะเลไทย-สิงคโปร์ เพื่อนำเสนอข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อสร้างการรับรู้และผลักดันแหล่งท่องเที่ยวไทยไปสู่ระดับนานาชาติ ไม่ว่าจะเป็นมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ

๒.๓.๔ การพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว

๑) มิติเศรษฐกิจ

๑.๑) ผลกระทบเชิงบวก : การสร้างงานและรายได้ โดยเพิ่มโอกาสจ้างงานในอุตสาหกรรมเดินเรือ บริการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ช่วยเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและภาษีให้กับประเทศ

๑.๒) ผลกระทบเชิงลบ : ต้นทุนสูง ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยี ที่ตอบโจทย์การรักษาสิ่งแวดล้อม และต้องคำนึงถึงความเสี่ยงจากการแข่งขัน พร้อมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับบำรุงรักษา

๑.๓) ข้อเสนอแนะ : การศึกษาความเป็นไปได้ เพื่อประเมินผลกระทบและผลตอบแทน จากการลงทุนอย่างถี่ถ้วน เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

๒) มิติสังคม

๒.๑) ผลกระทบเชิงบวก : การกระจายรายได้ในพื้นที่ ชุมชนได้ประโยชน์จากการเดินทางและ ใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว และการพัฒนาคุณภาพชีวิตในพื้นที่ ชุมชนมีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและ สิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

๒.๒) ผลกระทบเชิงลบ : ความขัดแย้งกับพื้นที่ เนื่องจากมีผลกระทบกับชุมชน ทั้งผลประโยชน์ ทรัพยากร ตลอดจนวิถีชีวิตและวัฒนธรรม

๒.๓) ข้อเสนอแนะ : การร่วมมือกับชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วม ในการพัฒนา

๓) มิติทางด้านสิ่งแวดล้อม

๓.๑) ผลกระทบเชิงบวก : การวางแผนด้านสิ่งแวดล้อม มีการใช้ระบบและเทคโนโลยีในการ บำบัดและจัดการของเสีย ซึ่งอาจนำไปประยุกต์ใช้เพิ่มเติมในชีวิตประจำวัน หรือการประกอบธุรกิจอื่น ๆ

๓.๒) ผลกระทบเชิงลบ : การปล่อยมลพิษ มีการเพิ่มขึ้นของขยะ การรั่วไหลของน้ำมัน และน้ำเสีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล

๓.๓) ข้อเสนอแนะ : การสร้างความตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน เพื่อให้ทุกภาคส่วน ตระหนักและร่วมวางแผนป้องกัน จัดการ รวมถึงรณรงค์อนุรักษ์และฟื้นฟูธรรมชาติ

กลไกการขับเคลื่อนและพัฒนากการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ กระทรวง การท่องเที่ยวและกีฬาได้บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งกรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมการปกครอง ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล กรมควบคุมโรค และสมาคมผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญไทย เพื่อร่วมมือกันในการรองรับ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความพร้อม สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ ประชาสัมพันธ์ สร้างเส้นทางการล่องเรือสำราญใหม่ ๆ สร้างเสริมประสบการณ์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล และการท่องเที่ยว เรือสำราญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ผู้แทนสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมดังนี้ เป็นสมาคมที่ดูแลนักท่องเที่ยวจาก ทั่วโลกที่เดินทางมาประเทศไทย ประเด็นหลักที่เป็นปัญหาด้านการท่องเที่ยวในประเทศไทย คือ ปัญหา ด้านความปลอดภัย ก่อนปี ค.ศ. ๒๐๑๙ ความปลอดภัยทางน้ำ คือ ปัญหาใหญ่ที่สุด สถานทูตจีนเคยเชิญสมาคม ธุรกิจการท่องเที่ยวหารือ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางท่องเที่ยวไปทั่วโลกเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางน้ำ มากกว่า ๕๐% และเกิดขึ้นที่ประเทศไทย ซึ่งสมาคมฯ ได้ดำเนินการประสานงานและแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกัน

อุบัติเหตุทางน้ำ ซึ่งประเด็นใหญ่ของไทยคือความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวในทุกมิติ ซึ่งส่วนหนึ่ง คือ การคมนาคม ทั้งทางบก น้ำ มีปัญหาตลอด กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้มีการจัด event ให้นักกีฬา ระดับโลกมาร่วมกิจกรรมก็เกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตในไทย

ส่วนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือ จากในอดีตจนถึงปัจจุบัน พบว่า นโยบายของรัฐบาลแต่ละสมัย จะไม่เหมือนกัน เช่น บางสมัยต้องการจัดทำท่าเรือ Cruise เป็นท่าเรือ Home Port จนมาถึงสมัยที่ นายวีรศักดิ์ โค้วสุรัตน์ ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา บอกว่า ท่าเรือ Cruise ไม่เหมาะกับไทยเพราะลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสม พื้นที่ร่องน้ำลึกไม่พอ กรมเจ้าท่าเห็นว่าชุดร่องน้ำลึกสำหรับ Cruise ไม่ได้ ส่งผลให้ Cruise ที่เข้ามาในไทยขนาดไม่ใหญ่มาก จึงไม่สามารถทำเป็น Home Port หรือ Port of Call ที่รองรับเรือขนาดใหญ่ได้ สมาคมฯ ต้องการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในเชิงนโยบาย เพราะเป็นปัญหาในส่วนของ ความคิดเห็นที่แตกต่างกัน ทำให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในขณะนั้นเห็นว่า การท่องเที่ยว แบบเรือยอร์ช หรือ Cruise น่าจะเป็นการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับไทยมากกว่า และการทำเรือแห่งประเทศไทย เห็นว่า ควรมีการท่องเที่ยวแบบ Cruise เรือยอร์ช และท่องเที่ยวในลำคลอง แต่จริงๆ แล้วลักษณะปัญหา การท่องเที่ยวของไทยในทุกวันนี้ เป็นการใช้ของเก่าตลอด ไม่มีอะไรใหม่ ๆ ปัจจุบันบริษัทนำเที่ยวจากทั่วโลก มาทำการสำรวจ พบว่า สิ่งหนึ่งที่แตกต่างจากในอดีตคือจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง แต่สิ่งที่ไม่ต่างจากเดิมคือ ไทยไม่มีอะไรใหม่ ๆ ไปขายนักท่องเที่ยวเลย ยังคงใช้วิธีเก่า ๆ ไม่มีการยกระดับ Supply ในด้านต่าง ๆ อย่างเช่น มาตรฐานการท่องเที่ยว ส่วนการท่องเที่ยวทางทะเลที่เป็นจุดขายของไทย Sea Sand Sun การจะดูแล เรื่องความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทั้งทำเรือ การเดินทางทางน้ำ จึงเป็นหัวใจสำคัญที่จะต้องดูในเชิงนโยบาย และบูรณาการ แต่สิ่งที่เป็นปลายทางของโลกคือ เกาะพีพี ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกที่ได้รับความนิยมสูงสุด แต่กลับมีปัญหาที่เป็นอันดับ ๑ ใน ๑๐ ของปัญหาการท่องเที่ยวทั่วโลก คือ Over Tourism นักท่องเที่ยวล้น ซึ่งปัจจุบันสมาคมทำงานร่วมกับ สกสว. ในการวิจัยเรื่อง Carrier Capacity กำลังจัดทำแผนแม่บท Thailand Tourism Capacity Blueprint โดยในกรุงเทพมหานครจะศึกษาเกาะรัตนโกสินทร์ ที่จังหวัดภูเก็ตจะศึกษาที่เกาะพีพี และจังหวัดชลบุรีจะศึกษาที่พัทยา ส่วนหลาย ๆ พื้นที่ท่องเที่ยวที่เป็นพื้นที่ไฮแดนที่มีปัญหา Over Tourism นั้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนซึ่งเป็น Model ของโลก โดยจะเป็นการกำหนดมาตรการรองรับ จำนวนนักท่องเที่ยวเพื่อป้องกันการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถพำนักรีสอร์ทในสถานที่ท่องเที่ยวได้นานมากขึ้น เกิดการใช้จ่ายมากขึ้น ส่วน Old Town ที่เป็นที่พักอาศัยเดิมจะจัดเป็น Home Stay จัดพื้นที่ท่องเที่ยวให้เป็นเชิงพาณิชย์โดยการเคลื่อนย้ายการพักอาศัยของคนในพื้นที่ไปยังสถานที่ที่จัดไว้รอบนอก

ปัจจุบันการท่องเที่ยวของไทยจะกระจุกตัวอยู่ในจังหวัดที่เป็นที่ท่องเที่ยว จำนวน ๗ จังหวัด โดยมีรายได้รวมประมาณ ๗๔.๕% ของรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งหมด นั่นหมายความว่าเรายังไม่มีแผนแม่บท ในการกระจายนักท่องเที่ยวให้ลงสู่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันสมาคมฯ และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กำลังผลักดันการท่องเที่ยวเมืองรอง ๕๕ จังหวัด แต่เมื่อนักท่องเที่ยวลงเครื่องที่อุตะเภาก็กลับไม่มีรถนำนักท่องเที่ยว ไปพัทยา ซึ่งหลาย ๆ จุดที่มีปัญหาในเรื่องการคมนาคม การโปรโมทเมืองรองเป็นปัญหาทั้งหมด ซึ่งในปัจจุบัน คาดว่าการท่องเที่ยวทางน้ำจะเป็นจุดขายของประเทศ ทั้งนี้ระบบคมนาคมทั้งทางบก ราง น้ำ อากาศ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่พัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดการขนส่งเข้าพื้นที่ ซึ่งต้องเป็นการขนส่งเข้าไปยังพื้นที่เป้าหมาย อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะที่สิงคโปร์มีการวางแผนท่าเรืออย่างดี ทั้งพื้นที่จอดเรือ จอดรถ แต่พอมาดูที่แหลมฉบัง ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพราะเป็นท่าเรือสินค้าเป็นหลัก ไม่มีการบริหารจัดการที่ดี

กฎการเดินเรือสำราญโลกในอนาคต Home Port จะดูที่การบริหารจัดการเรือและของเสียที่เกิดขึ้นจะทำได้ดีเพียงใด จะรองรับนักท่องเที่ยวอย่างไร และที่สำคัญคือไม่ควรคาดหวังการเป็น Home Port ที่ต้องอาศัยการซื้อขาย Supply ในท้องถิ่นเป็นหลัก แต่จากการตรวจสอบพบว่า เนื้อสัตว์บนเรือสำราญใช้วันละ ๑ ล้านกิโลกรัม เป็นเนื้อสัตว์ที่นำเข้าจาก USA เกือบ ๑๐๐% อีกส่วนมาจากประเทศออสเตรเลีย เนื่องจากระบบ purchasing ของ USA และ Australia มีต้นทุนต่ำสุด ส่วนที่ Home Port จะได้มาก็จะเป็นส่วนต่างที่เกิดขึ้น เช่น ผัก ผลไม้ เป็นต้น ประเด็นสำคัญ คือ มาตรฐานของสินค้าที่จะนำขึ้นเรือจะมีการตรวจสอบอย่างเข้มงวด ดังนั้นสิ่งที่จะได้จากการเป็น Home Port จะต้องมีการวางแผนที่ดี

ข้อห่วงกังวล คือ การทำ Flow Management ซึ่งข้อดีของ กทม. คือมีถนนที่ไหลลื่นได้ตลอด จึงไม่มีปัญหาการกระจุก ยกเว้นกรณีมี event หรือมีเทศกาล หากมีการทำ Flow Management ขึ้นมา จะตอบโจทย์และแก้ไขปัญหาในเรื่อง Over Tourism เนื่องจาก กทม. มีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถใช้ได้ทั้งรถราง น้ำ แต่ทั้งนี้ ความปลอดภัยหรือมาตรฐานของระบบขนส่งคือหัวใจสำคัญของการจัดการ เช่น ลงเรืออย่างไรให้ปลอดภัย บุคลากรที่ดูแลเรื่องนี้ และการสร้างระบบความปลอดภัยของอาสาสมัครยังเป็นหัวใจสำคัญ โดยเรื่องระบบอาสาสมัครยังเป็นจุดอ่อนของไทย ซึ่งใน USA จะมีระยะเวลาการเป็นอาสาสมัครเฉลี่ยต่อคน เท่ากับ ๒ วันขึ้นไป ซึ่งประหยัดงบประมาณในการจ้างบุคลากร และผู้ที่เป็นอาสาสมัครสามารถนำไปลดภาษีได้ ซึ่งจะทำให้รัฐลดรายจ่ายในการจ้างบุคลากรและเจ้าหน้าที่รัฐได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในการระดมกำลังคนได้

ส่วนประเด็นคาสิโน ในช่วงที่ประเทศสิงคโปร์จะทำคาสิโนได้มีการทำประชาพิจารณ์ ซึ่งพื้นที่ที่จะตั้งคาสิโนเดิมไม่มีอะไรดึงดูด เขาจึงไปเอาพื้นที่ร้างมาสร้าง แล้วมีการสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้น โดยการสร้างคนสร้างงาน ซึ่งหากเมืองไทยจะศึกษาควรจัด Priority ที่ไม่เป็นเมืองหลักของการท่องเที่ยว เช่น ภาคตะวันออกควรเป็นฉะเชิงเทรา หรือระยอง แทนการเลือกจังหวัดชลบุรีที่เป็นเมืองหลักได้หรือไม่ จะทำให้เกิดการกระจายตัวและเพิ่มมูลค่า การเดินทางไม่ไกลไปจากจังหวัดชลบุรีมากนัก และจังหวัดฉะเชิงเทรายังไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีผลกระทบมากนักจึงสามารถเติมคนได้ ถ้าหากวันนี้สามารถเสนอแนะได้ ขอให้รัฐบาลสร้างพระราชวังกรุงศรีอยุธยาขึ้นมาเหมือนที่เบอร์ลิน มี Museum Island หรือที่ญี่ปุ่นมีปราสาทที่เกิดจากการสร้างขึ้นใหม่ แต่สามารถส่งผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจ การศึกษา และคนรุ่นหลังได้เรียนรู้ต่อไป

๒.๔ สภาพปัญหาในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือในภาพรวม (กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ กรมควบคุมมลพิษ กรมธุรกิจพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม สมาพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการท่าเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ ผู้ประกอบการธุรกิจน้ำมัน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย)

๒.๔.๑ สภาพปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๑) ปัญหาด้านการพัฒนาท่าเรือ

๑.๑) ขาดโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ การบริการ (ท่องเที่ยว) และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง รวมถึงการเชื่อมโยงจากภายในประเทศออกไปสู่

ต่างประเทศโดยผ่านท่าเรือที่สำคัญโดยเฉพาะบริเวณที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชุมพร และท่าเรือระนอง ซึ่งจะเป็นการเปิดประตูการขนส่ง (Gateway) ด้านฝั่งทะเลอันดามันให้สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย

๑.๒) ขาดการกำหนดขอบเขต (Zoning) บริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่าง ๆ

๑.๓) ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศในภาพรวม การพัฒนาระดับศักยภาพของท่าเรือให้พร้อมรองรับอุปสงค์ที่สูงขึ้น และสอดคล้องกับความต้องการของตลาด รวมถึงการติดตามและประเมินผล

๑.๔) ขาดงบประมาณในการบำรุงรักษาท่าเรือและขุดลอกร่องน้ำตลอดสาย ท่าเรือไม่พร้อมใช้งาน ไม่สะอาดเรียบร้อย เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

๑.๕) ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ จุดจอดพักเรือ หลักผูกเรือ ท่าเรือ เครื่องหมายนำทางในการเดินเรือ เครื่องมือที่เหมาะสมในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ พื้นที่หลังท่า รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งบริการ (ท่องเที่ยว) ที่ได้มาตรฐานสำหรับเรือสำราญ

๑.๖) ขาดเจ้าหน้าที่นำร่องที่มีความรู้ความชำนาญในการนำเรือเข้าออกจากท่าเรือ เนื่องจากเจ้าหน้าที่นำร่องมีการเปลี่ยนแปลงตามรอบระยะเวลาและมีการเกษียณอายุงาน ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากร รวมทั้งเจ้าหน้าที่รองรับท่าเรือเพื่อการบริการ (ท่องเที่ยว) ต่าง ๆ

๑.๗) กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ และกรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการอนุญาตใช้พื้นที่ในการพัฒนาท่าเรือ และการบริหารจัดการท่าเรือต้องใช้เวลาในการตรวจสอบนาน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สำหรับการสร้างท่าเรือ หรือก่อตั้งบริเวณใกล้เคียงที่ต้องใช้เวลานานในการตรวจสอบ ๓ - ๕ ปี ซึ่งไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการตลาด รวมทั้งกฎระเบียบที่ยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือ

๒) ปัญหาด้านการขาดโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

๒.๑) ขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าไม่สะดวก ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเป็นไปได้ยาก ทำให้ต้นทุนค่าขนถ่ายต่ำ ต้องนำต้นทุนค่าเช่าเข้ามาเพื่อส่งออกส่งผลให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

๒.๒) ปัญหามลพิษจากการทิ้งขยะ การปล่อยของเสีย รวมทั้งการเดินเรือที่ปล่อยคราบ น้ำมันลงสู่แม่น้ำลำคลอง ทำให้เกิดปัญหาลำน้ำตื้นเขิน และเกิดปัญหาด้านสุขอนามัยต่อประชาชนที่สัญจร ทางน้ำ

๒.๓) ขาดเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความทันสมัยเพื่อรองรับการใช้งานในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นการพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒.๔) ปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำแม่น้ำ ลำคลอง และชายฝั่งทะเล ทำให้กีดขวางทางเดินเรือ

๒.๕) กฎระเบียบด้านกิจการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่สนับสนุนการขนส่ง สินค้าทางเรือ รวมถึงกฎเกณฑ์การกำกับดูแลที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น ด้านศุลกากร ระเบียบพิธีผ่านแดน ไม่มีความทันสมัย และไม่สะดวก รวดเร็ว

๒.๔.๒ สภาพปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งทางน้ำนั้นมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน อาทิ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีหน้าที่ในการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งดำเนินการและพัฒนาปรับปรุงการให้บริการขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บริหารท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือพาณิชย์โดยกำกับดูแลท่าเรือสำคัญ ๕ แห่ง ซึ่งมีการกิจที่แตกต่างกันออกไป ได้แก่

(๑) ท่าเรือแหลมฉบัง ทำหน้าที่รองรับการกิจขนส่งสินค้าภาคสินค้าอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ เพื่อกระจายให้กับโรงงานต่าง ๆ ตามนิคมอุตสาหกรรม มีปริมาณการรองรับตู้สินค้าประมาณปีละ ๘ ล้าน TEU

(๒) ท่าเรือกรุงเทพ ทำหน้าที่กระจายสินค้าอุปโภคบริโภคเข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๓) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทำหน้าที่ซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้

(๔) ท่าเรือเชียงของ ทำหน้าที่ซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๑) ปัญหาด้านการบริหารจัดการท่าเรือในภาพรวม

๑.๑) กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเรือและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ไม่มีความทันสมัยกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

๑.๒) ขาดแผนพัฒนาพื้นที่ บริเวณท่าเรือหรือแผนแม่บทในการพัฒนาอย่างเป็นระบบ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือ ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการของภาครัฐและเอกชน

๑.๓) ขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชนในการบริหารจัดการท่าเรือ โดยรัฐมีมาตรการสนับสนุนที่ไม่เพียงพอและต่อเนื่อง ไม่จูงใจ ทำให้ไม่มีการลงทุนของผู้ประกอบการรายใหม่

๑.๔) ท่าเรือที่เป็นท่าสาธารณะมีลักษณะเปิด ทำให้ยากต่อการควบคุม บางท่าอยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน มีประชาชนเข้าไปใช้ท่าเรือทำกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่เหมาะสม เช่น การใช้เป็นที่พักอาศัย

๑.๕) ท่าเรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำที่มีความรู้ความชำนาญเป็นผู้ดำเนินการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการขึ้นลงเรือโดยสาร

๑.๖) หน่วยงานที่เป็นผู้ดูแลบริหารจัดการพัฒนาท่าเรือไม่มีความคล่องตัวในการดำเนินการ ทำให้การพัฒนาท่าเรือเป็นไปอย่างล่าช้า

๒) ปัญหาด้านการบริหารจัดการท่าเรือสำคัญ มีดังนี้

๒.๑) ปัญหาท่าเรือกรุงเทพ

๒.๑.๑) พื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพยังไม่ได้แบ่งออกเป็นโซนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเมือง เช่น พื้นที่กิจกรรมหลักของท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และการแบ่งพื้นที่ภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพแบบผสมผสาน (มิกซ์ยูส) ริมน้ำเจ้าพระยา รวมถึงพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารจากเรือสำราญในด้านที่ยังมีการใช้ประโยชน์น้อยอยู่ เช่น ด้านฝั่งตะวันตกของท่าเรือ

๒.๑.๒) ระบบโครงข่ายคมนาคมเข้าถึงท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดทางด้านการเข้าถึงทางทะเล เพราะเป็นแม่น้ำมีร่องน้ำแคบและร่องน้ำไม่ลึกที่เรือขนาดใหญ่ที่ให้บริการในเส้นทางหลักจะเข้าเทียบท่าได้

๒.๑.๓) ร่องน้ำของท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดในการรองรับเรือที่เข้าเทียบท่าทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่า หรือที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพจะต้องมีขนาดไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน ๑๗๒ เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน ๘.๒ เมตร (กรมเจ้าท่าขุดลอกร่องน้ำให้คงความลึกที่ ๘.๕ เมตร)

๒.๑.๔) เรือบรรทุกสินค้าไม่สามารถลอดผ่านสะพานบางจุดได้ หากเรือบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากจะเกิดแรงกดถ่วงทำให้เรือสามารถลอดผ่านสะพานได้ แต่หากเป็นเรือเปล่า ไม่มีการบรรทุกสินค้าเรือจะเบาจนทำให้ไม่สามารถลอดผ่านสะพานบางจุดได้

๒.๑.๕) คลังสินค้าไม่ทันสมัย และพื้นที่ไม่เพียงพอ

(๑) ด้วยโครงสร้างพื้นฐานเดิมของท่าเรือ ประกอบกับความต้องการใช้บริการคลังสินค้าและลานตู้สินค้ายังคงเพิ่มขึ้น ทำให้พื้นที่ปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณตู้สินค้าในช่วงเวลาที่มีการขนส่งผ่านท่าสูงสุด

(๒) การขาดระบบบริหารจัดการคลังสินค้าและสารสนเทศที่ทันสมัย ส่งผลให้การจัดเก็บและบรรจุตู้สินค้าขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน

(๓) ลานวางตู้สินค้าไม่เพียงพอและปัญหาน้ำท่วมขัง การใช้พื้นที่ลานวางตู้สินค้ามีข้อจำกัดด้านความกว้างและระดับพื้นที่ไม่สม่ำเสมอ ส่งผลให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหายจากน้ำท่วม โดยเฉพาะช่วงน้ำขึ้น-น้ำลง และฝนตกหนักในฤดูฝน ซึ่งสร้างความไม่พึงพอใจให้ผู้ใช้บริการและเพิ่มความเสียหายทางเศรษฐกิจ

(๔) ปัญหาจราจรและระบบการจัดคิว ท่าเรือกรุงเทพไม่มีระบบบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ และลานจอดรถขนส่งสินค้ายังมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้การจราจรในพื้นที่ท่าเรือแออัด โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

(๕) การเชื่อมต่อการขนส่งทางราง ขาดศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรางที่เชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เหมาะสม ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านระบบรางไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้

๒.๑.๖) ปัญหาด้านกฎระเบียบและการแข่งขัน

(๑) ค่าภาระไม่ยืดหยุ่น ค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือเอกชนที่สามารถใช้กลยุทธ์ทางการตลาดและให้บริการในราคาที่ต่ำกว่า

(๒) ระเบียบไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจใหม่ ท่าเรือกรุงเทพยังไม่มี ความคล่องตัวเพียงพอในการสร้างธุรกิจใหม่เพื่อเพิ่มรายได้ เช่น การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง การปรับเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับบริการ Transshipment

(๓) ข้อจำกัดด้านระเบียบปฏิบัติแบบราชการ ทำให้การดำเนินงานไม่ตอบสนองความต้องการของตลาดทันที และมีขั้นตอนบางอย่าง เช่น การจัดการทางการเงิน ใช้เวลานานกว่าเอกชน

๒.๑.๗) ปัญหาด้านการพัฒนาและนวัตกรรม

(๑) ขาดการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ท่าเรือกรุงเทพยังไม่ได้ปรับใช้ระบบบริหารจัดการกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Port) ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับท่าเรือชั้นนำระดับโลก ทำให้ต้องพึ่งพาการใช้แรงงานจำนวนมาก และเกิดปัญหาความแออัดในกระบวนการทำงาน

(๒) การพัฒนาธุรกิจใหม่และการดึงดูดลูกค้า ขาดกลยุทธ์ในการพัฒนาธุรกิจใหม่ หรือการสร้างพันธมิตรทางการค้าทำให้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และสร้างความหลากหลายในแหล่งรายได้ เพียงพอ ส่งผลให้รายได้ไม่เติบโตตามศักยภาพ

๒.๒) ท่าเรือแหลมฉบัง

พื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังและบริเวณใกล้เคียงจะมีปัญหาเกี่ยวกับความแออัดของปริมาณ ตู้สินค้า ปัญหาจราจรจากปริมาณรถที่สัญจรในพื้นที่ และปัญหาที่เกิดจากรถบรรทุกที่จอดรอคอยตู้สินค้าเป็นระยะเวลานาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อมูล ดังนี้

๒.๒.๑) ท่าเรือแหลมฉบังมีความสำคัญต่อการส่งออกนำเข้าในระบบคอนเทนเนอร์ ของประเทศ แต่เนื่องจากปัญหาความแออัดของการจราจรทางถนนภายในท่าเรือส่งผลให้การรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ ในท่าเรือแหลมฉบัง โดยข้อมูลจากสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย และสมาคมขนส่งแหลมฉบังชลบุรี ณ วันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ระบุว่า รถบรรทุกที่เข้ารับส่งตู้ ณ ท่าเรือแหลมฉบังจะใช้เวลารอคอยเฉลี่ย ๔-๑๐ ชั่วโมง หรือในบางช่วงเวลามีเวลารอคอยมากกว่า ๑๕ ชั่วโมง ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญ ดังนี้

(๑) ต้นทุนการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเมื่อคำนวณต้นทุน จากเวลารอคอยภายใต้สมมติฐานว่า ๑) รถบรรทุกซึ่งมีอายุเฉลี่ยรถประมาณ ๕ ปี จะมีอัตราการกินน้ำมัน โดยประมาณ ๖ ลิตร ต่อชั่วโมง ๒) ราคาน้ำมันดีเซล ลิตรละ ๓๓ บาท และ ๓) ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า ประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ ตู้ จะก่อให้เกิดต้นทุนต่อผู้ประกอบการขนส่งประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ต่อปี ซึ่งเป็นต้นทุนที่เสียเปล่า และขาดโอกาสในการนำรถบรรทุกไปใช้งานต่อ ซึ่งเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสที่คิดเป็น มูลค่ามหาศาล

(๒) การต่อแถวคอยเข้าท่าเทียบเรือ ทำให้รถบรรทุกต้องเดินเครื่องตลอดเวลา และปล่อยก๊าซคาร์บอนและ PM 2.5 จำนวนมาก ซึ่งขัดกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม ในเรื่องการรักษา สิ่งแวดล้อม

(๓) การต่อแถวคอยเป็นเวลานานสูงสุดถึง ๑๕ ชั่วโมง ก่อให้เกิดปัญหาต่อ คุณภาพชีวิตของพนักงานขับรถ อาทิ ปัญหาต่อสุขภาพจิตเพราะความเครียดในการรอคอยบนรถเป็นเวลานาน ปัญหาด้านค่าครองชีพเพราะเสียโอกาสในการหมุนเวียนรถให้ได้รอบที่เพียงพอต่อรายได้ในการดำรงชีวิต ตลอดจน ปัญหาต่อความอ่อนล้าของร่างกายจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงของอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งขัดกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๔) ผู้ส่งออกเกิดความเสี่ยงในการคืนตู้เข้าท่าเรือให้ทันเวลาปิดรับตู้ (Closing / Cut-off Time) ทำให้มีโอกาสสินค้าตกเรือ ขณะที่ผู้นำเข้ามีโอกาสเข้ารับตู้เกินระยะเวลา Free Time ของท่าเทียบเรือและสายเรือกำหนดให้ ทำให้ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการจัดเก็บตู้ในท่าเรือ (Storage Fee) เพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

๒.๒.๒) สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดยคณะกรรมการ Global Value Chain and Trade Facilitation ได้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ระบุนสาเหตุและผลกระทบที่รอบด้าน ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อผลักดันไปสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมทั้งในรูปแบบ On - site และ On - line ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติการทำเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมเจ้าท่า สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบังชลบุรี สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทยและสมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สามารถสรุปสาเหตุของปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ ดังนี้

(๑) ด้านข้อจำกัดของผู้ส่งออกนำเข้า

(๑.๑) การค้าระหว่างประเทศของไทยเติบโตต่อเนื่องในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นเหตุผลหนึ่งทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังสูงเกินกว่าความสามารถท่าเทียบเรือสามารถรองรับได้

(๑.๒) ผู้ส่งออกนำเข้าใช้บริการผ่านเรือกรุงเทพลดน้อยลง เนื่องจากสายการบินเรือมีเที่ยวเรือให้บริการผ่านท่าเรือกรุงเทพลดลง เนื่องจาก ๑) ข้อจำกัดด้านความถี่ของเรือเข้าท่าเรือมีผลให้เรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ หรือต้องรอรอบน้ำที่เพียงพอทำให้เสียเวลาในการเดินเรือ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เรือล่าช้าจากตารางเดินเรือปกติ ในระยะสั้นจึงมีการยกเลิกบางเที่ยวเรือ ส่งผลให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าต้องแก้ไข ณ ด้านศุลกากรสำหรับส่งออก - นำเข้า ขณะที่ในระยะยาวมีการยกเลิกการจอดแวะท่าเรือกรุงเทพ และขนถ่ายสินค้าลง ณ ท่าเรือแหลมฉบังเพียงแห่งเดียว ทำให้ผู้ส่งออกต้องเปลี่ยนท่าเรือส่งออกนำเข้าเป็นท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีเพิ่มสูงขึ้น ๒) ความหนาแน่นของท่าเรือกรุงเทพ ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่งมีการเรียกเก็บค่า Bangkok Port Congestion Surcharge (PCS) และ ๓) ความไม่สมดุลของปริมาณสินค้าขาออกและขาเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลให้มีการเรียกเก็บค่า Container Imbalance Charge (CIC) ในบางช่วงเวลา

(๑.๓) ข้อจำกัดด้านการดำเนินงานของผู้ส่งออกนำเข้า ประกอบด้วย

(๑.๓.๑) ข้อจำกัดด้านเวลา อาทิ ๑) ด้านศุลกากรและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องมีเวลาการให้บริการสำหรับการดำเนินพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าตามเวลาราชการ กรณีนอกเวลาราชการจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ๒) สายการบินเรือมีการให้บริการตามเวลาทำการปกติ ทำให้ผู้ส่งออกต้องเร่งคืนตู้ภายในวันศุกร์เพื่อให้สามารถจัดการเอกสารการขนส่งได้ทันกำหนด มิเช่นนั้น ต้องรอจนกว่าจะเปิดงานในวันจันทร์ ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าหรือมีข้อผิดพลาดหากจำเป็นต้องแก้ไขเอกสารให้ถูกต้อง และ ๓) ข้อจำกัดด้านเวลาห้ามเดินรถในบางพื้นที่ ทำให้ผู้ส่งออกนำเข้าไม่สามารถปล่อยรถออกจากโรงงานได้ตลอดเวลา เมื่อปล่อยรถในเวลาเดียวกันทำให้การจราจรหนาแน่นและไปถึงปลายทางคือ ท่าเรือแหลมฉบังในเวลาเดียวกัน เป็นต้น

(๑.๓.๒) ข้อจำกัดในการได้มาของตู้และเวลาปิดรับตู้ ณ ท่าเรือ อาทิ ๑) ปกติผู้ส่งออกจะได้รับตู้เปล่าล่วงหน้าไม่เกิน ๓ วันก่อนเวลาปิดรับตู้ และในช่วงตู้ขาดแคลนอาจได้รับล่วงหน้า

เพียง ๑ วัน ทำให้คินดู่ที่ทำเรือในเวลาใกล้เคียงกัน ๒) ผู้ส่งออกไม่ทราบกำหนดการมาถึงของเรือ (Estimate Time Arrival: ETA) จากสายเรือแบบ Real Time โดยเฉพาะในกรณีที่เรือล่าช้าจากกำหนด ทำให้นารถบรรทุกเข้ารับตู้ตามเวลาที่ได้รับแจ้งครั้งแรกจากสายเรือ และทำให้เกิดปัญหาการกองเก็บตู้ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ๓) ลานตู้ไม่ได้ทำงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง อีกทั้งหลายแห่งมีระยะเวลาการรอคอยในการเข้ารับ - คินดู่ค่อนข้างนาน ทำให้กลับโรงงานเพื่อบรรจุล่าช้า โรงงานต้องจ้างพนักงานทำงานบรรจุนอกเวลา รวมถึงรถบรรทุกไปคินดู่ที่ทำเทียบเรือล่าช้ากว่าที่ควร ๔) สภาพตู้เปล่าที่ลานตู้และสายเรือจัดสรรให้กับผู้ส่งออกต่ำกว่ามาตรฐานหรือความต้องการของผู้ส่งออก ทำให้ต้องเสียเวลาในการเปลี่ยนตู้ก่อนบรรจุบ่อยครั้ง ซึ่งอาจเกิดได้จากมาตรฐานการซ่อมบำรุงตู้ของสายเรือ ไม่ตรงกับความต้องการของผู้ส่งออก และการให้บริการของลานตู้ยังขาดประสิทธิภาพที่ดีเพียงพอ และ ๕) ผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามีข้อจำกัด เรื่องพื้นที่สำหรับการกองเก็บและการผลิต ทำให้บางกรณีต้องรับส่งคินดู่หนักเข้าท่าเรือ และรับตู้นำเข้าเกินกว่าระยะเวลา Free Time จากสายเรือ เป็นต้น

(๑.๓.๓) ความล่าช้าในการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) ทำให้ในปัจจุบันยังไม่มี Platform ที่เชื่อมโยงการทำงานของทุกกิจกรรมเข้าด้วยกัน การผิดพลาดในการประสานงานจึงพบบ่อยครั้ง

(๑.๓.๔) ความผิดพลาดในการแจ้งข้อมูล อาทิ น้ำหนัก VGM ในเอกสารใบกำกับและน้ำหนักสินค้าในใบขนสินค้าไม่ตรงกัน ทำให้ไม่ผ่านการตรวจสอบในระบบ e-Matching จึงต้องใช้เวลาในการตรวจสอบที่ Main Gate ประมาณ ๕-๑๐ นาทีต่อคัน รวมถึงเสียเวลาเปิดตรวจหรือ X-Ray ก่อนเข้า Sub-Gate เพิ่มเติม

(๒) ด้านข้อจำกัดของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง

(๒.๑) ในปัจจุบันท่าเทียบเรือระหว่างประเทศในท่าเรือแหลมฉบังมีกำหนดการเทียบท่าของเรือขนส่งระหว่างประเทศค่อนข้างแน่น ทำให้มี Window ให้เรือชายฝั่งเข้าเทียบท่าน้อยลง จำเป็นต้องรอคิวเข้าใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A

(๒.๒) ความสามารถในการให้บริการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เท่ากับ ๓๐๐,๐๐๐ ทีอียูต่อปี แต่ในปัจจุบันไม่สามารถให้บริการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจาก ๑) อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่เพียงพอ และต้องมีการซ่อมบำรุงฉุกเฉินเป็นบางเวลา ๒) Window การเทียบท่าของเรือไม่เพียงพอ เรือชายฝั่งเกิดการรอคอย ทำให้ไม่สามารถรักษารอบเทียบเรือได้ตามกำหนด และ ๓) ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งไม่สามารถจองการเทียบท่าล่วงหน้าเกิน ๓ วัน ทำให้เกิดความเสี่ยงในการให้บริการ

(๒.๓) ต้นทุนงานขนส่งสินค้าระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศยังคงสูงและเป็นภาระการให้บริการของผู้ส่งออกและเจ้าของสินค้า

(๒.๔) การประสานงานการขนส่งระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ พบว่า ๑) หัวลากมีไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาการจราจรภายในท่าเรือ ทำให้รอบหมุนของหัวลากทำได้ช้า ๒) ทางเข้า Sub Gate ไม่มีช่องทางพิเศษสำหรับรถหัวลากหมุนเวียนการจราจรระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และ ๓) ขาดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการประสานงานอย่างใกล้ชิด ทำให้แผนการย้ายตู้ระหว่างกันขาดประสิทธิภาพ

(๒.๕) ปัญหาความลึกของร่องน้ำตื้นเขินทำให้ต้องรอน้ำขึ้นเพื่อเข้าเทียบท่าเรือหรือออกจากท่าและทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มความจุของเรือ ปัญหาร่องน้ำมีลักษณะแคบและ

โค้งหักศอกในบางร่องน้ำ รวมถึงปัญหาคollision และการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการขุดลอก รวมถึง การขาดบุคลากรในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย

(๓) ด้านข้อจำกัดของการขนส่งทางราง

(๓.๑) ข้อจำกัดในการให้บริการของไอซีดีลาดกระบ้ง เกิดจาก ๑) ความล่าช้า ในการทำสัญญาสัมปทานใหม่ ทำให้ขาดการพัฒนาพื้นที่และการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทั้งระบบ ๒) ระเบียบทางศุลกากรไม่สามารถตรวจสอบปล่อยสินค้าขาออกได้ที่ไอซีดีลาดกระบ้ง ต้องตรวจสอบ ณ ด้านศุลกากร ปลายทาง คือ ด้านศุลกากร ท่าเรือแหลมฉบัง ๓) ข้อจำกัดของความสามารถรับบรรทุกของขบวนรถไฟและการส่งตู้ ระหว่างท่าเทียบเรือ และโครงการ SRTO ทำให้ตู้สินค้าขาเข้า Shipment เดียวกัน ไม่สามารถขนส่งจากท่าเรือ แหลมฉบังไปยังไอซีดีลาดกระบ้งในขบวนเดียวกัน ผู้นำเข้าจึงต้องรอตู้สินค้าให้มาถึงทั้งหมดเพื่อทำพิธีการศุลกากร ขาเข้าพร้อมกัน จึงเสียโอกาสในการนำสินค้าไปใช้การผลิตและกระจายสินค้า

(๓.๒) ความล่าช้าในการพัฒนาลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) และไอซีดีภูมิภาค ส่งผลให้ตู้สินค้ายังคงต้องขนส่งระยะทางไกลโดยรถบรรทุกเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และพนักงานขับรถจำนวนมากไม่คุ้นชินเส้นทางในการเดินรถในท่าเรือเป็นการเพิ่มปัญหาความคับคั่งของการจราจร ในท่าเรือแหลมฉบังโดยรวม

(๓.๓) โครงการ Single Rail Transport Operator (SRTO) ออกแบบ ให้สามารถรองรับตู้สินค้าทางรางได้ประมาณ ๒ ล้าน TEUs แต่ปัจจุบันสามารถให้บริการได้เพียงประมาณ ๔๐๐,๐๐๐ ทีอียู เนื่องจาก ๑) ความล่าช้าในการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลงรถไฟ จากปัญหาอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ๒) ระบบบริการจัดการตู้สินค้านระหว่างไอซีดีลาดกระบ้ง - โครงการ SRTO - Sub-Gate ยังไม่เชื่อมโยงกันดีเพียงพอ ๓) ไม่มีการกองเก็บตู้สินค้าที่ลานใน SRTO ขบวนรถไฟต้องรอรถหัวลากจากท่าเทียบเรือ มารับ - ส่ง กับขบวนโดยตรง ทำให้ระยะเวลาการปฏิบัติงานของขบวนรถไฟนานกว่าที่ควร ๔) ทางเข้า Sub-Gate ไม่มีช่องทางพิเศษสำหรับรถหัวลากหมุนเวียนการจราจรระหว่างโครงการ SRTO และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ๕) ความไม่เพียงพอของหัวรถจักรและแคร่รถไฟ ทำให้ไม่สามารถเพิ่มความถี่ในการให้บริการได้ตามความต้องการ ของเจ้าของสินค้า และ ๖) ความสามารถในการให้บริการของอุโมงค์ X-Ray ทางราง

(๔) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจราจรในท่าเรือ

(๔.๑) ประตูหลักทางเข้าท่าเรือมีเพียง ๔ ทาง แบ่งประเภทรองรับปริมาณ รถเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังประมาณ ๑๒,๐๐๐ - ๑๔,๐๐๐ คันต่อวัน ทำให้การหมุนเวียนรถเข้าออกพื้นที่ท่าเรือ ทำได้จำกัด

(๔.๒) ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยการจราจรในท่าเรือ เกิดจาก ๑) สภาพพื้นผิวการจราจรชำรุด และความล่าช้าในการซ่อมบำรุงโดยการท่าเรือ ๒) พื้นผิวการจราจรไม่เพียงพอ กับปริมาณหัวลาก อาจปรับปรุงลดขนาดทางเท้าเป็นพื้นที่จราจร และ ๓) การออกแบบเส้นทางจราจรในท่าเรือ ให้มีจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถไฟ และยานพาหนะที่สัญจรในพื้นที่ท่าเรือบ่อยครั้ง ทำให้เกิดปัญหาต่อเนื่องด้านการจราจร

(๔.๓) ป้ายจราจรในท่าเรือไม่ชัดเจน ทำให้ ๑) การต่อแถวที่ถูกต้อง เพื่อเข้า Sub-Gate ของรถบรรทุกโดยเฉพาะ พนักงานขับรถที่ไม่มีประสบการณ์ขับรถในท่าเรือแหลมฉบัง

๒) แแถวคอยมีการจัดบังทางเข้า Sub-Gate อื่น ทำให้รถที่ต้องการเข้าออก Sub-Gate ไม่สามารถเข้าออกได้ตามปกติ และ ๓) ป้ายจราจรในปัจจุบันไม่สามารถเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

(๔.๔) ขาดพื้นที่บริการ (Service Area) แก่รถหัวลาก ได้แก่ ๑) ไม่มีพื้นที่นอกท่าเรือสำหรับจอดเพื่อจูงคิวก่อนเข้า Main Gate ๒) ไม่มีลานกองตู้กลางสำหรับให้บริการ Drop-off แก่หัวลากที่มาคืนตู้ รวมถึงระเบียบศุลกากรไม่รองรับให้สามารถกองตู้นอกท่าเทียบเรือที่กำหนด และ ๓) ลานจอดรถในปัจจุบันยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกที่รอคิวเข้าเทียบท่า

(๔.๕) ปัญหาในการเข้าออกประตูท่าเทียบเรือ (Sub-Gate) อาทิ

(๔.๕.๑) ขาดระบบการจูงคิวเข้าท่าเรือ (Truck Queue) ที่มีประสิทธิภาพดีพอ และไม่เชื่อมโยงกับ Sub-Gate โดย ๑) แต่ละท่าเรือพัฒนาช่องทางการให้ข้อมูลสถานะคิวรถแก่หัวลากเฉพาะท่าเทียบเรือตนเอง แต่ข้อมูลดังกล่าวส่งไม่ถึงพนักงานขับรถที่ไม่เข้าระบบ และรวมถึงส่งไปไม่ถึงผู้ส่งออก ๒) หากทำงานเรือ ลำช้าจะไม่สามารถรองรับรถที่รอเข้าท่าเรือได้ตามจำนวนที่กำหนด เกิดการสะสมของรถรอเข้าท่าเพิ่ม มากขึ้น ๓) รถจำนวนมากไม่เข้าระบบ Truck Queue เพราะไม่เป็นภาคบังคับ และ ๔) รถที่จูงคิวพบว่าต่อแถวคายนานกว่ารถที่ไม่ได้จูงคิว ทำให้ปริมาณการจูงคิวไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

(๔.๕.๒) ขาดความพร้อมระบบ e-Payment ทำให้กิจกรรมที่ Sub-Gate ใช้เวลาพอสมควร

(๔.๕.๓) ท่าเรือแหลมฉบังยังมีระบบการทำใบชอร์ (Shore Pass) ก่อนเข้าท่าเทียบเรือ แม้ท่าเรือกรุงเทพจะยกเลิกแล้ว

(๔.๕.๔) กรณีตู้สินค้าต้องเคลียร์พิธีการศุลกากร การตรวจสอบตู้สินค้า และการ X-Ray ยังพบว่ามีปัญหาการเชื่อมโยงสถานะของตู้ระหว่างศุลกากรและท่าเทียบเรือ เนื่องจากไม่เชื่อมโยงข้อมูลแบบ Real Time

(๔.๖) ประเด็นอื่น ๆ

(๔.๖.๑) การท่าเรือแหลมฉบังขาด Master Plan ในการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน อาทิ ๑) ขาดคณะทำงานร่วมในลักษณะคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้เกี่ยวข้องทั้งระบบ และมีเจ้าภาพที่สั่งการได้ทุกหน่วยงาน ๒) ความล่าช้าในการอนุมัติงบประมาณสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือ ๓) ยังไม่สามารถจัดสรรพื้นที่ในท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยเฉพาะเมื่อท่าเทียบเรือสัมปทานร้องขอพื้นที่สำหรับเป็น Buffer Area และ ๔) ควรจัดสรรพื้นที่สำหรับ Multimodal Transport ที่เชื่อมโยงระหว่าง TLC – Coastal – SRTD – Inland Transport

(๔.๖.๒) ความลึกร่องน้ำ ทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ต้องรอระดับน้ำขึ้นในการเดินเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

(๔.๖.๓) ผู้ขนส่งร้องขอให้มีการตรวจสอบน้ำหนักตู้สินค้าขาเข้าก่อนออกจาก Main Gate สู่ทางหลวง

(๔.๖.๔) หัวลากจะทราบว่าจะต้อง X-Ray หรือไม่ต่อเมื่อจะเข้า Main Gate ของท่าเรือ ทำให้วางแผนได้ยาก และไม่ได้มีการออกแบบพื้นที่เพื่อไว้สำหรับเครื่อง Mega Port ของศุลกากร ทำให้รถทุกคนต้องวนไปที่จุดตรวจสอบรังสีก่อนเพื่อรับตัว ทำให้เกิดการเสียเวลา

(๕) ด้านความแออัดของท่าเทียบเรือสัมปทาน

(๕.๑) ข้อจำกัดของท่าเทียบเรือหลายประการ อาทิ ๑) ไม่สามารถให้บริการแก่เรือและรถหัวลากพร้อมกัน เนื่องจาก ๑.๑) ปริมาณสินค้ามากกว่า Capacity ของท่าเทียบเรือ ๑.๒) ขนาดของเรือสินค้าใหญ่มากขึ้น ทำให้มีปริมาณสินค้าต่อลำเพิ่มขึ้น เพิ่มความแออัดภายในท่าเทียบเรือและการเข้าออกของเรือสินค้าต้องรอรระดับน้ำขึ้นลง ทำให้เพิ่มการรอคอยของเรือมากขึ้น ๑.๓) เรือลำซ้ำจากกำหนดการ ทำให้เข้าเทียบท่ากระจุกตัว อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่สามารถให้บริการแก่หัวลาก เนื่องจากเรือใช้บริการตาม TLC ที่เป็นผู้สัญญา ขณะที่ TLC เน้นให้บริการแก่เรือสินค้าเพื่อป้องกันการ Skip Port ของเรือ ๑.๔) การท่าเรือไม่มีกำหนด Service Level Agreement การให้บริการแก่รถบรรทุกในสัญญาสัมปทาน ซึ่งเป็นเงื่อนไขเดิมที่ยังไม่มีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ขณะที่สัญญาสัมปทานแต่ละฉบับสิ้นสุดไม่พร้อมกัน และเมื่อต่ออายุแยกราชบัญญัติไม่มีการปรับปรุงเงื่อนไขให้เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหาเรือร้าง ๒) อุปสรรคต่อการลงทุนเครื่องมือขนถ่ายให้สามารถกองเก็บตู้สินค้าได้มากขึ้น อาทิ ๒.๑) อายุสัมปทานใกล้สิ้นสุดมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนเพิ่มเติมของท่าเทียบเรือ ๒.๒) พื้นที่ในท่าเทียบเรือจำกัดเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มจำนวนเครื่องมือขนถ่ายสินค้า ๒.๓) ต้นทุนดำเนินงาน อาทิ ค่าไฟ ค่าแรง ปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงไม่คุ้มค่าการลงทุนเพิ่มเติม และ ๓) การหมุนเวียนตู้ระหว่าง Sub Gate – SRT0 และ Sub Gate – ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็น double Handling และทำให้หัวลากไม่เพียงพอ

(๕.๒) ตู้สินค้ามีระยะเวลากองเก็บในท่าเทียบเรือเป็นเวลานาน เนื่องจาก ๑) ปัญหาเรือลำซ้ำจากตารางเดินเรือ ทำให้ตู้สินค้าขาออกกองเก็บในท่าเทียบเรื่อนานขึ้น ๒) สายเรือมีการรับจองตู้สินค้าเกินความสามารถในการรับบรรทุกของเรือ (Overbooking) ทำให้มีสินค้าตกเรือและต้องกองเก็บในท่าเทียบเรื่อนานขึ้น หรือย้ายท่าเทียบเรือเกิดการจราจรทางบกเพิ่มมากขึ้นอีกส่วนหนึ่ง ๓) ปัญหาตู้ตกค้าง/ตู้ของกลางในพื้นที่ท่าเทียบเรือเป็นเวลานาน เป็นภาระแก่ท่าเทียบเรือทั้งด้านพื้นที่ ต้นทุนการจัดเก็บและค่าเสียโอกาสในการหมุนเวียนตู้ และการให้บริการลูกค้า ๔) ค่ากองเก็บตู้สินค้าในท่าเทียบเรือถูกกว่าค่าเช่าคลังสินค้าภายนอก ทำให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าเลือกเก็บตู้ในท่าเทียบเรือเกินจาก Free Time ที่ได้รับ ๕) ต้องกองตู้ในท่าเทียบเรือเพื่อรอการตรวจสอบโดยหน่วยงานราชการ เนื่องจากหน่วยงานราชการมีกำลังคนไม่เพียงพอและต้องปฏิบัติงานในเวลาราชการและดูแลตู้สินค้าทุกท่าเทียบเรือ อีกทั้งการวางตู้สินค้าขาเข้าเพื่อรอการตรวจสอบไม่สามารถวางซ้อนตู้ได้ ทำให้เสียพื้นที่จำนวนมากสำหรับรถหัวลากที่มารับ-ส่งตู้สินค้า เป็นต้น

๒.๓) ปัญหาท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

๒.๓.๑) การขนส่งสินค้าของท่าเรือเชียงแสนยังพึ่งพาแรงงานคนเป็นหลัก โดยอุปกรณ์เครื่องจักรในการลำเลียงขนถ่ายสินค้ามีอย่างจำกัด

๒.๓.๒) การขนส่งสินค้ายังถูกจำกัดในเรื่องของสภาพสินค้าที่สามารถขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการเมื่อนำเรือขึ้นไปส่งสินค้ายังสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้วหากกลับจะต้องวิ่งเรือเปล่ากลับมาไม่สามารถขนส่งสินค้าบางรายการกลับมาได้ ซึ่งหากมีการขนส่งผักและผลไม้จากสาธารณรัฐประชาชนจีนกลับมาได้จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถวิ่งเรือขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น โดยประเด็นดังกล่าวอยู่ระหว่างการทำความเข้าใจกับสาธารณรัฐประชาชนจีน

๒.๔) ปัญหาท่าเรือเชียงของ

๒.๔.๑) ขาดความพร้อมในการเตรียมการเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน

๒.๔.๒) ประเภทของสินค้ามีจำนวนไม่มาก โดยส่วนใหญ่จะมีการขนส่งสินค้าผ่านทางถนน คือ สะพานมิตรภาพเป็นหลัก

๒.๕) ปัญหาท่าเรือมาบตาพุด

๒.๕.๑) เรือประมงที่เข้ามาในพื้นที่

๒.๕.๒) ประเด็นการใช้ร่อนน้ำร่วมของท่าเทียบเรือ PTT LNG โดยรูปแบบการเดินเรือทางเดียว การปฏิบัติงานปกติ เรือเข้า-ออกจากท่า PTT LNG (เรือขนาดใหญ่ ๑๐๐,๐๐๐ DWT)

๒.๔.๓ สภาพปัญหาและอุปสรรคด้านอื่น ๆ (ถ้ามี)

๑) ปัญหาด้านการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

๑.๑) การขนส่งชายฝั่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ทำให้มีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามจำนวนมาก โดยข้อปฏิบัติและการยื่นเอกสารบางอย่างมีความซ้ำซ้อน

๑.๒) ขาดการดำเนินการเพื่อสนับสนุนส่งเสริมการปฏิบัติตามกรอบข้อตกลง อนุสัญญาต่าง ๆ (Agreement) ที่ได้มีการตกลงกันไว้ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงพาณิชย์นาวีในระดับภูมิภาคอาเซียนทำให้สามารถแข่งขันกับประเทศในระดับภูมิภาคหรือในระดับโลกได้ และยกระดับมาตรฐานกองเรือพาณิชย์ไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๑.๓) ขาดการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ด้านการเงิน การคลัง (ภาษี) และการส่งเสริมการลงทุน (BOI) อย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมถึงกฎหมายสัมปทานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔) การกำหนดให้การขนส่งชายฝั่งมีภาระเอกสารกำกับเรือ และกำกับสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

๒) ปัญหาด้านการขุดลอกร่องน้ำในภาพรวมของประเทศ

การตื่นขึ้นในแผ่นดินที่เป็นพื้นที่ลำนํ้าธรรมชาติ แม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ความตื่นขึ้นของลำน้ำที่ใช้ขนส่งสินค้า เพื่อให้เรือขนาดที่เหมาะสมสามารถเทียบท่าได้ เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณที่ได้รับจะไม่เพียงพอ คาดว่ามีปริมาณตะกอนประมาณ ๓๐ ล้านคิวต่อปี แต่งบประมาณที่กรมเจ้าท่า (จท.) ได้รับจะไม่เพียงพอ เนื่องจากทุก ๆ ปีที่ผ่านมาจะมีการตื่นขึ้นมากกว่าที่ควรจะเป็นเพิ่มขึ้น ซึ่งเคยมีการเสนอแนะให้ จท. พิจารณาว่าผู้ใดใช้ร่อนน้ำผู้ใดควรบำรุงรักษา ซึ่งได้รับการต่อต้านค่อนข้างสูง เพราะเป็นบริการสาธารณะและผู้ที่มาใช้ร่อนน้ำมีทั้งคนรวยและคนจน มีอาชีพเกษตรกรและประมงที่ต้องใช้ ซึ่ง จท. จึงได้พิจารณาโดยการเรียงลำดับความสำคัญทางเศรษฐกิจของแต่ละร่องน้ำ และจะไม่ละเลยชาวบ้านหรือเกษตรกรด้วย ซึ่ง จท. พิจารณาแล้วพบว่า มีร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ ได้รับงบประมาณปีละ ๘ หลัก ซึ่งยังไม่เพียงพอที่จะผลักดันตะกอนออกไปได้ทั้งหมด อีกทั้งร่องน้ำยังมีการขึ้น-ลงของกระแสน้ำด้วย ซึ่ง จท. จึงขอเสนอกรมธนารักษ์เกี่ยวกับการให้ผู้บริหารท่าเรือที่ใช้ร่อนน้ำทำการบำรุงรักษาร่องน้ำเอง โดยกำหนดลงในสัญญาด้วย และอีกโครงการที่ จท. กำลังพิจารณาคือ โครงการขุดลอกต่างตอบแทน วัตถุประสงค์เพื่อการแก้ไขปัญหาอุทกภัย ซึ่งกลไกนี้จะช่วยให้ตะกอนที่ทับถมสะสมอยู่ในร่องน้ำลดลงไปได้โดยไม่ต้องใช้งบประมาณ ถ้าได้ดำเนินการขุดลอกต่างตอบแทนหรือใช้นโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้ประชาชนมาร่วมขุดลอกโดยนำดินทรายไปขาย น่าจะเป็นทางเลือกที่สามารถลดการใช้งบประมาณได้

แนวทางการแก้ปัญหาชุดลอกร่องน้ำ ได้มีการกำหนดแนวทางว่าจะมีการกำหนดกลุ่มผู้ใช้ร่องน้ำหรือไม่ เช่น เรือขนาดใหญ่ เรือลากที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ชี้แจง ดังนี้

(๑) ได้มีการเก็บค่าธรรมเนียมบางอย่าง เช่น ประกาศเขตพื้นที่บริเวณศรีราชา แหลมฉบัง โดยเรือต่างชาติที่เข้ามาจะต้องจ่ายค่าเอกสิทธิ์การใช้น่านน้ำไทยคิดเป็นตันกรอส ซึ่งการจัดเก็บค่าบริการเช่นนี้ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจเช่นกัน

(๒) การเก็บค่าธรรมเนียม ถ้าเป็นเรือที่เข้าท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง ต้องผ่านตัวร่องน้ำ กทท. จะเป็นผู้เก็บค่าบริการ แนวความคิดในการคิดค่าธรรมเนียม หากภาคเอกชนที่มีกำลังในการจ่ายเพื่อนำเงินส่วนนี้มาใช้ในการชุดลอกร่องน้ำได้

(๓) การที่ภาครัฐจัดเก็บรายได้แล้ว จะต้องส่งเข้าคลัง ซึ่งจะต้องทำข้อตกลงกับกรมบัญชีกลาง เพื่อขอไว้ใช้ประโยชน์แทนการส่งเข้าคลัง โดยปกติจะได้ประมาณ ๕๐% ของเงินที่จัดเก็บรายได้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในเรื่องนั้น

๓) ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือสำราญ

๓.๑) ประเทศไทยเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่เป็นฤดูกาลเท่านั้น ไม่สามารถเที่ยวได้ตลอดทั้งปี

๓.๒) ข้อจำกัดเรื่องความลึกของร่องน้ำ

๓.๓) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ไม่สามารถรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากติดปัญหาความลึกของร่องน้ำ เรือขนาดใหญ่ต้องทิ้งสมอและนำเรือเล็กขนส่งผู้โดยสารและไม่มีจุดรับที่ปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่มากับเรือลำเลียง

๓.๔) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง มี PORT OF CALL น้อย เพื่อเรือสำราญแวะในอ่าวไทย ทำให้เรือต้องใช้เวลาในทะเลนานกว่าฝั่งอันดามัน รวมทั้งปัญหาการจราจรเบียดเบียนที่เกี่ยวข้อง และมีปัญหาเรื่องการเดินทางจากท่าเรือไปสนามบินซึ่งใช้เวลาใกล้สุดประมาณ ๑.๓๐ ชั่วโมง

๒.๔.๔ การจัดเก็บอัตราค่าเช่าและการบริหารท่าเทียบเรือ

ประเด็นปัญหากรณีที่หลายส่วนคาดการณ์ว่าการที่เอกชนไม่สนใจเข้าไปบริหารท่าเรือของภาครัฐเนื่องจากอัตราค่าเช่าที่อาจจะสูงเกินไป อยากให้กรมธนารักษ์พิจารณาการกำหนดอัตราค่าเช่าในอัตราที่เอกชนหรือผู้เช่าท่าเทียบเรือสามารถดำเนินการได้ และสามารถดึงดูดสายเรือขนส่งสินค้าเข้ามาได้ รวมถึงพิจารณาการแก้ไขสัญญาเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือและบำรุงรักษาร่องน้ำให้อยู่ในความรับผิดชอบของคู่สัญญาผู้บริหารท่าเทียบเรือ

ผู้แทนกรมธนารักษ์ได้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

กรมธนารักษ์ได้กำหนดหลักเกณฑ์ประเภทของท่าเรือ หากเป็นท่าเรือระหว่างประเทศจะมีหลักเกณฑ์เรื่องประมุขให้เอกชนบริหาร และกรณีเป็นท่าเรือในประเทศ จะแบ่งออกเป็นท่าเรือสาธารณะ โดยกรมเจ้าท่ามีวัตถุประสงค์การก่อสร้างเพื่อประโยชน์สาธารณะ ถือว่าเป็นการใช้ประโยชน์ของส่วนราชการ ซึ่งส่วนราชการหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ที่มีอำนาจหน้าที่สามารถใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการโดยไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทนใด ๆ แต่ในกรณีที่ต้องซ่อมแซมท่าเรือก็จะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานราชการที่ใช้งาน แต่หากไม่สามารถดำเนินการเองได้จะเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า แต่ถ้าเป็นกรณีท่าเรือเชิงพาณิชย์ มีทั้งการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือคลองใหญ่ ท่าเรือศาลาลอย เป็นต้น ซึ่งท่าเทียบเรือใดสามารถจัดหาผู้บริหารได้กรมธนารักษ์จะมีการเก็บค่าเช่า ส่วนที่ยังไม่สามารถจัดหาผู้บริหารท่าเรือได้ เช่น ท่าเรือคลองใหญ่ และท่าเรือศาลาลอย กรมธนารักษ์จะต้องดำเนินการ

จัดหาต่อไป ในการจัดเก็บค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมจะดำเนินการตามคำสั่งกรมธนารักษ์ เรื่อง หลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการท่าเรือเชิงพาณิชย์ กรณีเปิดประมูลให้เอกชน เป็นผู้บริหารจัดการ โดยกำหนดอัตราค่าเช่ากรณี อปท. เช่า จะเป็นอัตราคงที่ร้อยละ ๐.๓๐ ของมูลค่าทรัพย์สิน ต่อปี และปรับค่าเช่าร้อยละ ๙ ทุก ๆ ๓ ปี กรณีเอกชนเช่า อัตราค่าเช่าร้อยละ ๓ ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี ส่วนท่าเรือต่างจังหวัดอัตราร้อยละ ๐.๕๐ ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี และจะปรับปรุงอัตราค่าเช่าเพิ่มร้อยละ ๙ ทุก ๆ ๓ ปี และหากบริหารจัดการได้เกินจุดคุ้มทุนจะเรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้ Revenue sharing ร้อยละ ๕ ส่วนค่าธรรมเนียมการจัดหาประโยชน์หรือค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า (ค่าแรกเข้าก่อนทำสัญญา) จะเก็บร้อยละ ๑ ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี ซึ่งกรมธนารักษ์จะกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ชัดเจน แต่ในกรณีที่กรมเจ้าท่าเห็นว่าค่าเช่า สูงเกินไป กรมธนารักษ์จะพิจารณาตามหลักเกณฑ์และกฎหมายก่อน แต่ถ้ามีปัญหาในการดำเนินงานกรมธนารักษ์ จะพิจารณาในแต่ละกรณี

รายได้ที่กรมธนารักษ์เก็บมาได้จะส่งกระทรวงการคลังทั้งหมด ไม่ได้นำไปปรับปรุงร่องน้ำหรือท่าเรือ ส่วนกรณีปรับปรุงท่าเรือจะต้องพิจารณาสัญญาในปัจจุบัน หากต้องการพัฒนาหรือปรับปรุงท่าเรือจะต้อง แก้ไขสัญญาที่ทำไว้กับเอกชน และหากหมดสัญญาสามารถเพิ่มเงื่อนไขได้หรือไม่นั้นจะต้องส่งให้สำนักงาน อัยการสูงสุดพิจารณาก่อนทุกครั้ง พิจารณาเป็น ๒ กรณี

- กรณีที่สัญญาเกิดขึ้นแล้ว ถ้าจะมีการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจะต้องให้คู่สัญญาพิจารณาร่วมกัน หรือทำความเข้าใจร่วมกันได้ เพื่อทำการแก้ไขสัญญาต่อไป

- กรณีสัญญาพิเศษ หากสัญญาพิเศษเกี่ยวกับการแก้ไขหรือเพิ่มเติมสัญญา เพื่อความรอบคอบ ต้องนำเสนอสำนักงานอัยการพิจารณาด้วย

การทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังเพื่อนำเงินรายได้มาใช้ในการดำเนินงานหรือบำรุงรักษา ท่าเรือจะสามารถทำได้ แต่ปัจจุบันกรมธนารักษ์ไม่เคยได้ทำความเข้าใจในลักษณะนี้

การที่กรมธนารักษ์กำหนดอัตราค่าเช่ามาตรฐานไว้ส่งผลต่อการเข้าบริหารท่าเรือของเอกชน เช่น ค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่าปีละ ๑% หากต้องการขอเช่าท่าเทียบเรือ ๑๐ ปี เอกชนต้องจ่ายอย่างน้อย ๑๐% หากท่าเทียบเรือคลองใหญ่มูลค่า ๑,๒๙๖ ล้านบาท เอกชนจะต้องเตรียมไว้ประมาณร้อยละล้าน ซึ่งเมื่อดูเงื่อนไข การเช่าจะมีประเด็นกังวลว่า จะสามารถหาลูกค้าได้หรือไม่ ในการเข้ามาใช้ท่าเรืออย่างน้อยผู้บริหารท่าเรือจะต้อง มีสินค้าของตัวเองอยู่แล้ว ดังนั้น อัตราค่าเช่าเมื่อกำหนดรวมกับค่าเครื่องจักรอุปกรณ์แล้วกลายเป็นวงเงินมูลค่า สูงมากส่งผลให้เอกชนอาจไม่สนใจได้ ซึ่งอัตราค่าเช่าจึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่จะสามารถดึงดูดลูกค้าเข้ามาได้ หากสามารถ กำหนดให้อัตราค่าเช่าเอื้อต่อการดึงดูดลูกค้าเข้ามาใช้บริการได้ จะเป็นเรื่องดี ทั้งนี้ ในส่วนที่กรมธนารักษ์สามารถ ดำเนินการได้กรณีที่อัตราค่าเช่าต่ำกว่าคำสั่งกรมธนารักษ์กำหนด จะมีการพิจารณาเป็นรายกรณีไป ซึ่งจะต้อง แจกแจงเหตุผลและความจำเป็น รวมทั้งผลประโยชน์เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอัตราผลตอบแทนของ กรมธนารักษ์ แต่หากต้องการให้อัตราค่าเช่าเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งหมดอาจจะต้องพิจารณาถึงกฎระเบียบของ กรมธนารักษ์ต่อไป

๒.๕ กรณีศึกษาจากท่าเรือที่ประสบความสำเร็จ

๒.๕.๑ กรณีศึกษาท่าเรือโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น

กฤษฎา วิสมิตะนันท์ และคณะ^๔ ได้ทำศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮาม่า จังหวัดคานาคาว่า ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งพบว่า ท่าเรือโยโกฮาม่า เป็นท่าเรือที่อยู่ในเขตเมืองใหญ่ (City Port) เหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ และได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ จนมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานของพื้นที่ท่าเรือ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับพื้นที่และชุมชนรอบด้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



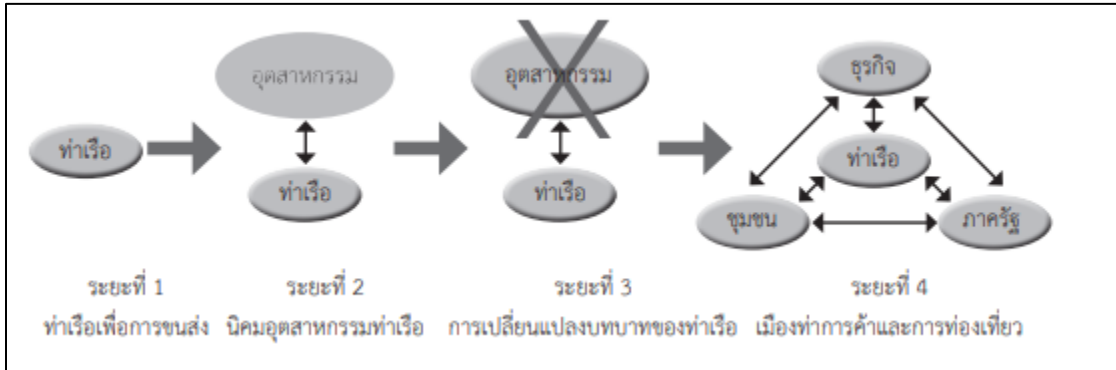
ภาพที่ ๒-๖๗ ท่าเรือโยโกฮาม่า

ที่มา : <https://so๐๑.tci-thaijo.org/index.php/CBSReview/article/view/97421>

จากการวิเคราะห์พัฒนาการของท่าเรือโยโกฮาม่า พบว่า ท่าเรือโยโกฮาม่าเป็นท่าเรือที่เกิดขึ้นและเติบโตควบคู่กับเมืองท่าโยโกฮาม่า ซึ่งเป็นเมืองหลักของจังหวัดคานาคาว่า ประเทศญี่ปุ่น และเป็นเมืองใหญ่อันดับ ๒ รองจากกรุงโตเกียว โดยจากการวิเคราะห์พบว่า ท่าเรือโยโกฮาม่าและ เมืองท่าโยโกฮาม่ามีการพัฒนาการแบ่งได้เป็น ๔ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ท่าเรือเพื่อการค้าขาย ระยะที่ ๒ นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ ระยะที่ ๓ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือและพื้นที่รอบท่าเรือ และระยะที่ ๔ เมืองท่าการค้าและการท่องเที่ยว จากการวิเคราะห์พัฒนาการของท่าเรือโยโกฮาม่าทั้ง ๔ ระยะ ดังที่กล่าวมา สามารถสรุปได้ ดังรูปภาพด้านล่างนี้ และแสดงให้เห็นว่า บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นผลจากสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย ซึ่งเป็นไปตามหลักการของทฤษฎีสถาบัน (Institutional Theory) และในแต่ละระยะเวลาของการเปลี่ยนแปลงนั้น ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับท่าเรือโยโกฮาม่าก็แตกต่างกันไป เริ่มต้นจากความสัมพันธ์ที่เป็นอิสระขึ้นต่อกันไม่มากนักในระยะที่ ๑ จนเกิดความสัมพันธ์แบบพึ่งพาอาศัยกันระหว่าง

^๔ กฤษฎา วิสมิตะนันท์ และคณะ, การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮาม่า, จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์ ปีที่ ๓๙ ๓๑๕๒ (เมษายน - มิถุนายน ๒๕๖๐).

ท่าเรือกับนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบในระยะที่ ๒ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือเนื่องจากการย้ายออกของโรงงานอุตสาหกรรมในระยะที่ ๓ ไปจนถึงความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือ รัฐบาลของเมืองท่า ภาคธุรกิจ และชุมชนที่เป็นรูปแบบความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปัจจุบันที่เป็นระยะที่ ๔



รูปที่ ๒-๖๘ รูปแบบความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละระยะของท่าเรือโยโกฮาม่า

ที่มา : ฤชณา วิสมิตะนันท์ และคณะ, ๒๕๖๐

ส่วนพัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพนั้น พบว่า แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ **ระยะที่ ๑ ท่าเรือเพื่อการขนส่ง** บทบาทของท่าเรือกรุงเทพในขณะนั้นจึงเป็นเพียงท่าเรือของรัฐ ที่ควบคุมดูแลโดยสำนักงานท่าเรือกรุงเทพที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๙๔ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ถูกจัดตั้ง ขึ้นเพื่อกำกับดูแลกิจการด้านการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือกรุงเทพจึงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือ แห่งประเทศไทย สินค้าที่ขนส่งถ่ายผ่านท่าเรือกรุงเทพในต่อนั้นเป็นเพียงการขนส่งสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง ต่อมา**ระยะที่ ๒ นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ** ในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ -๒๕๒๐ การขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้เริ่มเข้ามาในประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพจึงทำการขยายท่าเทียบเรือเชื่อนทางด้านตะวันออกเพื่อให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์ในการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แต่เมื่อการขนถ่ายสินค้าเพิ่มจำนวนมากขึ้น เครื่องมือและพื้นที่ในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เริ่มไม่เพียงพอเกิดภาวะแออัดอย่างมากขึ้นในท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงพัฒนาท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันออกจากท่าเทียบเรือเนกประสงค์ให้เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และมีการจัดหาอุปกรณ์ในการขนถ่ายตู้สินค้า และปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้รองรับการจัดวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง ๑.๓ ล้าน TEU/ปี **ระยะที่ ๓ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือ** ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำทำให้มีพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้าและพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าที่จำกัด ประกอบกับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ รัฐบาลมีนโยบายในการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ คือ ท่าเรือแหลมฉบังในภาคตะวันออกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพื่อลดความแออัดของข้อจำกัดด้านพื้นที่และปัญหาการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นผู้บริหารดูแลจัดการท่าเรือกรุงเทพอย่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยยังนำระบบการบริหารจัดการและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ และปรับเปลี่ยนระบบการบริหารเป็นรูปแบบของธุรกิจเอกชนเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามจากนโยบายดังกล่าว ทำให้บทบาทของท่าเรือกรุงเทพเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัดคือ ปริมาณการนำเข้า-ส่งออก

ที่ลดลง เนื่องจากผู้นำเข้าส่งออกหันไปใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้นเพราะเรือสินค้าเริ่มมีขนาดใหญ่เกินความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ อีกทั้งนโยบายการสนับสนุนอื่น ๆ จากรัฐ เช่น นิคมอุตสาหกรรมและผลประโยชน์ทางภาษีทำให้บทบาทของท่าเรือกรุงเทพเป็นเพียงการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดเล็ก จากการวิเคราะห์การพัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพทั้ง ๓ ระยะ ดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการพัฒนาของท่าเรือนั้นมุ่งเน้นที่การบริหารจัดการท่าเรือเป็นหลัก และเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอุปกรณ์ขนถ่ายและพื้นที่หลังท่าให้เหมาะสมกับปริมาณสินค้าและกิจกรรมในท่าเรือกรุงเทพที่ลดลงเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์และรายได้ที่ดีที่สุดต่อท่าเรือกรุงเทพหรือแม้กระทั่งมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้สอยของท่าเรือกรุงเทพมาปรับใช้เพื่อการค้าและพาณิชย์ แต่การพัฒนาที่ยังหยุดอยู่เพียงแค่การศึกษาถึงความเป็นไปได้ของภาครัฐเท่านั้น

ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบพัฒนาของท่าเรือทั้ง ๒ ท่าเรือแล้ว พบว่า แนวทางที่ท่าเรือกรุงเทพจะมุ่งไปเดิมเป็นการมองการใช้งานท่าเรือและฟังก์ชันต่าง ๆ ในท่าเรือให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุดเท่านั้น มิได้มองอย่างองค์รวมที่จะบูรณาการการพัฒนาเมือง และพัฒนาชุมชนเมืองรอบ ๆ ท่าเรือกรุงเทพ ให้สามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน และเกื้อหนุนกันอย่างยั่งยืนในอนาคต และหากภาครัฐมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือเพื่อสนับสนุนการนำเข้า - ส่งออกมากขึ้นเท่าไร ยิ่งทำให้ภาครัฐมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่ท่าเรือขนาดใหญ่ อย่างแหลมฉบังมากกว่าท่าเรือกรุงเทพจึงถูกลดบทบาทและความสำคัญลงในขณะที่ฟังก์ชันการทำงานของท่าเรือเดิมไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปตามบทบาทที่ลดลง ส่งผลให้เกิดพื้นที่ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น และมูลค่าของที่ดินในเชิงเศรษฐกิจเสื่อมถอยลง เกิดเป็นแหล่งชุมชนที่พิกัดภัยของผู้มีรายได้น้อยจนนำไปสู่ปัญหาสังคมรอบท่าเรือ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ท่าเรือกรุงเทพต้องมีการพัฒนาไปพร้อมๆ กับเมืองและชุมชนรอบข้างที่ท่าเรือตั้งอยู่เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน สร้างงาน สร้างรายได้ และนำไปสู่การพัฒนาชุมชนที่มีศักยภาพในการพึ่งพาตนเองได้ต่อไป^๙

๒.๕.๒ กรณีศึกษาท่าเรือ Rotterdam (Port of Rotterdam : PoR) ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

ท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปและเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกตั้งอยู่ใกล้เมือง Rotterdam ในประเทศเนเธอร์แลนด์ มีท่าเรือสัมปทาน (ท่าเรือ) ๕ แห่งภายในขอบเขตของตน ดำเนินการโดยบริษัทที่แยกจากกันภายใต้อำนาจโดยรวมของ Rotterdam ท่าเรือ Rotterdam มีพื้นที่ท่าเรือ ๑๒,๕๐๐ เฮกตาร์ ทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งมากกว่า ๖,๐๐๐ เฮกตาร์เป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ความยาวพื้นที่ท่าเรือมากกว่า ๔๐ กิโลเมตร ปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ ๔๓๖ ล้านตันต่อปี จำนวนการขนส่งเรือเดินทะเลประมาณ ๒๘,๐๐๐ ลำและเรือภายในประเทศ ๙๑,๐๐๐ ลำต่อปี ปริมาณการจ้างงาน ประมาณ ๑๙๒,๐๐๐ ตำแหน่ง มูลค่าเพิ่ม ๒๙,๖๐๐ ล้านยูโร คิดเป็นร้อยละ ๒.๙ ของ GDP ของเนเธอร์แลนด์

^๙ ฤชญา วิสมิตะนันท์ และคณะ, เชิงอรธ ๘, น.๑๑๖.



ภาพที่ ๒-๖๙ ท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

ที่มา : <https://www.salika.co/2023/04/08/>

[laemchabang-port-first-green-port-model-in-thailand/](#)

ท่าเรือ Rotterdam เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป เป็นศูนย์กลางการขนส่งและทางเศรษฐกิจที่สำคัญ มีระยะทางทอดยาวถึง ๕๐ กิโลเมตร มีการขนส่งทั้งสินค้าทั่วไป และเชื้อเพลิงต่าง ๆ เช่น ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) น้ำมัน ถ่านหิน โดยคิดเป็น ๑๓% ของความต้องการพลังงานในทวีปยุโรป และมีแนวทางการพัฒนาการใช้พลังงานในรูปพลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้น เพื่อมุ่งสู่ท่าเรือที่ยั่งยืน และการเป็นศูนย์กลางพลังงานไฮโดรเจนของทวีปยุโรป นอกจากนี้ยังมีการตั้งเป้าหมายลดการปลดปล่อยคาร์บอน ๔๙% ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี พ.ศ. ๒๕๙๓

ท่าเรือ Rotterdam เป็นท่าเรือที่พลุกพล่านที่สุดในโลกตามปริมาณสินค้าต่อปีถูกแซงหน้าโดยท่าเรือสิงคโปร์ ในปี ค.ศ. ๒๐๐๔ และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาโดยท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือขนาดใหญ่อื่น ๆ ในจีน ในปี ๒๐๒๐ Rotterdam เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่เป็นอันดับ ๑๐ ของโลกในแง่ของหน่วยเทียบท่า ๒๐ ฟุต (TEU) ที่จัดการในปี ค.ศ. ๒๐๑๗ Rotterdam ยังเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับ ๑๐ ของโลกในแง่ของปริมาณสินค้าต่อปี เมือง Rotterdam ประกอบด้วยเขตท่าเรือที่แตกต่างกัน ๕ แห่ง และเขตกระจายสินค้า ๓ แห่งที่อำนวยความสะดวกต่อความต้องการของพื้นที่ตอนในที่มีผู้บริโภคมากกว่า ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ รายทั่วทวีปยุโรป โดยมีลักษณะเฉพาะสรุปได้ ดังนี้

๑) มีการใช้ระบบอัตโนมัติในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ และใช้ยานพาหนะนำทางอัตโนมัติไร้คนขับในการขนส่ง

๒) ร่องน้ำขนาดประมาณ ๒๔ เมตร มีท่าเทียบเรือ EECV ของท่าเรือมีระยะกินน้ำลึก ๒๔ เมตร (๗๘ ฟุต) ทำให้เป็นท่าจอดเรือเพียงแห่งเดียวจากสองแห่งที่มีให้บริการสำหรับเรือบรรทุกสินค้าจำนวนมากที่สุดลำหนึ่งของโลก

๓) การดำเนินงานการโหลดและขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ด้วยหุ่นยนต์

๔) เครนยกของอัตโนมัติไร้คนขับ (ASC) ใช้นำคอนเทนเนอร์ไปจาก AGV และจัดเก็บในลานวางของเทอร์มินัล ซึ่งทำให้ไม่ต้องใช้รถบรรทุกแบบคร่อมสำหรับการดำเนินการขนถ่าย

๕) มีการเทคโนโลยีอัจฉริยะ โดยหน่วยงานการทำเรือของท่าเรือ Rotterdam ใช้ Internet of Things ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มบนคลาวด์เพื่อรวบรวมและประมวลผลข้อมูลจากเซ็นเซอร์รอบๆ ท่าเรือ

๖) มีการฟื้นฟูเมืองในพื้นที่ท่าเรือว่างเปล่า ซึ่งมีการพัฒนาใช้พื้นที่บางส่วนในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ด้วย เช่น พิพิธภัณฑ์การเดินเรือ การพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ร่วมกับการพัฒนาท่าเรือ

๗) การบริหารท่าเรือแห่งนี้ดำเนินการโดยสำนักงานท่าเรือ Rotterdam ซึ่งเดิมเป็นหน่วยงานเทศบาลของเทศบาล Rotterdam แต่ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ได้กลายเป็นองค์กรของรัฐที่เป็นเจ้าของร่วมกันระหว่างเทศบาล Rotterdam และรัฐบาลเนเธอร์แลนด์

๘) การจัดทำแนวป้องกันน้ำท่วม เพื่อป้องกันผลกระทบจากคลื่นพายุซัดฝั่งจากทะเลเหนือเป็นส่วนหนึ่งของแผนงาน delta work กำแพงกันน้ำท่วม

๙) ความยั่งยืน โดยท่าเรือ Rotterdam ตั้งเป้าที่จะลดการปล่อยมลพิษภายในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ ในปี ค.ศ. ๒๐๑๘ ซีอีโอของสำนักงานท่าเรือได้เปิดตัวโครงการมุ่งเป้ามูลค่า ๕ ล้านยูโร สำหรับการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามการจัดอันดับเขตอุตสาหกรรมของ Benchmarkia ท่าเรือ Rotterdam ได้รับการจัดอันดับที่ ๒๐ ในบรรดาเขตอุตสาหกรรมทั้งหมดทั่วโลกในด้านความยั่งยืน

สำหรับกลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือรอตเตอร์ดัมไปสู่การใช้พลังงานสะอาดและเป็นศูนย์กลางด้านพลังงานไฮโดรเจนของยุโรป ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น วางท่อก๊าซเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้และการจัดส่งพลังงาน การพัฒนาการผลิตไฮโดรเจนสีเขียวและไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก เช่น พลังงานลม โดยมีการติดตั้งกังหันเป็นจำนวนมาก เพื่อผลิตไฟฟ้าสำหรับกระบวนการแยกไฮโดรเจนจากน้ำ อีกทั้งส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงเป็นไฮโดรเจนและพลังงานสะอาดมากขึ้น รวมทั้งมี **การพัฒนาระบบการขนส่งให้ใช้พลังงานสะอาด ทั้งทางรถ รถไฟ และเรือควบคู่กันอีกด้วย** แต่ทั้งนี้ การขนส่งถือเป็นความท้าทายที่สำคัญของพลังงานไฮโดรเจน ซึ่งขณะนี้ที่ท่าเรือ Rotterdam ได้มีการขนส่งในรูปแบบโมเนีย เพื่อความสะดวกและมีต้นทุนต่ำ

ทั้งนี้ ในประเทศไทย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีเป้าหมายนำโมเดลการพัฒนาท่าเรือ Rotterdam เพื่อไปประยุกต์ใช้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ สู่เป้าหมายเป็น Green Port เน้นใช้ พลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน มีระบบจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และมองโอกาสในการต่อยอดพัฒนาสู่การผลิตไฮโดรเจนสีเขียว ความเหมาะสมที่เห็นชัดในขณะนี้ คือ การใช้พลังงานแสงอาทิตย์ ติดตั้งโซลาร์เซลล์ และใช้ระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ส่วนอุปกรณ์เครื่องจักรภายในท่าเรือต้องบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยี การขนส่งในบริเวณท่าเรือจะใช้รถบรรทุกไฟฟ้า (EV) และเทคโนโลยีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ ขณะที่การจัดสรรพื้นที่ภายในท่าเรือแหลมฉบังมีความจำเป็นอย่างยิ่ง จะต้องเน้นการขนส่งทางรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ สามารถขนส่งสินค้าในจำนวนมากได้ และจะต้องใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีต่าง ๆ มาบริหารจัดการจราจร และของเสียด้วย^{๑๐}

^{๑๐} สำนักข่าวอิสรา, ถอดโมเดล “ท่าเรือรอตเตอร์ดัม” ต้นแบบพัฒนาแหลมฉบังสู่ Green Port ในไทย, (ออนไลน์), ๒๕๖๖.

บทที่ ๓

ผลการพิจารณาศึกษา

ตามที่คณะกรรมการพิจารณาการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือแห่งประเทศไทย ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาและรับฟังข้อมูลการนำเสนอประเด็นภาพรวม นโยบายการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ โครงการพัฒนาตามแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั้งทางถนนและทางราง เพื่อส่งเสริมศักยภาพการขนส่งของท่าเรือ รวมทั้งปัญหาพร้อมกับอุปสรรคจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ โดยได้กำหนดกรอบ ผลการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือแห่งประเทศไทยแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ซึ่งได้มีการพิจารณา ในรายละเอียดของผลกระทบต่อผังเมือง ที่อยู่อาศัย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและบรรเทา สาธารณภัย และการท่องเที่ยวด้วยแล้ว ดังนี้

ด้านที่ ๑ นโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

- ปัญหาอุปสรรคด้านนโยบายและการกำกับดูแล
- ปัญหาอุปสรรคด้านกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ และข้อบังคับ

ด้านที่ ๒ การพัฒนาท่าเรือ

- ปัญหาอุปสรรคในการเดินเรือ/ร่องน้ำ
- ปัญหาอุปสรรคของท่าเรือ
- ปัญหาการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้ใช้ได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

ด้านที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม

- ปัญหาอุปสรรคด้านโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่ง (ทางชายฝั่ง และทางลำน้ำ)

ด้านที่ ๔ ปัญหาอื่น ๆ

- ปัญหามลพิษ (การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และการจราจร)
- ปัญหาอุปสรรคด้านอื่น ๆ (เทคโนโลยี/ชุมชน)

ทั้งนี้ คณะกรรมการได้มีการรวบรวมข้อมูลซึ่งได้จากการประชุมรับฟังจากหน่วยงานต่าง ๆ เอกสารทางวิชาการ งานวิจัยและกฎหมาย รวมทั้งศึกษาดูงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มเติมความสมบูรณ์ของเนื้อหา รายงานฉบับนี้ ซึ่งในบทนี้จะสรุปสาระสำคัญที่ได้จากการพิจารณาศึกษาในส่วนของความเป็นมาสภาพปัญหา และอุปสรรคในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๓.๑ ด้านที่ ๑ : นโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

จากการทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งในระดับประเทศและระดับต่าง ๆ เพื่อศึกษาถึงแนวทาง ทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ซึ่งทำให้เห็นความสำคัญที่ต้องมีการศึกษาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย เพื่อศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ พร้อมทั้งกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการต้องพัฒนาสรุปได้ดังนี้

๓.๑.๑ ทิศทางการพัฒนาตามกรอบการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม นั้น เป็นกรอบที่วางทิศทางการพัฒนาประเทศ เพื่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเรื่องที่เกี่ยวข้อง คือ การสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต และเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อและมีแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำ ซึ่งมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น และการดำเนินการตามแผนดังกล่าวจะทำให้เกิดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ จะมีการผลิตสินค้า การขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งต้องพิจารณาทั้งการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่การผลิต การขนส่ง ประตุการค้า และการเปลี่ยนถ่ายสินค้า การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ รวมทั้งทางน้ำ ในขณะที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนเพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งมีมุดหมายหลายประการที่จะส่งเสริมให้มีการผลิตมีปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้น รูปแบบการขนส่ง และเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

๓.๑.๒ คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรีแถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๗ มีนโยบายเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อวางรากฐานสู่การพัฒนาประเทศในอนาคตเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นผู้เล่นสำคัญทางเศรษฐกิจในเวทีโลก ซึ่งจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาสโดยการเดินหน้าลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่องทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการลงทุนระบบโลจิสติกส์ สร้างรถไฟทางคู่ อันจะช่วยในการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ รวมถึงยกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub) รวมถึงรัฐบาลจะดำเนินการเศรษฐกิจเชิงรุก และการสร้าง Soft Power เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกัน โดยเฉพาะตลาดใหม่ ๆ เพื่อเสริมสร้างโอกาสความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ

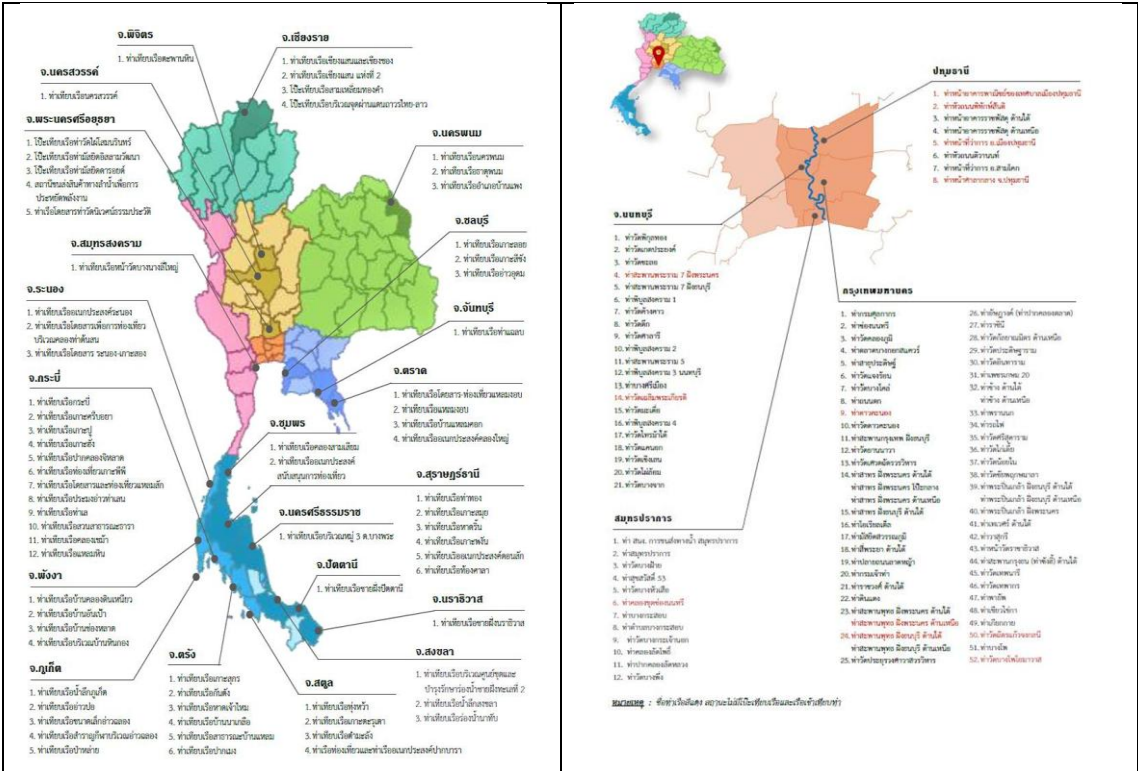
๓.๑.๓ กระทรวงคมนาคม ได้รับนโยบายและจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) โดยมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งใน ๓ ประเด็นสำคัญ คือ ๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยส่งเสริมการส่งเสริมการคมนาคมและการขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง

๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) โดยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทุกรูปแบบการเดินทาง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิต อุตสาหกรรม รวมถึงประตูการค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) และ **๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)** ด้วยการยกระดับระบบขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for All) ทั้งผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) ด้วยค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ

๓.๑.๔ กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในช่วงระยะเวลา ๕ ปี เพื่อรองรับบริบทแนวทางการพัฒนาของ ประเทศ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้เชื่อมโยงกับแผนและยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีเป้าหมายให้ประเทศไทย เป็น “ศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ด้วยการจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกให้เกิดความสมดุล ในแนวทางการพัฒนา ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งตอบสนองต่อเป้าหมายระดับ แผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำอย่างครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เร่งพัฒนาโครงข่ายด้านระบบราง เพื่อการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ท่าเรือ รวมถึงบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า ตลอดจนขุดลอกร่องน้ำ เศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำนํ้าและชายฝั่ง เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่เศรษฐกิจหลักและแนวชายแดน ส่งเสริมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการ เปลี่ยนถ่าย โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้เป็นระบบเดียวและสอดคล้องกัน เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าสถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้า คอนเทนเนอร์ (Container Yard) เพื่อให้สามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบถนนเป็นระบบราง หรือระบบขนส่งทางน้ำได้อย่างสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๓.๑.๕ หน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ประกอบด้วย

๑) กรมเจ้าท่า : เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จรวมทั้งสิ้น ๑๖๔ ท่าเรือ เป็นท่าเทียบเรือ บริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย จำนวน ๑๔ ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน ๓๔ ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก ๘ ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคกลาง ๘ ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๓ ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคเหนือ ๔ ท่าเรือและท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๙๓ ท่า



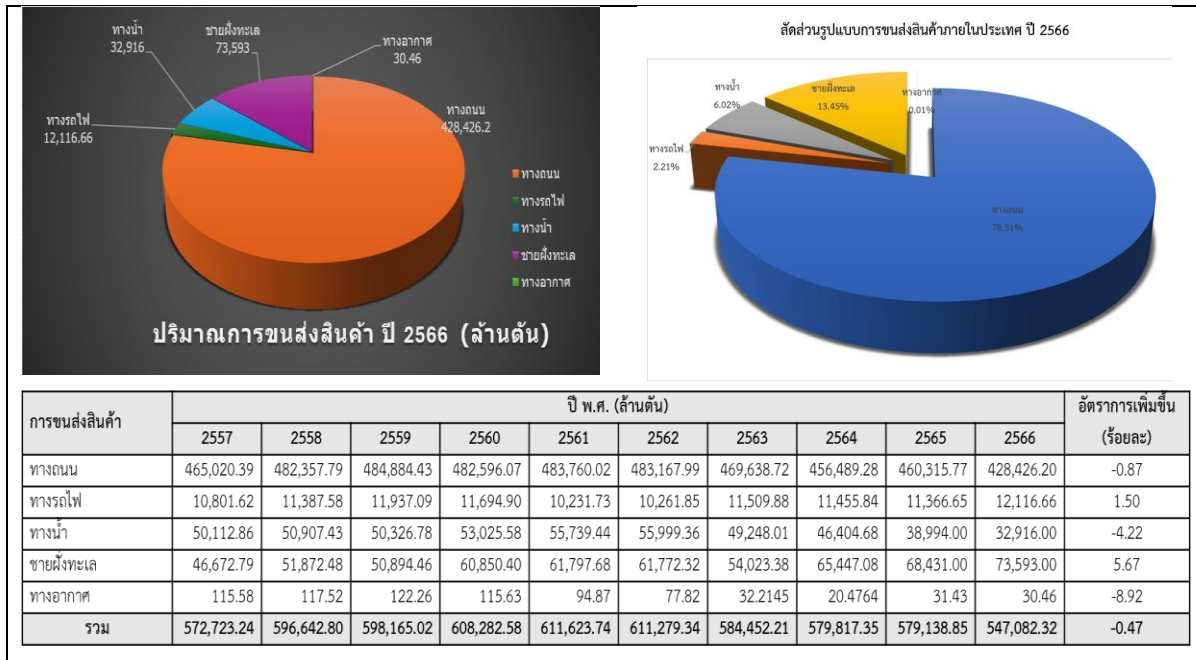
ภาพที่ ๓-๑ แสดงท่าเทียบเรือในภูมิภาคและท่าเทียบเรือสาธารณะ
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของกรมเจ้าท่า

๒) **การทำเรือแห่งประเทศไทย** : เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบและส่งเสริมกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐการทำเรือแห่งประเทศไทย มีท่าเรือในสังกัด จำนวน ๕ แห่ง คือ **ท่าเรือกรุงเทพ** ตั้งอยู่ที่ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร **ท่าเรือแหลมฉบัง** เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ ตั้งในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ **ท่าเรือเชียงแสน** อำเภอลือโขง จังหวัดเชียงราย เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๖ **ท่าเรือเชียงของ** เป็นท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำโขง ขนาดกว้าง ๒๔ เมตร ยาว ๑๘๐ เมตร ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอลือโขง จังหวัดเชียงราย ตรงข้ามกับแขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๔๖ **ท่าเรือระนอง** เป็นท่าเรือริมฝั่งตะวันออกของปากแม่น้ำกระบุรี ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๔๙

รัฐบาลได้เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เข้ามาบริหารจัดการการทำเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป เพื่อรองรับการขนส่งทางน้ำในพื้นที่ชายทะเลของภาคตะวันออก การขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดตราด และรวมไปถึงจังหวัดที่ใกล้เคียง

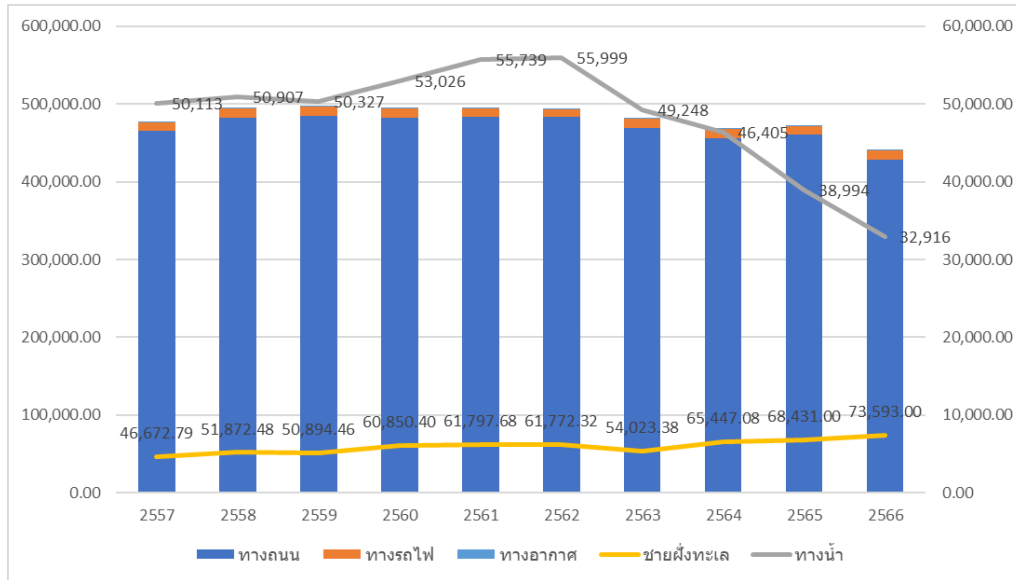
คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทยฉบับใหม่ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจสอบพิจารณาแล้ว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับบรรณานุกรมผู้รักษาการตามกฎหมาย เพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจ

ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีสัดส่วนการขนส่งเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด แบ่งออกเป็น การขนส่งสินค้าทางถนน ๔๒๘,๔๒๖.๒๐ ล้านตัน (ร้อยละ ๗๘.๓๑) ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล ๗๓,๕๙๓.๐๐ ล้านตัน (ร้อยละ ๑๓.๔๕) ทางน้ำภายในประเทศ ๓๒,๙๑๖.๐๐ ล้านตัน (ร้อยละ ๖.๐๒) การขนส่งทางรถไฟ ๑๒,๑๑๖.๖๖ ล้านตัน (ร้อยละ ๒.๒๑) และการขนส่งทางอากาศมีปริมาณการขนส่งน้อยที่สุด คือ ๓๐.๔๖ ล้านตัน (ร้อยละ ๐.๐๑) โดยในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖) พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุด ร้อยละ ๕.๖๗ ต่อปี เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายหลังจากฟื้นตัวจากสถานการณ์ COVID-19 จะเห็นว่าเมื่อพิจารณาการขนส่งแยกตามรูปแบบการขนส่งในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖ ภาคการขนส่งทางรถไฟมีแนวโน้มการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่วนการขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศมีสัดส่วนการขนส่งลดลง ดังแสดงตามรูปที่ ๓



ภาพที่ ๓-๓ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖

จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าดังกล่าว ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖ พบว่า ปริมาณการขนส่งช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒ ปริมาณสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกรูปแบบการขนส่ง มีเพียงทางอากาศที่ลดลง แต่ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ ซึ่งได้รับผลกระทบเกี่ยวกับการระบาดของโรค COVID-19 ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงทุกรูปแบบการเดินทาง และใกล้เคียงกับปี พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือย้อนกลับไปเมื่อ ๖ ปี ก่อนเกิดวิกฤตการณ์ระบาดของโรค COVID-19 หลังจากปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นมา การขนส่งในภาพของประเทศและของโลกได้รับผลกระทบจากการระบาดดังกล่าว แต่มีการเพิ่มปริมาณการขนส่งขึ้นตามลำดับ แม้ว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำในภาพรวมมีปริมาณลดลง แต่ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งชายฝั่งทะเลกลับเพิ่มมากขึ้น แต่ยังไม่ถึงในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ที่มีปริมาณการขนส่งสูงสุดในรอบ ๑๐ ปี ที่ผ่านมา แสดงตามภาพที่ ๓-๔



ภาพที่ ๓-๔ แสดงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนยังเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก ภาพรวมการขนส่งทางน้ำลดลง แต่การขนส่งชายฝั่งทะเลมีแนวโน้มเพิ่มมากตามลำดับ

จากการศึกษาพบสภาพปัญหาและอุปสรรคด้านนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ดังนี้

๑) ปัญหาอุปสรรคด้านนโยบายและการกำกับดูแล

๑.๑) ปัญหาการบริหารจัดการของภาครัฐ ท่าเรือที่มีการโอนให้ท้องถิ่นดูแล และบริหารท่าเรือซึ่งท้องถิ่นต้องรับภาระค่าใช้จ่ายและท้องถิ่นไม่มีความชำนาญในการบริหารท่าเรือ จึงทำให้ใช้งานท่าเรือไม่เต็มประสิทธิภาพและไม่มีการพัฒนา

๑.๒) ปัญหาการวางแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือที่สำคัญต่าง ๆ ต้องมีการศึกษาอย่างรอบคอบ ทั้งด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และความคุ้มค่าทางด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านต่าง ๆ เพื่อให้สามารถก่อสร้างและพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือให้เหมาะสมกับศักยภาพสูงสุด และสามารถบริหารท่าเรือได้อย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือ

๑.๓) ปัญหาการระเบียบการขนส่งทางน้ำมีความซับซ้อน และเปลี่ยนแปลงไม่ทันต่อเหตุการณ์ ปัจจุบันได้ทัน รวมทั้งบางส่วนยังไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากลการขนส่งสินค้าทางน้ำ เช่น ร่างกฎหมายเพื่อรองรับการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) ร่างกฎหมายเพื่อรองรับการเข้าร่วมโครงการ IMO/NORAD เป็นต้น

๑.๔) ปัญหาด้านการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

- กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าเรือและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ไม่มีความทันสมัยกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน
- การขนส่งชายฝั่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ทำให้มีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติจำนวนมาก โดยข้อปฏิบัติและการยื่นเอกสารบางอย่างมีความซ้ำซ้อน

- ขาดการดำเนินการเพื่อสนับสนุนส่งเสริมการปฏิบัติตามกรอบข้อตกลง อนุสัญญาต่าง ๆ (Agreement) ที่ได้มีการตกลงกันไว้ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงพาณิชย์นาวีในระดับภูมิภาคอาเซียนทำให้สามารถแข่งขันกับประเทศในระดับภูมิภาคหรือในระดับโลกได้ และยกระดับมาตรฐานกองเรือพาณิชย์ไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- ขาดการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ด้านการเงิน การคลัง (ภาษี) และการส่งเสริมการลงทุน (BOI) อย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมถึงกฎหมายสัมปทานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- การกำหนดให้การขนส่งชายฝั่งมีภาระเอกสารกำกับเรือ และกำกับสินค้าจำนวนมากทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

๑.๕) กรมเจ้าท่า มีข้อจำกัดเรื่องระเบียบและข้อกำหนดในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ ทำให้การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือไม่สามารถทำได้ และการบริหารมีรายได้ยังต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้จากการศึกษา รวมทั้งในบทบาทการเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการ (Service Provider) ท่าเรือ และบทบาทการเป็นหน่วยงานส่งเสริมและสนับสนุน (Promoter and Facilitator) กิจกรรมด้านพาณิชย์นาวี ของกรมเจ้าท่ายังขาดความคล่องตัว

๑.๖) ท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหาสรุปได้ดังนี้

- แผนการพัฒนาการใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ยังไม่มีความชัดเจน แม้จะมีแผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพที่เป็นผลมาจากการศึกษาของทีมที่ปรึกษาชุดต่าง ๆ มานานแล้ว แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ เพราะนโยบายของภาครัฐที่ผ่านมาขาดความต่อเนื่องและไม่ชัดเจน
- ค่าภาระไม่ยืดหยุ่น ค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพ ไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือเอกชนที่สามารถใช้กลยุทธ์ทางการตลาดและให้บริการในราคาที่ต่ำกว่าได้ ทำให้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และไม่สร้างความหลากหลายในแหล่งรายได้เพียงพอ ส่งผลให้รายได้ไม่เติบโตตามศักยภาพ
- ท่าเรือกรุงเทพยังมีความคล่องตัวเพียงพอในการสร้างธุรกิจใหม่เพื่อเพิ่มรายได้เนื่องจากระเบียบไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจใหม่ เช่น การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวข้องเนื่องจากการปรับเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับบริการ Transshipment รวมทั้งข้อจำกัดด้านระเบียบปฏิบัติแบบราชการ ทำให้การดำเนินงานไม่ตอบสนองความต้องการของตลาดทันที และมีขั้นตอนบางอย่าง เช่น การจัดการทางการเงิน ใช้เวลานานกว่าเอกชน ทำให้การดำเนินงานไม่ตอบสนองความต้องการของตลาดทันที และมีขั้นตอนบางอย่าง เช่น การจัดการทางการเงิน ใช้เวลานานกว่าเอกชน
- ปัญหาระบบการจัดคิว เนื่องจากไม่มีระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ และลานจอดรถขนส่งสินค้ายังมีไม่เพียงพอ มีคลังสินค้าไม่ทันสมัย และพื้นที่ไม่เพียงพอ รวมถึงขาดระบบบริหารจัดการคลังสินค้าและสารสนเทศที่ทันสมัย ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน
- ปัญหาระเบียบราชการที่ซับซ้อนและไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจใหม่ พร้อมทั้งมีขั้นตอนที่ซับซ้อนในกระบวนการให้บริการมาก

๑.๗) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด มีปัญหา คือ มีเรือประมงเข้ามาในพื้นที่ ทำให้เกิดการทำประมงอย่างไม่ปลอดภัย และประเด็นการใช้ร่องน้ำร่วมของท่าเทียบเรือ PTT LNG โดยรูปแบบการเดินเรือทางเดียว การปฏิบัติงานปกติเรือเข้า-ออกจากท่า PTT LNG เป็นเรือขนาดใหญ่ ๑๐๐,๐๐๐ DWT

๑.๘) ท่าเรือเชียงของ ขาดความพร้อมในการเตรียมการเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ประเภทของสินค้ามีจำนวนไม่มาก โดยส่วนใหญ่จะมีการขนส่งสินค้าผ่านทางถนน คือ สะพานมิตรภาพเป็นหลัก

๑.๙) ท่าเรือคลองใหญ่ มีปัญหาเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมมีการเปลี่ยนแปลง มีระบบการขนส่งอื่นที่สะดวกเป็นทางเลือก เช่น ถนนสายใหม่ไปสู่ประเทศกัมพูชา และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือสูงกว่าทางถนนเนื่องจากมีค่าจัดการขนส่งสินค้าต่าง ๆ (Handling) หลายรอบ และกำหนดเวลาของรอบเรือยังไม่มีชัดเจน

๑.๑๐) ท่าเรือศาลาลอย เนื่องจากยังไม่มีผู้เข้ามาบริหารท่าเรือทำให้ไม่เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือ และมีปัญหาด้านระดับน้ำ เนื่องจากต้นทุนน้ำในแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาที่ได้มีการกักเก็บน้ำเพื่อใช้ในการเกษตรมากขึ้น ทำให้การปล่อยน้ำได้เชื่องช้าเพื่อประโยชน์อย่างอื่นน้อยลง ส่งผลให้การเข้าใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอยน้อยลง ประเด็นต่อมาคือ การขาดผู้บริหารท่าเรือ ที่ต้องมีความสามารถหรือ Connection ในการดึงสายเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการหากไม่มี Connection โอกาสที่จะบริหารให้ได้กำไรเป็นไปได้ยาก

๑.๑๑) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

- ข้อจำกัดการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง ประเทศจีนอนุญาตให้ไทยส่งสินค้าบางชนิดเท่านั้น และกำหนดว่าสินค้าประเภทใดให้ขนส่งได้ที่ท่าเรือใดบ้าง และไทยจะไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีเหมือนประเทศลาวและประเทศเมียนมา ดังนั้น การแข่งขันของภาคการส่งออกก็จะส่งออกไปที่ประเทศลาวก่อน และจากนั้นดำเนินการส่งต่อจากประเทศลาวไปประเทศจีนต่อไป และจากการไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีจึงเป็นการขนส่งสินค้าขาเดียว ต้องวิ่งเรือเปล่ากลับมาไม่สามารถขนส่งสินค้าบางรายการกลับมาได้ ซึ่งหากสามารถขนส่งผักและผลไม้จากจีนกลับมาได้ จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถวิ่งเรือขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น โดยประเด็นดังกล่าวอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ขณะนี้มีการเจรจากับประเทศจีนเพื่อให้ไทยส่งสินค้าผ่านท่าเรือกว๋นเหล่ยได้มากขึ้นซึ่งเป็นลักษณะของการค้าชายแดน
- ปัญหาการขาดอุปกรณ์เครื่องจักรในการลำเลียงขนถ่ายสินค้า เช่น บันจั่นให้บริการยกตู้สินค้าที่มีอย่างจำกัด (ผู้ประกอบการต้องเช่าบันจั่นเอกชนเข้ามายกตู้สินค้า ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงมาก) ปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนยังพึ่งพาแรงงานคนเป็นหลัก และการขนส่งสินค้ายังถูกจำกัดในเรื่องของชนิดสินค้าที่สามารถขนส่งได้ และการค้าขายของประเทศจีนจะกำหนดให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น โดยประเด็นดังกล่าวอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงกับสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงมีความจำเป็นจะต้องหาบันจั่นยกตู้สินค้าให้บริการเพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่เป็นตู้สินค้า โดย กทท. มีแนวทางในการจัดซื้อรถบันจั่นยกตู้สินค้า โดยในระยะสั้น กทท. จะทำการเช่าเพื่อนำมาให้บริการก่อน และระยะยาวจะดำเนินการจัดซื้อต่อไป

- **ปัญหาการบริหารจัดการพื้นที่** เนื่องจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประกอบด้วย ๓ พื้นที่ คือ พื้นที่ สปก. พื้นที่เขตป่าสงวนและเขตป่าถาวร โดยพื้นที่ สปก. นั้นจะอนุญาตให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้เท่านั้น ถ้าหากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจะทำกิจกรรมอะไรเพิ่มเติมก็จะต้องให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้อนุญาต ซึ่ง สปก. ไม่สามารถให้ จท. ใช้พื้นที่ทำกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยตรง

๑.๑๒) ปัญหาศูนย์กระจายสินค้าลาดกระบัง (ไอซีดีลาดกระบัง)

- **ข้อจำกัดในการให้บริการของไอซีดีลาดกระบัง** เกิดจาก ๑) ความล่าช้าในการทำสัญญาสัมปทานใหม่ ทำให้ขาดการพัฒนาพื้นที่ และการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทั้งระบบ ๒) ระเบียบทางศุลกากรไม่สามารถตรวจปล่อยสินค้าขาออกได้ที่ไอซีดีลาดกระบัง ต้องตรวจปล่อย ณ ด้านศุลกากรปลายทาง คือ ด้านศุลกากรที่ท่าเรือแหลมฉบัง ๓) ข้อจำกัดของความสามารถรับบรรทุกของขบวนรถไฟและการส่งตู้ระหว่างท่าเทียบเรือ และโครงการ SRTO ทำให้ตู้สินค้าเข้า Shipment เดียวกัน ไม่สามารถขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังไอซีดีลาดกระบังได้ในขบวนเดียวกัน ผู้นำเข้าจึงต้องรอตู้สินค้าให้มาถึงทั้งหมดเพื่อทำพิธีการศุลกากรขาเข้าพร้อมกัน จึงเสียโอกาสในการนำสินค้าไปใช้การผลิตและกระจายสินค้า
- **ความล่าช้าในการพัฒนาลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) และไอซีดีภูมิภาค** ส่งผลให้ตู้สินค้ายังคงต้องขนส่งระยะทางไกลโดยรถบรรทุกเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และพนักงานขับรถจำนวนมากไม่คุ้นชินเส้นทางการเดินรถในท่าเรือเป็นการเพิ่มปัญหาความคับคั่งของการจราจรในท่าเรือแหลมฉบังโดยรวม

โครงการ Single Rail Transport Operator (SRTO) ไม่สามารถรองรับสินค้าทางรางได้ตามเป้าหมายที่ออกแบบไว้คือ ๒ ล้านทีอียู แต่ปัจจุบันรับได้ ๔๐๐,๐๐๐ ทีอียู เนื่องจาก ๑) ความล่าช้าในการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลงรถไฟ จากปัญหาอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่เพียงพอ ๒) ระบบบริการจัดการตู้สินค้านระหว่างไอซีดีลาดกระบัง - โครงการ SRTO - Sub-Gate ยังไม่เชื่อมโยงกันดีเพียงพอ ๓) ไม่มีการกองเก็บตู้สินค้าที่ลานใน SRTO ขบวนรถไฟต้องรอรถหัวลากจากท่าเทียบเรือมารับ - ส่ง กับขบวนโดยตรง ทำให้ระยะเวลาการปฏิบัติงานของขบวนรถไฟนานกว่าที่ควร ๔) ทางเข้า Sub-Gate ไม่มีช่องทางพิเศษสำหรับรถหัวลากต้องหมุนเวียนการจราจรระหว่างโครงการ SRTO และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ๕) ความไม่เพียงพอของหัวรถจักรและแคร่รถไฟ ทำให้ไม่สามารถเพิ่มความถี่ในการให้บริการได้ตามความต้องการของเจ้าของสินค้า และ ๖) ความสามารถในการให้บริการของอุโมงค์ X-Ray ทางรางมีความจำกัดในการให้บริการ

๒) ปัญหาอุปสรรคด้านกฎระเบียบ

๒.๑) **ปัญหาท้องถิ่นไม่มีการกำหนดพื้นที่หรือผังเมืองสำหรับการก่อสร้างกิจการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าที่เหมาะสม** ซึ่งบางแห่งตั้งอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่นและไม่มีมาตรฐานการก่อสร้างก่อให้เกิดมลภาวะสิ่งแวดล้อมและการจราจรติดขัดโดยรอบ ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขภาครัฐส่วนท้องถิ่นควรกำหนดผังเมืองสำหรับผู้ประกอบการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าในเขตท่าเรือรวมทั้งเขตพื้นที่ใกล้เคียง และการขออนุญาตก่อสร้างครบกกำหนดและมีการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมและผลกระทบกับชุมชนตามเงื่อนไขการประกอบบริการ

ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ภาครัฐควรมีการตรวจสอบคุณภาพและคุณภาพในการให้บริการการจราจรในพื้นที่ ภาครัฐควรมีการตรวจสอบการควบคุมมลพิษ การจำกัดมลพิษทางด้านการจำกัดขยะและคุณภาพน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้สารเคมีในการทำความสะดวกต่อคอนเทนเนอร์เปล่าอยู่เป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่าสถานที่นั้นมีความปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของชุมชนตามเงื่อนไขการประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

๒.๒) ปัญหาด้านการวางผังเมืองในอดีตและส่งผลมาถึงปัจจุบัน คือ ทำเรือแหลมฉบัง มีการกำหนดพื้นที่เป็นย่านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ซึ่งการขยายตัวของเมืองไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้เดิม เช่น **พื้นที่ที่ผังกำหนดให้เป็นย่านที่อยู่อาศัยบริเวณชุมชนท่าเรือแหลมฉบัง แต่มีการวางตู้สินค้า (ตู้คอนเทนเนอร์) ด้วย** ทำให้เกิดการปะปนของยานพาหนะขนส่งสินค้าขนาดใหญ่กับยานพาหนะที่เดินทางสัญจรในพื้นที่ชุมชน ส่วนท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ผังกำหนดให้เป็นย่านที่อยู่อาศัย แต่ข้อเท็จจริงในปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นกิจการด้านอุตสาหกรรมหนัก ซึ่งการออกแบบโครงข่ายระบบถนนมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการเดินทางของชุมชนเมืองเท่านั้น ส่งผลต่อขีดความสามารถของถนนในการรองรับรถบรรทุก

๒.๓) ปัญหากิจการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าบางแห่งไม่มีการขออนุญาต ประกอบกิจการทำให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนและการควบคุมของภาครัฐ แนวทางการแก้ไขคือผู้ที่เสนอขออนุญาตประกอบกิจการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าต้องขออนุมัติต่อทางราชการตามขั้นตอนและระเบียบอย่างเคร่งครัด

๒.๔) ท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

- **ปัญหาผังเมือง** ไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงทบทวนปรับปรุงผังเมืองรวมและผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่า เช่น การปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และสถานที่ราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นพาณิชยกรรมบริเวณท่าเรือกรุงเทพ
- **ปัญหาการกำหนดจุดยืนทางธุรกิจและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ทางธุรกิจไม่ชัดเจน** โดยต้องมีแนวคิดให้มีการศึกษาด้านการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินและค่าก่อสร้างการวิเคราะห์การถือครองกรรมสิทธิ์และชุมชนเดิมในพื้นที่การวิเคราะห์ทัศนียภาพและมุมมองในพื้นที่และวิเคราะห์กลุ่มตลาดที่มีศักยภาพส่วนการแก้ไขปัญหาจราจรให้ใช้เป็นทางเดินเชื่อมพื้นที่โดยการผสมผสานทางเดินกลับระบบรางถนนและทางน้ำ และให้มีการเปลี่ยนแปลงในแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกตามประเภท
- **ปัญหาความไม่ทันสมัยของกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวาง** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

๒.๕) ท่าเรือศาลาลอย สภาพปัญหาคือยังไม่มีผู้สนใจเข้าบริหารท่าเรือ แนวทางแก้ไขปัจจุบันกรมเจ้าท่า มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และคณะกรรมการฯ ได้จัดประชุมในวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๗ ประกอบด้วยผู้แทนกรมเจ้าท่าประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และนายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งมีการหารือรูปแบบการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งในรูปแบบดำเนินการเป็นกิจการท่าเรือ กิจการ

ที่เกี่ยวข้อง และกิจการอื่น ๆ แต่ยังไม่ได้อบรม ทั้งนี้ จะมีการประชุมหารือรูปแบบที่ชัดเจนกับผู้เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการสรรหาผู้เข้าบริหารท่าเรือศาลาลอยต่อไป

๒.๖) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ยังไม่มีผลบังคับใช้ ส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มศักยภาพขององค์กรที่มีหน้าที่ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์ของประเทศได้มากขึ้นกว่าปัจจุบัน เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนบุคลากรไม่สอดคล้องกับภารกิจด้านพาณิชย์ที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก และโครงสร้างองค์กรขาดความคล่องตัวและไม่ยืดหยุ่น

๒.๗) ปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำแม่น้ำ ลำคลอง และชายฝั่งทะเล ทำให้กีดขวางทางเดินเรือ

๒.๘) กฎระเบียบด้านกิจการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือรวมถึงกฎเกณฑ์การกำกับดูแลที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น ด้านศุลกากร ระเบียบพิธีผ่านแดน ไม่มีความทันสมัย และไม่สะดวก รวดเร็ว

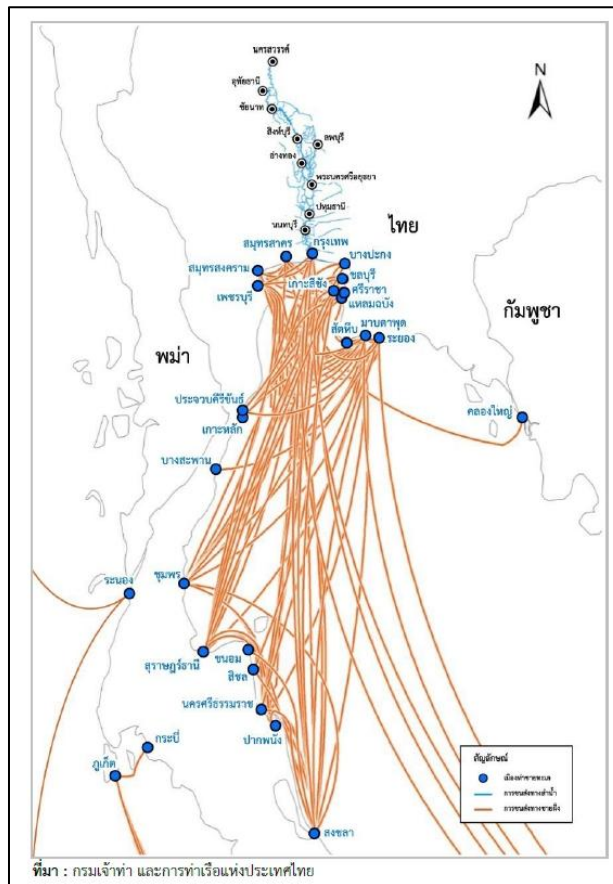
๒.๙) รายได้ที่กรมธนารักษ์เก็บมาได้จะส่งกระทรวงการคลังทั้งหมด ไม่สามารถนำไปทำกิจกรรมด้านการพัฒนาท่าเรืออื่น ๆ ได้ เช่น ปรับปรุงร่องน้ำหรือท่าเรือ ส่วนกรณีปรับปรุงท่าเรือจะต้องพิจารณาสัญญาในปัจจุบัน หากต้องการพัฒนาหรือปรับปรุงท่าเรือจะต้องแก้ไขสัญญาที่ทำไว้กับเอกชน และหากหมดสัญญาสามารถเพิ่มเงื่อนไขได้หรือไม่นั้นจะต้องส่งให้สำนักงานอัยการพิจารณาก่อนทุกครั้ง พิจารณาเป็น ๒ กรณี

- กรณีที่สัญญาเกิดขึ้นแล้ว ถ้าจะมีการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจะต้องให้คู่สัญญาพิจารณาร่วมกันหรือทำความเข้าใจร่วมกันได้ เพื่อทำการแก้ไขสัญญาต่อไป
- กรณีสัญญาพิเศษ ถ้าสัญญาพิเศษเกี่ยวกับการแก้ไขหรือเพิ่มเติมสัญญา เพื่อความรอบคอบต้องนำเสนอสำนักงานอัยการพิจารณาด้วย
- การทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังเพื่อนำเงินรายได้มาใช้ในการดำเนินงานหรือบำรุงรักษาท่าเรือจะสามารถทำได้ แต่ปัจจุบันกรมธนารักษ์ไม่เคยทำความเข้าใจในลักษณะนี้

๓.๒ ด้านที่ ๒ : แผนการพัฒนาท่าเรือ

แผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐ มีทั้งแผนงานการพัฒนาท่าเรือ เช่น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (แผนจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F๑ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐) และการบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน ชุด B (B๑-B๕) ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑) การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ ๘ ร่องน้ำ (มีแผนขุดลอก ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๙ ร่องน้ำ และขุดลอก ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก), ร่องน้ำบ้านดอน, ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง ๒ (เรือลำเลียง สำหรับเรือเล็ก) , ร่องสมุทรสาคร, ร่องน้ำปัตตานี, ร่องน้ำบางปะกง, ร่องน้ำระนอง, ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือเชียงแสน ๒) การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ (แผนแม่บทพัฒนา “ท่าเรือคลองเตย” ๒,๓๕๓ ไร่ยกระดับสู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร พร้อมขึ้น "Smart Community" ส่งเสริมการท่องเที่ยว ขึ้นแท่นฮับเรือสำราญ ควบคู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน) การพัฒนาท่าเรืออื่น ๆ (ท่าเรือระนอง เชียงของ เชียงแสน) การพัฒนาปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกสงขลา (แผนการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีระยะเวลา ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๗ -๒๕๖๙) โดยการจัดวางผังพื้นที่ลานปฏิบัติการยกสินค้าใหม่พร้อมติดตั้งระบบประตูเข้า – ออกท่าเรือ) การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถ (ท่าเรือท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด และท่าเรือศาลาลอย จังหวัดอยุธยา) การพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จะแล้วเสร็จอีก ๕ ท่า และปี พ.ศ. ๒๕๖๙ จะแล้วเสร็จอีก ๑๓ ท่า) การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการท่าเรือพันธมิตรเจ้าพระยา-ป่าสัก และเชื่อมโยงไปยังท่าเรือบกและชุมชนบ้านภาชี และการพัฒนาท่าเรือบก Dry-Port จังหวัดขอนแก่น ดังแสดงในภาพที่ ๓-๕



ภาพที่ ๓-๕ การเชื่อมโยงไปยังท่าเรือบก

จากการศึกษาพบสภาพปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ดังนี้

๓.๒.๑ ปัญหาอุปสรรคในการเดินเรือ/ร่องน้ำ

๑) ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน ร่องน้ำมีลักษณะแคบและเป็นโค้ง เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางลำน้ำ ปัญหาความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอช่วงน้ำขึ้นน้ำลง การขนส่งในแม่น้ำภายในประเทศที่มีการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสักเพื่อให้ผู้ประกอบการเรือลำเลียงปรับปรุงแบบการขนส่งให้เร็วขึ้น

๒) การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจได้รับการสนับสนุนงบประมาณยังไม่เพียงพอ ทำให้การเดินเรือไม่ได้เต็มประสิทธิภาพและศักยภาพของร่องน้ำและท่าเรือ

๓) ปัญหาไม่มีจุดจอดเรือจากปัญหาของร่องน้ำ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น จุดจอดพักเรือหลักผูกเรือ ทุ่น เครื่องหมายนำทางในการเดินเรือ เครื่องมือที่เหมาะสมในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ พื้นที่หลังท่ารวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งบริการ (ท่องเที่ยว) ที่ได้มาตรฐานสำหรับเรือสำราญ

๔) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

- ความลึกและค่าความกว้างกันร่องน้ำ ซึ่งร่องน้ำทางเดินเรือปัจจุบันมีความยาว ๗ กิโลเมตร ความกว้าง ๒๔๐ เมตร และความลึกร่องน้ำตอนนอก -๑๔ เมตรและร่องน้ำตอนใน -๑๒.๕ เมตรจากระดับน้ำ CDL หรือ -๑๔.๗ เมตร/๑๓.๒ เมตร LLW
- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดมีปัญหาการใช้งานร่องน้ำร่วมของท่าเทียบเรือ PPT และ LNG ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการเดินเรือและความปลอดภัย ทำให้ต้องมีการปิดร่องน้ำในการเดินเรือเดิม ๒ ชั่วโมง แต่ปัจจุบันปิดร่องน้ำประมาณ ๑ ชั่วโมง โดยสถิติใน ๕ ปีย้อนหลังมีเข้าท่าปีละ ๑๐๑ ลำ แนวทางการแก้ไขปัจจุบัน กนอ. ดำเนินงานโครงการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือเพื่อขยายความกว้างของร่องน้ำและเพิ่มความลึกของร่องน้ำ ลดปัญหาการใช้งานร่องน้ำและการปิดร่องน้ำแล้ว

๕) ท่าเรือจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ท่าเรือท่าทอง ท่าเรือดอนสัก ท่าเรือเกาะสมุย และท่าเรือเกาะพะงัน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องความลึกร่องน้ำและคลื่นลมรวมทั้งการขาดบุคลากรในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ข้อเสนอแนะคือควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนเจ้าหน้าที่ช่วยในการอำนวยความสะดวกและดูแลเรื่องความปลอดภัย

๖) ท่าเรือจังหวัดสงขลา คือ ท่าเรือน้ำลึกสงขลามีปัญหาร่องน้ำ (ร่องนอก) มีการตกตะกอนในปริมาณมากส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขิน ซึ่งท่าเรือมีขนาดความยาวหน้าท่าเรือ ๕๑๐ เมตร รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตัน ลึก ๑๐ เมตร มีปัญหาคือร่องน้ำสงขลาร่องนอกมีการตกตะกอนในปริมาณมากส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขิน แนวทางการแก้ไข กรมเจ้าท่าขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสงขลาให้เป็นไปตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๖ ให้กรมเจ้าท่าขุดลอกและรักษาความลึกของน้ำให้อยู่ในระดับ ๙ เมตร

๗) ท่าเรือในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คือ ท่าเรือคลองวาฬ มีปัญหาเรื่องความลึกร่องน้ำซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี ๖๘ เพื่อการขุดลอกแล้ว

๘) ท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

- ปัญหาร่องน้ำ ในการรองรับเรือที่เข้าเทียบท่าทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่าเรือหรือที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพ ต้องมีขนาดไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน ๑๗๒ เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน ๘.๒ เมตร (กรมเจ้าท่าขุดลอกร่องน้ำให้คงความลึกที่ ๘.๕ เมตร)
- ปัญหาพื้นที่ปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณตู้สินค้าในช่วงเวลาที่มีการขนส่งผ่านท่าสูงสุด เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานเดิมของท่าเรือ ประกอบกับความต้องการใช้บริการคลังสินค้าและลานตู้สินค้านี้ยังคงเพิ่มขึ้น
- ขาดระบบบริหารจัดการคลังสินค้าและสารสนเทศที่ทันสมัย ส่งผลให้เกิดการจุกและบรรจุตู้สินค้าขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน
- ลานวางตู้สินค้าไม่เพียงพอและปัญหาน้ำท่วมขัง การใช้พื้นที่ลานวางตู้สินค้านี้มีข้อจำกัดด้านความกว้างและระดับพื้นที่ไม่สม่ำเสมอ ส่งผลให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหายจากน้ำท่วม

โดยเฉพาะช่วงน้ำขึ้น-น้ำลง และฝนตกหนักในฤดูฝน ซึ่งสร้างความไม่พึงพอใจให้ผู้ใช้บริการ และเพิ่มความเสียหายทางเศรษฐกิจ

๙) **ปัญหาความสูงของสะพาน** สะพานพระพุทธรยอดฟ้า (สะพานพุทธ) สะพานกรุงธนบุรี (สะพานช้างอิฐ) และสะพานนนทบุรี (สะพานนวลฉวี) เกิดปัญหากับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในช่วงฤดูฝนประมาณ ๓ เดือน และน้ำทะเลหนุนสูง จนเรือบรรทุกสินค้าไม่สามารถลอดผ่านสะพานบางจุดได้ หากเรือบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากจะเกิดแรงกดถ่วงทำให้เรือสามารถลอดผ่านสะพานได้ แต่หากเป็นเรือเปล่า ไม่มีการบรรทุกสินค้าเรือจะเบาจนทำให้ไม่สามารถลอดผ่านสะพานบางจุดได้

๑๐) **ท่าเรือภูเก็ต** สภาพปัญหาโครงสร้างเดิมไม่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว มีคลื่นลมแรง เนื่องจากไม่มีที่กำบังลม และมีการตตะกอนในปริมาณมาก ส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขินเป็นเมืองท่ามีจำนวนผู้โดยสารเรือสำราญมากกว่าแหลมฉบังสองเท่า แต่ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากช่องน้ำท่าเรือภูเก็ตยาวตลอดลำ ไม่เกิน ๒๑๐ เมตร กว้างไม่เกิน ๒๗.๕ เมตร อัตราากินน้ำลึกสูงสุดไม่เกิน ๙.๔๐ เมตร ซึ่งเรือขนาดใหญ่ต้องทิ้งสมอ และนำเรือเล็กขนส่งผู้โดยสารเข้ามา รวมทั้งไม่มีจุดรับที่ปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่มาถึงเรือลำเลียง

๑๑) แนวทางการแก้ปัญหาขุดลอกร่องน้ำ ได้มีการกำหนดแนวทางว่าจะมีการกำหนดกลุ่มผู้ใช้ร่องน้ำหรือไม่ เช่น เรือขนาดใหญ่ เรือลากที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ให้ข้อมูล ดังนี้

- ได้มีการเก็บค่าธรรมเนียมบางอย่าง เช่น ประกาศเขตพื้นที่บริเวณศรีราชา แหลมฉบัง โดยเรือต่างชาติที่เข้ามาจะต้องจ่ายค่าเอกสิทธิ์การใช้น่านน้ำไทยคิดเป็นตันกรอส ซึ่งการจัดเก็บค่าบริการเช่นนี้จะส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจเช่นกัน
- การเก็บค่าธรรมเนียม หากเป็นเรือที่เข้าท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง ต้องผ่านตัวร่องน้ำ กทท. จะเป็นผู้เก็บค่าบริการ ซึ่งแนวความคิดการคิดค่าธรรมเนียม ซึ่งหากเป็นภาคเอกชนที่มีกำลังในการจ่ายจะสามารถนำเงินส่วนนี้มาใช้ในการขุดลอกร่องน้ำได้
- เวลาที่ภาครัฐจัดเก็บรายได้ จะต้องส่งเข้าคลังซึ่งจะต้องทำข้อตกลงกับกรมบัญชีกลาง เพื่อขอไว้ใช้ประโยชน์แทนการส่งเข้าคลัง ซึ่งโดยปกติจะได้ประมาณ ๕๐% ของเงินที่จัดเก็บรายได้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในเรื่องนั้น

๓.๒.๒ ปัญหาอุปสรรคของท่าเรือ

๑) **ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือสำราญ** เนื่องจากประเทศไทยเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่เป็นฤดูกาลเท่านั้น ไม่สามารถเที่ยวได้ตลอดทั้งปี ข้อจำกัดเรื่องความลึกของร่องน้ำ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ไม่สามารถรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากติดปัญหาความลึกของร่องน้ำ เรือขนาดใหญ่ต้องทิ้งสมอและนำเรือเล็กขนส่งผู้โดยสารและไม่มีจุดรับที่ปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารที่มาถึงเรือลำเลียง ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง มี PORT OF CALL น้อยเพื่อเรือสำราญแวะในอ่าวไทย ทำให้เรือต้องใช้เวลาในทะเลนานกว่าฝั่งอันดามัน รวมทั้งปัญหาการระบายที่เกี่ยวข้อ และมีปัญหาเรื่องการเดินทางจากท่าเรือไปสนามบินซึ่งใช้เวลาใกล้เคียงประมาณ ๑.๓๐ ชั่วโมง

๒) **ขาดการกำหนดขอบเขต (Zoning) บริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่าง ๆ** ทั้งท่าเรือในลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ปัญหาความยาวของหน้าท่าเรือน้อย ทำให้เกิดการจอดเรือซ้อนลำ และเรือต้องรอนถ่ายบริเวณใกล้เคียง

๓) ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศ ในภาพรวม รวมถึงการพัฒนายกระดับศักยภาพของท่าเรือให้พร้อมรองรับอุปสงค์ที่สูงขึ้น และสอดคล้องกับ ความต้องการของตลาด รวมถึงการติดตามและประเมินผล

๔) ขาดงบประมาณในการบำรุงรักษาท่าเรือและชุดลอกร่องน้ำที่สำคัญทางเศรษฐกิจ ท่าเรือ ไม่พร้อมใช้งานและเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ รวมถึงขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น จุดจอดพักเรือ หลักผูกเรือ ทุ่น เครื่องหมายนำทางในการเดินเรือ เครื่องมือที่เหมาะสมในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ พื้นที่หลังท่า รวมถึง สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งบริการ (ท่องเที่ยว) ที่ได้มาตรฐานสำหรับเรือสำราญ

๕) ขาดเจ้าหน้าที่นำร่องที่มีความรู้ความชำนาญในการนำเรือเข้าออกจากท่าเรือ เนื่องจาก เจ้าหน้าที่นำร่องมีการเปลี่ยนแปลงตามรอบระยะเวลาและมีการเกษียณอายุงาน ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากร รวมทั้งเจ้าหน้าที่รองรับท่าเรือเพื่อการบริการ (ท่องเที่ยว) ต่าง ๆ

๕) กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาท่าเรือ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ และกรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการอนุญาตใช้พื้นที่ในการพัฒนาท่าเรือและการบริหารจัดการท่าเรือต้องใช้เวลาในการตรวจสอบนาน กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สำหรับการสร้างท่าเรือ หรือโกดังบริเวณใกล้เคียงที่ต้องใช้เวลานานในการตรวจสอบ ๓ - ๕ ปี ซึ่งไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการตลาดรวมทั้งกฎระเบียบที่ยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือ

๖) ท่าเรือแหลมฉบัง มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

- ท่าเรือ A๑ สามารถเทียบเรือได้เพียงครั้งละหนึ่งลำ ไม่มีท่าเทียบเรือสำรองเมื่อเรือเทียบท่า เกินหนึ่งลำ ซึ่งท่าเรือสินค้าอื่น ๆ สามารถยื่นท่าได้อย่างมากที่สุด ๑๔ วันล่วงหน้าเท่านั้น ส่วนท่าเรืออื่น ๆ ให้ความสำคัญกับท่าเรือสินค้าเป็นหลัก
- ผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามีข้อจำกัด เรื่องพื้นที่สำหรับการกองเก็บและการผลิต ทำให้บางกรณี ต้องรับส่งสินค้าหนักเข้าท่าเรือ และรับตู้นำเข้าเกินกว่าระยะเวลา Free Time จากสายเรือ เป็นต้น
- ความสามารถในการให้บริการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง A๑ เท่ากับ ๓๐๐,๐๐๐ ตันต่อปี แต่ในปัจจุบันไม่สามารถให้บริการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจาก ๑) อุปกรณ์ขนถ่าย สินค้าไม่เพียงพอ และต้องมีการซ่อมบำรุงฉุกเฉินเป็นบางเวลา ๒) Window การเทียบท่า ของเรือไม่เพียงพอ เรือชายฝั่งเกิดการรอคอย ทำให้ไม่สามารถรักษารอบเทียบเรือได้ ตามกำหนด ๓) ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งไม่สามารถจองการเทียบท่าล่วงหน้าเกิน ๓ วัน ทำให้เกิดความเสียหายในการให้บริการ
- การประสานงานการขนส่งระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ พบว่า หัวลากมีไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาการจราจรภายในท่าเรือ ทำให้รอบหมุนของ หัวลากทำได้ช้า
- ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยการจราจรในท่าเรือ เกิดจาก ๑) สภาพพื้นผิว การจราจรชำรุด และความล่าช้าในการซ่อมบำรุงโดยการท่าเรือ ๒) พื้นผิวการจราจร ไม่เพียงพอกับปริมาณหัวลาก อาจปรับปรุงลดขนาดทางเท้าเป็นพื้นที่จราจร ๓) การออกแบบ เส้นทางจราจรในท่าเรือให้มีจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจร

ติดขัดและเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถไฟและยานพาหนะที่สัญจรในพื้นที่ท่าเรือบ่อยครั้ง ทำให้เกิดปัญหาต่อเนื่องด้านการจราจร

- **เขตพื้นที่บริการ (Service Area) แก่รถหัวลาก** ได้แก่ ๑) ไม่มีพื้นที่นอกท่าเรือสำหรับจอดเพื่อจูงคิวก่อนเข้า Main Gate ๒) ไม่มีลานกองตู้กลางสำหรับให้บริการ Drop-off แก่หัวลากที่มาคืนตู้ รวมถึงระเบียบบุคลากรไม่รองรับให้สามารถกองตู้นอกท่าเทียบเรือที่กำหนด ๓) ลานจอดรถในปัจจุบันยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกที่รอคิวเข้าเทียบท่า
- ประตูลูกทางเข้าท่าเรือมีเพียง ๔ ทาง แบ่งประเภทรองรับปริมาณรถเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ ๑๒,๐๐๐ - ๑๔,๐๐๐ คันต่อวัน ทำให้การหมุนเวียนรถเข้าออกพื้นที่ท่าเรือทำได้จำกัด
- ปัญหาในการเข้าออกประตูท่าเทียบเรือ (Sub-Gate) เช่น

(๑) ขาดระบบการจูงคิวเข้าท่าเรือ (Truck Queue) ที่ประสิทธิภาพดีพอ และไม่เชื่อมโยงกับ Sub-Gate โดย ๒) แต่ละท่าเรือพัฒนาช่องทางการให้ข้อมูลสถานะคิวรถแก่หัวลากเฉพาะท่าเทียบเรือตนเอง แต่ข้อมูลดังกล่าวส่งไม่ถึงพนักงานขับรถที่ไม่เข้าระบบ และรวมถึงส่งไปไม่ถึงผู้ส่งออก ๓) หากทำงานเรือ ล่าช้า จะไม่สามารถรองรับรถที่รอเข้าท่าเรือได้ตามจำนวนที่กำหนด เกิดการสะสมของรถรอเข้าท่าเพิ่มมากขึ้น ๔) รถจำนวนมากไม่เข้าระบบ Truck Queue เพราะไม่เป็นภาคบังคับ และ ๕) รถที่จูงคิวพบว่าต่อแถวคอยนานกว่ารถที่ไม่ได้จูงคิว ทำให้ปริมาณการจูงคิวไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และขาดความพร้อมระบบ e-Payment ทำให้กิจกรรมที่ Sub-Gate ใช้เวลาพอสมควร

(๒) กรณีตู้สินค้าต้องเคลียร์พิธีการศุลกากร การตรวจสอบตู้สินค้า และการ X-Ray ยังพบว่า มีปัญหาการเชื่อมโยงสถานะของตู้ระหว่างศุลกากรและท่าเทียบเรือ เนื่องจากไม่เชื่อมโยงข้อมูลแบบ Real Time และท่าเรือแหลมฉบังยังมีระบบการทำใบชอร์ (Shore Pass) ก่อนเข้าท่าเทียบเรือ แม้ท่าเรือกรุงเทพจะยกเลิกแล้ว

(๓) การท่าเรือแหลมฉบังขาด Master Plan ในการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน เช่น ๑) ขาดคณะทำงานร่วมในลักษณะคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้เกี่ยวข้องทั้งระบบ และมีเจ้าภาพที่สั่งการได้ ทุกหน่วยงาน ๒) ความล่าช้าในการอนุมัติงบประมาณสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือ ๓) ยังไม่สามารถจัดสรรพื้นที่ในท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยเฉพาะเมื่อท่าเทียบเรือสัมปทานร้องขอพื้นที่สำหรับเป็น Buffer Area และ ๔) ควรจัดสรรพื้นที่สำหรับ Multimodal Transport ที่เชื่อมโยงระหว่าง TLC – Coastal – SRTTO – Inland Transport

(๔) ความลึกร่องน้ำ ทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ต้องรอรอบน้ำขึ้นในการเดินเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

(๕) ผู้ขนส่งร้องขอให้มีการตรวจสอบน้ำหนักตู้สินค้าขาเข้า ก่อนออกจาก Main Gate สู่ทางหลวง และหัวลากจะทราบว่าจะต้อง X-Ray หรือไม่ ต่อเมื่อจะเข้า Main Gate ของท่าเรือ ทำให้วางแผนได้ยาก และไม่ได้มีการออกแบบพื้นที่เพื่อไว้สำหรับเครื่อง Mega Port ของศุลกากร ทำให้รถทุกคันต้องวนไปที่จุดตรวจสอบรังสีก่อนเพื่อรับตัว ทำให้เกิดการเสียเวลา

๓.๒.๓ ปัญหาด้านความแออัดของท่าเทียบเรือสัมปทาน

๑) ข้อจำกัดของท่าเทียบเรือหลายประการ เช่น

- ไม่สามารถให้บริการแก่เรือและรถหัวลากพร้อมกัน เนื่องจากมีปริมาณสินค้ามากกว่า Capacity ของท่าเทียบเรือ ขนาดของเรือสินค้าใหญ่มากขึ้น ทำให้มีปริมาณสินค้าต่อลำเพิ่มขึ้น เพิ่มความแออัดภายในท่าเทียบเรือและการเข้าออกของเรือสินค้าต้องรอรระดับน้ำขึ้นลง ทำให้เพิ่มการรอคอยของเรือมากขึ้น เรือล่าช้าจากกำหนดการทำให้เข้าเทียบท่ากระจุยตัว อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่สามารถให้บริการแก่หัวลาก เนื่องจากเรือใช้บริการตาม TLC ที่เป็นคู่สัญญา ขณะที่ TLC เน้นให้บริการแก่เรือสินค้าเพื่อป้องกันการ Skip Port ของเรือ การท่าเรือไม่มีกำหนด Service Level Agreement การให้บริการแก่รถบรรทุกในสัญญาสัมปทาน ซึ่งเป็นเงื่อนไขดั้งเดิมที่ยังไม่มีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ขณะที่สัญญาสัมปทานแต่ละฉบับสิ้นสุดไม่พร้อมกัน และเมื่อต่ออายุแยกรายฉบับไม่มีการปรับปรุงเงื่อนไขให้เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหาเรือร้าง
- อุปสรรคต่อการลงทุนเครื่องมือขนถ่ายให้สามารถกองเก็บตู้สินค้าได้มากขึ้น เช่น อายุสัมปทาน ใกล้สิ้นสุดมีผลต่อการตัดสินใจลงทุน เพิ่มเติมของท่าเทียบเรือ พื้นที่ในท่าเทียบเรือจำกัด เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มจำนวนเครื่องมือขนถ่ายสินค้า ต้นทุนดำเนินงาน อาทิ ค่าไฟ ค่าแรง ปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงไม่คุ้มค่าการลงทุนเพิ่มเติม
- การหมุนเวียนตู้ระหว่าง Sub Gate – SRT0 และ Sub Gate – ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็น double Handling และทำให้หัวลากไม่เพียงพอ

๒) ตู้สินค้ามีระยะเวลากองเก็บในท่าเทียบเรือเป็นเวลานาน เนื่องจากปัญหาเรือล่าช้าจากตารางเดินเรือ ทำให้ตู้สินค้าขาออกกองเก็บในท่าเทียบเรื่อนานขึ้น สายเรือมีการรับจองตู้สินค้าเกินความสามารถในการรับบรรทุกของเรือ (Overbooking) ทำให้มีสินค้าตกเรือและต้องกองเก็บในท่าเทียบเรื่อนานขึ้น หรือย้ายท่าเทียบเรือเกิดการจราจรทางบกเพิ่มมากขึ้นอีกส่วนหนึ่ง ปัญหาตู้ตกค้าง/ตู้ของกลางในพื้นที่ท่าเทียบเรือเป็นเวลานาน เป็นภาระแก่ท่าเทียบเรือทั้งด้านพื้นที่ ต้นทุนการจัดเก็บ และค่าเสียโอกาสในการหมุนเวียนตู้ และการให้บริการลูกค้า ค่ากองเก็บตู้สินค้าในท่าเทียบเรือถูกกว่าค่าเช่าคลังสินค้าภายนอก ทำให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าเลือกเก็บตู้ในท่าเทียบเรือเกินจาก Free Time ที่ได้รับ ต้องกองตู้ในท่าเทียบเรือเพื่อรอการตรวจสอบ โดยหน่วยงานราชการ เนื่องจากหน่วยงานราชการมีกำลังคนไม่เพียงพอและต้องปฏิบัติงานในเวลาราชการและดูแลตู้สินค้าทุกท่าเทียบเรือ อีกทั้งการวางตู้สินค้าเข้าเพื่อรอการตรวจสอบไม่สามารถวางซ้อนตู้ได้ ทำให้เสียพื้นที่จำนวนมากสำหรับรถหัวลากที่มารับ-ส่งตู้สินค้า เป็นต้น

๓) ท่าเรืออ่าวปอ มีปัญหาเนื่องจากไม่ได้ออกแบบให้รองรับการขนส่งรถยนต์โดยเรือเฟอร์รี่ (Ro-Ro) ซึ่งท่าเรือมีขนาดความยาวหน้าท่า ๑๗๐ เมตร รองรับเรือได้ไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึกปลายท่า ๒-๓ เมตร แนวทางการแก้ไข อยู่ระหว่างขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๔) ท่าเรือคลองวาฬ มีปัญหาด้านโครงสร้างของท่าเรือ จำเป็นต้องมีการดูแลรักษาให้มีสภาพมั่นคงปลอดภัย แข็งแรง เนื่องจากบริเวณท่าเรือมีคลื่นลมแรง และมีการตกตะกอนในปริมาณมากส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขิน ปัจจุบันเทศบาลตำบลคลองวาฬ ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ (อปท.) ทำสัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ (ยังไม่ได้เป็น

ผู้ใช้ประโยชน์ตามทะเบียนที่ราชพัสดุ) ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข กรมเจ้าท่าส่งคืนที่ราชพัสดุให้แก่ กรมธนารักษ์ เพื่อให้เทศบาลตำบลคลองวาฬขอใช้ท่าเรือคลองวาฬต่อไป

๕) ปัญหาท่าเรือมาตรฐานรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ท่าเรือจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมี ๔ ท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเรือเกาะพะงัน บริหารงานโดยเทศบาลตำบลพะงัน ท่าเรือเกาะสมุย บริหารงานโดยเทศบาลนครเกาะสมุย ท่าเรือดอนสัก บริหารงานโดยเทศบาลตำบลดอนสัก และท่าเรือท่าทอง บริหารงานโดย บริษัท ไทยปิโตรเลียมเชอร์วิส จำกัด ซึ่งมีปัญหาคือ เกาะสมุยยังไม่มีท่าเรือมาตรฐาน (Cruise Terminal) รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่เข้าเทียบจอด ปัจจุบันท่าเรือดอนสักมีสภาพเก่าทรุดโทรมแนวทางแก้ไข คือ กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินโครงการร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมเจ้าท่าขอรับงบประมาณ ๖๖-๖๙ (๖๙.๙๙ ลบ.) เพื่อปรับปรุงท่าเรือดอนสัก และขอรับงบประมาณ ปี ๖๘-๖๙ (๖๕ ลบ.) ศึกษา ออกแบบ EHIA ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกดอนสัก

๖) ท่าเรือคลองใหญ่ มีปัญหาเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมมีการเปลี่ยนแปลง มีระบบการขนส่งอื่นที่สะดวก เช่น ถนน ไปสู่ประเทศกัมพูชา และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือ มีค่าจัดการขนส่งสินค้าต่าง ๆ (Handling) กำหนดเวลาของรอบเรือยังมีความไม่ชัดเจน แนวทางแก้ไข ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณาความมั่นคงแห่งรัฐกิจการชายแดนไทย ยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ สภาพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อพิจารณาปัญหาและแนวทางแก้ไข กรณีการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด เห็นควรให้ อบต. คลองใหญ่ เป็นผู้บริหารท่าเรือ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ จะเสนอ กรม. ให้ความเห็นชอบต่อไป

๗) ท่าเรือกรุงเทพ ลานวางตู้สินค้าไม่เพียงพอและปัญหาน้ำท่วมขัง การใช้พื้นที่ลานวางตู้สินค้ามีข้อจำกัดด้านความกว้างและระดับพื้นที่ไม่สม่ำเสมอ ส่งผลให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหายจากน้ำท่วม โดยเฉพาะช่วงน้ำขึ้น-น้ำลง และฝนตกหนักในฤดูฝน ซึ่งสร้างความไม่พึงพอใจให้ผู้ใช้บริการและเพิ่มความเสียหายทางเศรษฐกิจ

๓.๒.๔ ปัญหาการส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เต็มขีดความสามารถ

๑) ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

- ปัญหาโครงสร้างเดิมไม่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว และมีคลื่นลมแรง เนื่องจากไม่มีที่กำบังลม และมีการตกตะกอนในปริมาณมากส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขิน ซึ่งการพัฒนาท่าเรือภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญได้ต้องมีการพิจารณาแก้ไขในเรื่องนี้ ซึ่งแนวทางการพัฒนาในอนาคตจะเป็นการปรับพื้นที่ท่าเรือภูเก็ตให้มีความยาวมากขึ้น (ความยาวท่าเรือที่ต้องการ ๕๓๕ เมตร) เพื่รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ ซึ่งสิ่งที่เป็นอุปสรรคของการพัฒนา คือ ท่าเรือภูเก็ตทำสัญญาการบริหารท่าเรือกับกรมธนารักษ์ ซึ่งการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจะต้องทำการแก้ไขสัญญา พิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์และงบประมาณใหม่
- การพัฒนาในอนาคตจะเป็นการปรับพื้นที่ท่าเรือภูเก็ตให้มีความยาวมากขึ้น (ความยาวท่าเรือที่ต้องการ ๕๓๕ เมตร) เพื่รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้ ซึ่งสิ่งที่เป็นอุปสรรคของการพัฒนา คือ ท่าเรือภูเก็ตทำสัญญาการบริหารท่าเรือกับกรมธนารักษ์ ซึ่งการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจะต้องทำการแก้ไขสัญญา พิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์และงบประมาณใหม่
- ภูเก็ตมีราคาที่ดินแพงมาก ดังนั้น การพัฒนาที่ดินจะทำให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินลดลง อีกทั้งความเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวระดับโลก หากมีทัศนียภาพทางสายตา

ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือจึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งพื้นที่ที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

๒) ท่าเทียบเรืออ่าวปอ

- กรมเจ้าท่า ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๔๙ หน้าท่ายาว ๑๗๐ เมตร รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึกปลายท่า ๒ - ๓ เมตร เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์เป็นที่ราชพัสดุ และกรมธนารักษ์ทำสัญญาให้เอกชนบริหารจัดการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งท่าเรืออ่าวปอเป็นท่าเทียบเรือที่รับ-ส่งนักท่องเที่ยวไปยังอ่าวพังงา เป็นประจำทุกวัน และมีแผนจะสร้างเป็นท่าเทียบเรือ Passenger Ferry โดยกรมเจ้าท่าได้ออกแบบโครงการวงแหวนอันดามัน เพื่อจะสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่ ดังนั้น ถ้าจะปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อให้เอกชนที่ทำสัญญาบริหารไว้กับกรมธนารักษ์ปรับปรุงเพื่อทำท่าเรือเฟอร์รี่อาจจะต้องพิจารณาสัญญาเดิมอีกครั้งหนึ่งว่าหน่วยงานใดจะเป็นผู้ลงทุน และจะต้องจ่ายผลตอบแทนให้กรมธนารักษ์อย่างไร รวมทั้งท่าเรืออ่าวปอไม่ได้ออกแบบให้รองรับการขนส่งรถยนต์โดยเรือเฟอร์รี่ (RO-RO Ferry) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาศึกษาของกรมเจ้าท่า

๓) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

- กรมเจ้าท่า ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๓๑ หน้าท่ายาว ๕๑๐ เมตร รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึก ๑๐ เมตร เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์เป็นที่ราชพัสดุ และกรมธนารักษ์ทำสัญญาให้เอกชนบริหารจัดการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้มีมติ ครม. กำกับไว้ว่าถ้าต้องการพัฒนาท่าเรือให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กรมเจ้าท่าจะต้องบำรุงรักษาร่องน้ำให้มีระดับความลึกที่ ๙ เมตรตลอดเวลา ซึ่งบริเวณที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีอัตราการตกตะกอนค่อนข้างสูง ประมาณ ๙ แสนคิว ทำให้กรมเจ้าท่าต้องใช้งบประมาณเพื่อทำการขุดลอกร่องน้ำค่อนข้างสูง ประมาณ ๑๐๐ ล้านบาทต่อปี ดังนั้น เพื่อลดภาระภาครัฐ มีข้อเสนอให้กรมธนารักษ์พิจารณา กรณีหากมีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขสัญญาขอให้พิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมให้สอดคล้องกับวงเงินงบประมาณหรือระบุในสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษาร่องน้ำให้เป็นความรับผิดชอบของผู้เช่า ซึ่งจะช่วยให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔) ท่าเรือจังหวัดสุราษฎร์ธานี

- กรมเจ้าท่า ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๓๑ หน้าท่ายาว ๕๑๐ เมตร รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึก ๑๐ เมตร เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์เป็นที่ราชพัสดุ และกรมธนารักษ์ทำสัญญาให้เอกชนบริหารจัดการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ตำแหน่งของจังหวัดสุราษฎร์ธานีอยู่กึ่งกลางระหว่างภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มี ๔ ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี คือ (๑) ท่าเรือเกาะพะงัน บริหารงานโดยเทศบาลตำบลพะงัน (๒) ท่าเรือเกาะสมุย บริหารงานโดยเทศบาลนครเกาะสมุย (๓) ท่าเรือดอนสัก บริหารงานโดยเทศบาลตำบลดอนสัก และ (๔) ท่าเรือท่าทอง บริหารงานโดย บริษัท ไทยปิโตรเลียมเชอร์วิส จำกัด และมีแผนพัฒนาท่าเรือรองรับปริมาณขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้น และแผนจะพัฒนาท่าเรือดอนสัก เพื่อให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางในการส่งออก และเป็นประตูนำเข้าท่าเรือที่ขนส่งสินค้าจากอนุภูมิภาค และเกาะสมุยจะสร้าง

ท่าเรือที่แหลมหินคมเป็นท่าเรือสำราญ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สคร. และเมื่อ สคร. เห็นชอบจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการต่อไป

๕) ท่าเรือคลองใหญ่

- กรมเจ้าท่า ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๕๘ รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว เรือประมง และเรือตรวจการณ์ของหน่วยราชการ เป็นท่าเรือที่หลังจากก่อสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์พื้นที่ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมมีการเปลี่ยนแปลง มีระบบการขนส่งอื่นที่สะดวกกว่า เช่น ถนน ไปสู่ประเทศกัมพูชา และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือสูงกว่า ซึ่งเดิมกรมเจ้าท่าคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชากำลังขยายตัว และจะทำให้ท่าเรือคลองใหญ่เป็น HUB ในการส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ โดยปี พ.ศ. ๒๕๕๗ การขนส่งทางถนนที่จะเข้าไปประเทศกัมพูชามีปัญหามาก ส่งผลให้มีการขนส่งทางน้ำประมาณ ๙๐% ทางถนน ๑๐% ปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง คือ มีการใช้การเดินทางทางถนน ๘๒% และทางน้ำ ๑๘% ทั้งนี้ ได้นำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการ และมอบหมาย กทท. พิจารณาว่าจะบริหารท่าเรือในลักษณะใดได้บ้าง ทั้งนี้ คณะกรรมการธิการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดนไทย ยุทธศาสตร์ชาติ และการปฏิรูปประเทศ สมาชิกแทนราษฎร โดยมีนายรังสิมัน โรม เป็นประธาน รับพิจารณาปัญหาเรื่องนี้ และมีมติที่ประชุมพิจารณาให้ อบต.คลองใหญ่เข้าไปบริหารกิจการชั่วคราว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแผนธุรกิจ และจะนำเสนอ ครม. ต่อไป

๖) ท่าเรือศาลาลอย

- กรมเจ้าท่า ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ถูกออกแบบมาสำหรับเรือ Barge รองรับเรือไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส ความลึก ๖ เมตร มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้มีการ shift mode จากการขนส่งทางถนนเป็นทางน้ำ ในช่วงระยะหลังมีปัญหาต้นทุนน้ำในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาที่ได้มีการกักเก็บน้ำเพื่อใช้ในการเกษตรมากขึ้น ทำให้การปล่อยน้ำได้เชื่องเพื่อประโยชน์อย่างอื่นน้อยลง ส่งผลให้การเข้าใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอยน้อยลง ประเด็นต่อมาคือ การบริหารท่าเรือโดยผู้บริหารจะต้องมีความสามารถหรือ Connection ในการดึงสายเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการ (หากไม่มี Connection โอกาสที่จะบริหารแล้วได้กำไรมีน้อยมาก) อีกประการคือ ท่าเรือที่กรมเจ้าท่าสร้างในลักษณะท่าเรือเอนกประสงค์ หรือท่าเรือเปื่อย ไม่มีอุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ยกขนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าสูงมาก ประมาณ ๔๐ - ๖๐ ล้านบาทขึ้นไป ทั้งที่ใช้ยกขนคอนเทนเนอร์ และทำเป็นโรงสำหรับปล่อยสินค้าเทกองลงไปในท่าเรือจะมีมูลค่าสูงมาก ฉะนั้น ผู้ที่จะเข้ามาบริหารท่าเรือจะต้องมีองค์ความรู้และเงินทุนที่สามารถจ่ายอัตราค่าตอบแทนให้กรมธนารักษ์ที่เป็นมาตรฐานที่คำนวณไว้แล้ว จึงมีความเป็นไปได้น้อยที่จะมีผู้บริหารเข้ามาบริหารท่าเทียบเรือ ดังนั้นผู้บริหารท่าเรือควรเป็นเจ้าของสินค้าเอง (เจ้าของท่าเรือ) และอีกประการหากค่าบริการที่สูงก็จะเป็นอุปสรรคด้วยเช่นกัน

- ปัญหาความสูงหรือความชันของท่าเรือที่มีมาก ทำให้เกิดปัญหาในการเทียบท่า การแก้ไขสามารถทำได้โดยการทำเป็นท่าเรือ ๒ ชั้น โดยการทำท่าเรือบริเวณชั้นล่างเพิ่มเติม

๗) ท่าเรือระนอง

- ก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. ๒๕๔๒ ท่าเรือระนองตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดระนอง และบริหารท่าเรือโดย กทท. ตามมติ ครม. เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๖ มีท่าเรือ ๒ ส่วน คือ ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ และท่าเทียบเรือตู้สินค้า **สิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือ** ประกอบด้วย Mobile Harbor Crane ๑ ตัว สามารถยกตู้สินค้าได้ ๔๐ ตัน (อายุการใช้งานประมาณ ๒๐ ปี ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีการชำรุด กทท. อยู่ระหว่างจัดหาเครื่องมือทุนแรงเพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง) รถหัวลาก/หางลาก จำนวน ๖ คัน รถยก ขนาด ๓.๕ ตัน จำนวน ๒ คัน ตู้ ที่ซังน้ำหนัก จุดเสียบไฟ เพื่อรองรับตู้ห้องเย็นขนาด ๓๐ Unit
- เนื่องจากท่าเรือใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้ทั้งหมดแต่มีพื้นที่ที่ท่าเรือระนองครอบครองและทำประโยชน์บางส่วน มีปัญหาในการพัฒนาและจัดการพื้นที่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ทับซ้อน มีทั้งเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าไม้ ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่า และอุทยานแห่งชาติ และเป็นพื้นที่ของหน่วยงานอื่น ๆ ได้แก่ กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า และหน่วยงานเทศบาล
- การศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือระนองในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ พบว่า โครงการไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงินในทุกกรณี แต่ กทท. พยายามดำเนินการพัฒนาเพื่อเสริมศักยภาพ ไม่ให้ท่าเรือระนองเป็นภาระขององค์กรอีกส่วนหนึ่ง การทำท่าเรือระนองเดิม จะต้องมีการขยายของรถไฟเพื่อสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าท่าเรือครบวงจรมากขึ้น เมื่อนโยบายเปลี่ยนแปลงไปเน้นโครงการ Land bridge ที่ตำบลราชกรูดแทน

๓.๓ ด้านที่ ๓ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม หรือคุณภาพชีวิตของประชาชน การเชื่อมโยงการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งผลให้เกิดการกระจายความเจริญและโอกาสไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงคมนาคมในประเทศไทย ตามแผนการพัฒนาที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย การพัฒนาระบบราง (โครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศตามแผน R-map) การพัฒนาทางถนน (การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การขยายและปรับปรุงถนนทั่วประเทศ ตามแผน MR-map) การพัฒนาทางน้ำ (การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก การปรับปรุงและขุดลอกแม่น้ำลำน้ำ) และแผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard, CY) ซึ่งในการดำเนินการจำเป็นต้องมีการบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทุกรูปแบบให้เป็นระบบเดียว เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า นำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ เพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการคมนาคมเป็นกระบวนการที่ต้องใช้เวลาและทรัพยากรจำนวนมาก แต่ผลลัพธ์ที่ได้คุ้มค่าต่อการลงทุน และจะช่วยให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การเป็นประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าและยั่งยืน

กรมการขนส่งทางรางได้ศึกษาโครงการ R-Map ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศมากยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจากพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน โดยเป็นการนำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟมาทบทวนและต่อยอดโครงข่ายรถไฟเดิมให้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมทั้งทบทวนและพัฒนาระบบขนส่งเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่ในระดับภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้าน Logistic รูปแบบต่าง ๆ มีแผนงานหลักที่เกี่ยวข้อง คือ แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน แผนงานการพัฒนาความเร็วสูง (ขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง ๑.๐๐๐ เมตร) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม แผนงานการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า

โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งแต่ละรูปแบบ - ทางน้ำ

โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย



การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ความยาวรวมกันประมาณ 1,400 กิโลเมตร มีจำนวน 5 สาย ได้แก่

- แม่น้ำเจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดปี)
- แม่น้ำป่าสัก
- แม่น้ำบางปะกง
- แม่น้ำแม่กลอง
- แม่น้ำท่าจีน

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- การขนส่งทางทะเล โดยมากจะมีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย
- การขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศสหัสสะเศรษฐกิจ (จีน เวียดนาม ไทย ลาว)

การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

การขนส่งชายฝั่ง มีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่บริเวณชายฝั่งของภาคกลาง โดยมีสินค้าหลักปิโตรเลียม รองลงมาคือสินค้าเบ็ดเตล็ด

- ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย
- ชายฝั่งทะเลอันดามัน
- ชายฝั่งทะเลตะวันออก

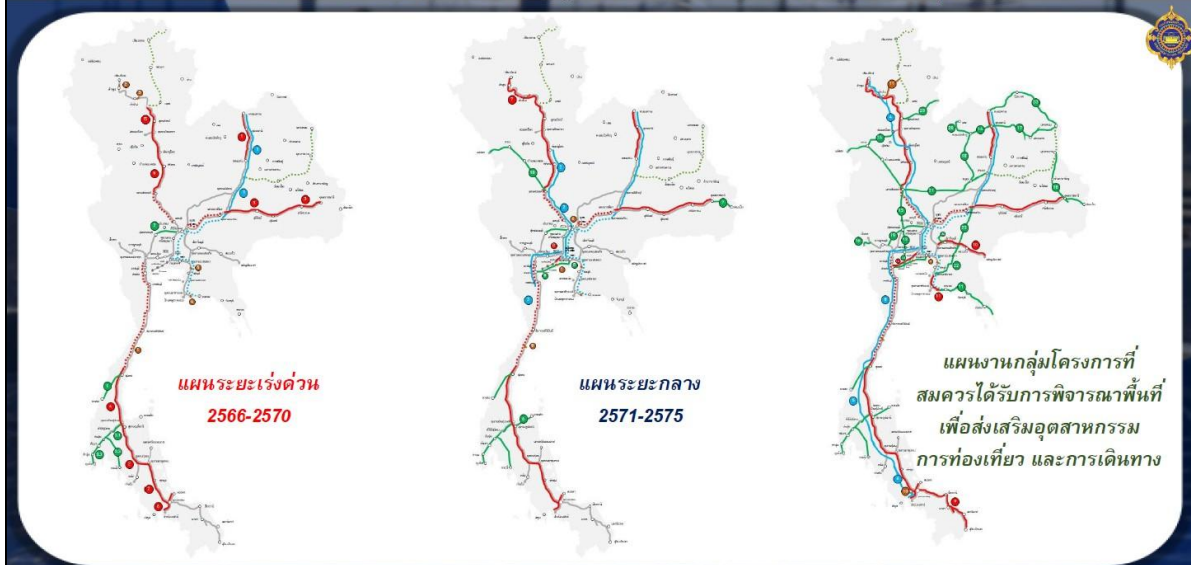
ที่มา: กรมเจ้าท่าและสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ภาพที่ ๓-๖ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งแต่ละรูปแบบ

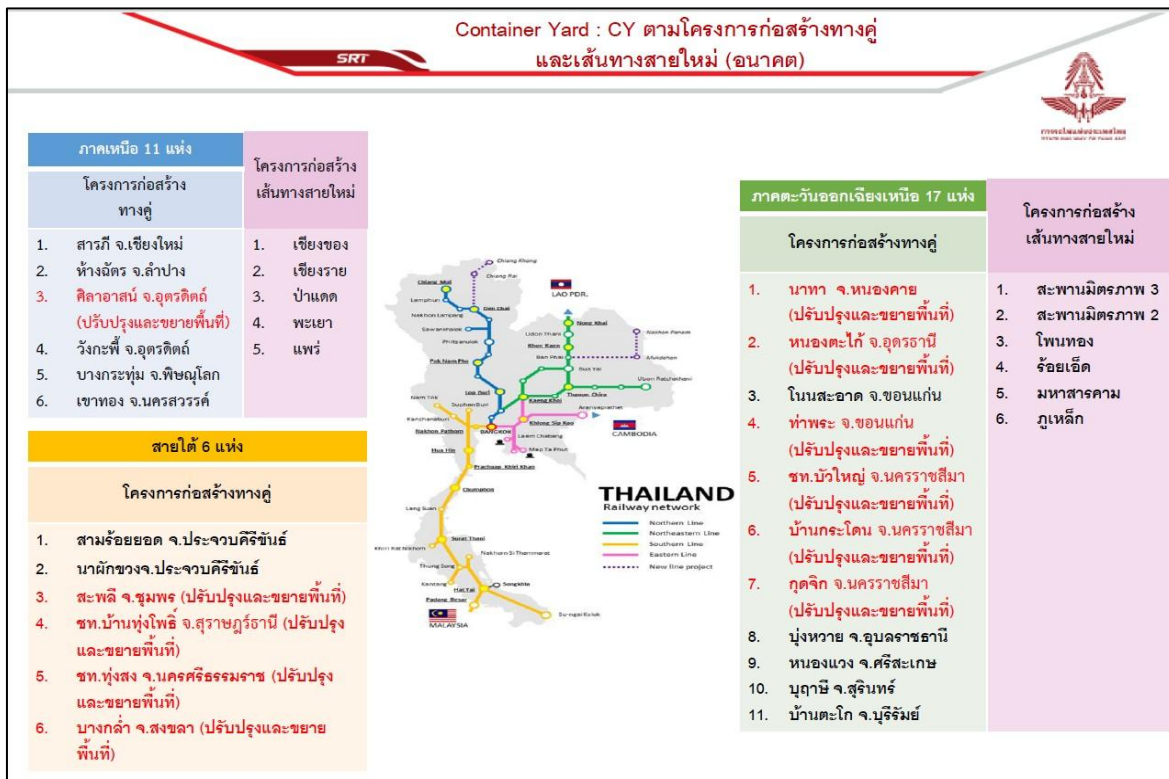


ภาพที่ ๓-๗ โครงการรถไฟฟ้าทางคู่

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่
ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map)



ภาพที่ ๓-๘ การศึกษาความเป็นไปได้ R-map



ภาพที่ ๓-๙ Container Yard ตามโครงการก่อสร้างทางคู่

จากการศึกษาพบสภาพปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ดังนี้

๓.๓.๑ ปัญหาอุปสรรคด้านโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่ง (ทางลำนํ้าและชายฝั่ง)

๑) ปัญหาขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าไม่สะดวก ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเป็นไปได้ยาก ทำให้ตู้สินค้าเข้าชาน้อยต้องนำตู้สินค้าเปล่าเข้ามาเพื่อส่งออก ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

๒) ปัญหาการขาดโครงข่ายทางถนนเชื่อมท่าเรือที่ดี การขาดโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือ และการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port) สถานีย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard :CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ยังไม่สมบูรณ์และยังไม่มีแผนการก่อสร้างที่บูรณาการกับระบบรถไฟที่ชัดเจน

๓) ท่าเรือแหลมฉบัง

- มีปัญหาการไม่สามารถก่อสร้างถนนตามที่กำหนดไว้ในแผนผังระบบคมนาคมขนส่ง รวมถึงตามผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ จึงทำให้เกิดปัญหาด้านการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายคมนาคม เช่น ถนนสาย จ๒ และ ถนน ฉ แนวทางการแก้ไขสำหรับท่าเรือแหลมฉบังจะมีการนำโครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง มีการนำโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แหลมฉบัง - นครราชสีมา ของกรมทางหลวง มากำหนดในแผนผังแสดงโครงการการคมนาคม และการขนส่งไว้ด้วยในร่างแผนผังแสดงโครงการการคมนาคมและการขนส่ง ร่างผังเมืองรวม เมืองศรีราชา จังหวัดชลบุรี

๔) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

- ปัจจุบัน ร่างผังเมืองรวมเมืองระยองอยู่ในขั้นตอนที่ ๑ การสำรวจ กำหนดเขตผังวิเคราะห และจัดทำร่างผังเมืองรวม ซึ่งต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนผังระบบคมนาคมและขนส่ง เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก ซึ่งประกาศใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยมีแผนผังระบบคมนาคมและขนส่งฯ เป็นองค์ประกอบหนึ่งของประกาศดังกล่าว มีระบบโครงข่ายถนนเดิมเชื่อมโยง การเดินทางเข้า - ออก ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และมีแนวคิดในการจัดทำร่าง ผังเมืองรวมเมืองระยอง ให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากทางพิเศษ หมายเลข ๗ มายังท่าเรือมาบตาพุด

๕) ท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหา คือ มีการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง แต่ขาดศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรางที่เชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เหมาะสม ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านระบบรางไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้

๓.๔ ด้านที่ ๔ : ปัญหาอื่น ๆ

๓.๔.๑ ปัญหามลพิษ

๑) ปัญหาความท้าทายในการบริหารจัดการด้านมลพิษ ซึ่งกฎหมายในการบริหารจัดการมลพิษ จากท่าเรือหรือการเดินเรือทะเลยังไม่มีกฎหมายเฉพาะโดยในปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ๔ ฉบับ คือ ๑) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ๒) พระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ๓) พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และ ๔) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาในการบริหารจัดการมลพิษต้องบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องจึงจะสามารถดำเนินการได้

๒) ปัญหาเรื่องการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงเรือพาณิชย์ พบว่า ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนด มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับเรือพาณิชย์แต่มีการกำหนดมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการ นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในเรือ ได้แก่ น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา โดยน้ำมันเชื้อเพลิงเรือขององค์การทางทะเลระหว่าง ประเทศ (IMO) ภายใต้อนุสัญญา MARPOL Annex VI กำหนดปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ ๐.๕ โดยน้ำหนัก ทั้งนี้มีการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันที่ห้องปฏิบัติการตั้งอยู่ที่ท่าเรือศรีราชาจังหวัดชลบุรี และมีรถยนต์ตรวจสอบ คุณภาพน้ำมันเคลื่อนที่ Mobile Lab ในการให้บริการและปัจจุบันประเทศไทยยังมีการกำหนดมาตรฐานคุณภาพ เชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับเรือเดินทะเลแต่มีการกำหนดมาตรฐานน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาโดยอ้างอิงมาตรฐานสากล

๓) ปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศบริเวณท่าเรือ เกิดจากการมีพลังงานฝั่ง (Shore power) ยังไม่เพียงพอ และครอบคลุม ซึ่งจะสามารถทำให้เรือที่มาเทียบท่าสลับมาใช้พลังงานไฟฟ้า ที่จัดไว้ให้แทนน้ำมันดีเซลในเรือ และมีสถานีจ่ายก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG) เพื่อให้เรือ เติมก๊าซเมื่อมาเทียบที่ท่าเทียบเรือ จะสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศบริเวณ ท่าเรือได้

๔) ปัญหามลพิษจากปัจจุบันที่ยังมีการทิ้งขยะ การปล่อยของเสีย รวมทั้งการเดินเรือที่ปล่อยคราบ น้ำมันลงสู่แม่น้ำลำคลอง ทำให้เกิดปัญหาลำน้ำตื้นเขิน และเกิดปัญหาด้านสุขอนามัยต่อประชาชนที่สัญจรทางน้ำ

๓.๔.๒ ปัญหาอุปสรรคด้านอื่น ๆ (เทคโนโลยี/ชุมชน)

๑) ท่าเรือแหลมฉบัง มีความล่าช้าในการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) ทำให้ ในปัจจุบันยังไม่มี Platform ที่เชื่อมโยงการทำงานของทุกกิจกรรมเข้าด้วยกัน การผิดพลาดในการประสานงาน จึงพบบ่อยครั้ง และขาดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการประสานงานอย่างใกล้ชิด ทำให้แผนการย้ายตู้ ระหว่างกันขาดประสิทธิภาพ

๒) ปัญหาผลกระทบกับชุมชน/การมีส่วนร่วมของชุมชน เนื่องจากความไม่ชัดเจนของแผนแม่บท พัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งกำหนดพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่สีเขียว พื้นที่เมืองและพื้นที่สำหรับประชาชน อยู่อาศัย ซึ่งมีเป้าหมายพัฒนาโครงการแบบผสมผสาน (Mixed Use) ภายใต้แนวคิด “Smart Community” สร้างที่อยู่อาศัยให้กับประชาชนในพื้นที่คลองเตย และพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อรองรับบริการด้านการท่องเที่ยว พัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนโดยรอบ ให้มีความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือ และที่อยู่อาศัยของประชาชน

๓) **ปัญหาด้านจราจร ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด** มีปัญหาด้านจราจรเนื่องจากปัญหาด้านกายภาพของท่าเรือในการกำหนดประตูผ่านเข้า - ออก รวมทั้งอุปสงค์และอุปทานของการใช้บริการ และการให้บริการตู้สินค้าไม่สัมพันธ์กันด้านเวลา โดยเรือมีขนาดบรรทุกต่อลำเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้น และเรือแต่ละลำมีการกำหนดการคืนตู้แต่ผู้นำเข้า-ส่งออกไม่เฉลี่ย การคืนตู้ส่งออกมายังท่าเทียบเรือ เรือสินค้าเทียบท่าไม่ตรงตามตารางเวลาที่กำหนดทับซ้อนกับตารางเวลาเข้าเทียบท่าของเรือลำอื่น ๆ ท่าเทียบเรือเปิดให้บริการเจ็ดวัน ๒๔ ชั่วโมง แต่ในส่วนของลานตู้สินค้าหรือตู้เปล่าไม่ได้เปิดให้บริการ ๒๔ ชั่วโมง และโรงงานบรรจุเสร็จช่วงบ่ายและหยุดวันอาทิตย์ แต่ชิปปิ้งเริ่มเดินพิธีการวันจันทร์ เริ่มรับตู้วันอังคารถึงเสาร์ รวมทั้งวันหยุดยาวของโรงงานปิดช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ตรุษจีน เป็นต้น ทำให้มีการปะปนของยานพาหนะประเภทขนส่งสินค้า ร่วมกับยานพาหนะที่ใช้ในการสัญจรในเมือง/ชุมชน ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อชุมชน และปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่โดยรอบ แนวทางการแก้ไขเนื่องจากพฤติกรรมการคืนตู้สินค้าหรือตู้สินค้าส่งออกต้องมีการเกลี่ยปริมาณการใช้บริการท่าเทียบเรือให้ใกล้เคียงกันโดยใช้ Truck Queue เนื่องจากท่าเทียบเรือมีความสามารถรับตู้ได้จำกัดในแต่ละช่วงเวลา

๔) **ปัญหาอัตราค่าเช่าพื้นที่โดยรอบท่าเรือหรือภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรืออยู่ในอัตรา** เดียวกันกับการเช่าที่เพื่อประกอบธุรกิจโดยทั่วไป ซึ่งมีอัตราสูงเมื่อเทียบกับกิจการการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ และคลังสินค้าก่อให้เกิดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่สูง แนวทางแก้ไขคือ ให้อัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าของการท่าเรืออยู่ในระดับเดียวกับค่าเช่าพื้นที่โดยรอบ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมาใช้พื้นที่ที่ภาครัฐกำหนดเอาไว้

๕) **ท่าเรือกรุงเทพ** มีปัญหาสรุปได้ ดังนี้

๕.๑) **ปัญหาด้านสาธารณูปโภค** เช่น ไฟฟ้าแสงสว่างถนนท่อประปา สายสื่อสาร ปัญหาขยะในพื้นที่ปัญหาจัดระเบียบสังคม เช่น การจอดรถ การตั้งร้านค้า ถนนชำรุด ปัญหาจราจรปัญหาสาธารณสุข เช่น อักคิภัย น้ำท่วม ฝุ่นพีเอ็ม ๒.๕ ปัญหายาเสพติดและปัญหาผู้บุกรุก และปัญหาภาพรวมของชุมชนรอบท่าเรือกรุงเทพและบริเวณใกล้เคียงคือ ชุมชนในพื้นที่เขตคลองเตยที่อยู่ในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีจำนวน ๒๖ ชุมชน มีทั้งเช่าพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและบุกรุกพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปัญหาภาพรวมของชุมชนรอบท่าเรือกรุงเทพและบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ บ้านเรือนอยู่กันอย่างแออัด ถนนทางเข้าออกชุมชนคับแคบ เนื่องจากการสร้างบ้านเรือนรุกล้ำบนถนนปัญหาความสะอาดในชุมชน เนื่องจากประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นทำให้เกิดการทิ้งขยะไม่ถูกที่ปัญหาน้ำเน่าเสียในคลองห้วยลำโพง เนื่องจากการปล่อยน้ำเสียลงคลองห้วยลำโพง การจอดรถไม่เป็นระเบียบของชุมชน เนื่องจากเป็นชุมชนแออัดไม่มีที่จอดรถ และปัญหายาเสพติดอาชญากรรมในชุมชน

๕.๒) **ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย** คือ มีปัญหารถติด เนื่องจากมีรถบรรทุกเข้าออกท่าเรือกรุงเทพเป็นจำนวนมากปัญหาฝุ่นละอองพีเอ็ม ๒.๕ เนื่องจากรถบรรทุกวิ่งไปมาทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ปัญหาถนนชำรุดเนื่องจากรถบรรทุกบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรในพื้นที่ ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ จัดระเบียบการจราจรรถบรรทุกโดยการจัดให้มีวันเวลาในการเดินรถเข้าออกท่าเรือกรุงเทพ

๕.๓) ขาดการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ท่าเรือกรุงเทพยังไม่ได้ปรับใช้ระบบบริหารจัดการกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Port) ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับท่าเรือชั้นนำระดับโลก ทำให้ต้องพึ่งพาการใช้แรงงานจำนวนมาก และเกิดปัญหาความแออัดในกระบวนการทำงาน

๕.๔) ปัญหาการพัฒนาธุรกิจใหม่และการดึงดูดลูกค้า ขาดกลยุทธ์ในการพัฒนาธุรกิจใหม่หรือการสร้างพันธมิตรทางการค้า ทำให้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และสร้างความหลากหลาย ในแหล่งรายได้เพียงพอ ส่งผลให้รายได้ไม่เติบโตตามศักยภาพ

๕.๕) ปัญหาชุมชน การท่าเรือแห่งประเทศไทยพร้อมที่จะแก้ปัญหาชุมชน เนื่องจากมีแผนการพัฒนาโครงการ Smart Community ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงมีการรวมตัวกันของชุมชนทั้ง ๒๖ แห่ง ในพื้นที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งประชาชนในพื้นที่ยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจนว่าจะดำเนินการอย่างไรบ้าง และประชาชนจะได้รับการชดเชยอย่างไร ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับรู้แผนดำเนินการ ทั้งนี้ภาคประชาชนขอให้การท่าเรือแบ่งปันที่ดินจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยจำนวนร้อยละ ๒๐ เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย จัดสวัสดิการและพัฒนาชุมชนต่อไป เบื้องต้นมีทางเลือกที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอชดเชยให้ชุมชน ดังนี้ ๑) ให้ประชาชนอยู่บนอาคารที่สูงห้องละ ๓๓ ตารางเมตร ทางเลือกแรกประชาชนไม่สามารถอยู่ได้ ซึ่งครอบครัวขยายต้องใช้พื้นที่ ๔๘ ตารางเมตร จึงจะสามารถอยู่ได้ ๒) ให้สร้างบ้านบนพื้นที่ราบ ๓) ให้กลับภูมิลำเนาโดยให้เงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท แต่ชุมชนไม่เห็นด้วย และ ๔) ขอที่ดินจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ร้อยละ ๒๐ ของที่ดินทั้งหมดเพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัย ประชาชนที่อยู่อาศัย ส่วนหนึ่งไม่อยากย้ายไปที่อื่นเพราะประกอบอาชีพบริเวณท่าเรือคลองเตยและเกิดที่นั่น โดย กทม.มีความเห็นว่า ควรมีการเปิดเผยข้อมูลทั้งหมดและการเจรจาทำความเข้าใจร่วมกัน ตลอดจนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนเอง

๓.๕ แนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร ได้มีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

๓.๕.๑ ด้านนโยบายและการกำกับดูแล

(๑) ควรมีการศึกษาแผนการพัฒนาท่าเรือทั้งลำน้ำและชายฝั่ง การกำหนดพื้นที่หรือ (Zoning) ที่เหมาะสมในการเลือกพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือ รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และสังคม เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการท่าเรือที่ชัดเจนและครอบคลุมทั่วประเทศ เกิดความสะดวกในการใช้บริการของภาครัฐและเอกชน และเพื่อให้ท่าเรือสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผน สามารถบริหารท่าเรือได้อย่างยั่งยืน

(๒) ควรมีการจัดสรรงบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญในมิติอื่น ๆ ให้เพียงพอ หรือให้มีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า กรมธนารักษ์ และกระทรวงการคลัง ในการพิจารณา

(๒.๑) แก้ไข กฎหมาย ระเบียบ สัญญาที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้บริหารท่าเรือให้มีหน้าที่ดูแลร่องน้ำที่เข้าท่าเรือให้สามารถเดินเรือได้อย่างปกติ

(๒.๒) แก้ไข กฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบรายได้ให้แก่กระทรวงการคลัง เพื่อให้สามารถนำเงินกลับมาใช้ในกิจกรรมการขุดลอกร่องน้ำของท่าเรือที่บริหารอยู่ให้สามารถเดินเรือได้อย่างปกติ

(๓) ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่บริเวณท่าเรือ ซึ่งอาจเป็นพื้นที่ในอำนาจของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย) เพื่อให้สามารถนำที่ดินบางส่วนมาใช้ในการพัฒนาท่าเรือเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวม รวมถึงการปรับปรุงระเบียบและข้อกำหนดในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้ ซึ่งต้องดำเนินการภายใต้กฎระเบียบและความเหมาะสมในการพัฒนาและการให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้วย

(๔) ควรมีการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชนในการกำหนดและบริหารนโยบาย รวมถึงการแบ่งปันข้อมูลและประสบการณ์ร่วมกัน สนับสนุนรูปแบบการลงทุน Public Private Partnership (PPP) เพื่อให้การลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือมีความยั่งยืนและลดภาระการลงทุนภาครัฐ เอกชน ที่มีประสบการณ์มาบริหารท่าเรือ รวมทั้งพัฒนารูปแบบการประสานงานและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การบริหารจัดการท่าเรือเป็นไปอย่างบูรณาการ

(๕) ควรมีการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีในการบริหารจัดการท่าเรือ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงกฎระเบียบและนโยบายเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล และการสร้างกลไกการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถปรับปรุงและแก้ไขนโยบายได้ทันที่

(๖) ควรมีการยกระดับมาตรฐานของท่าเรือให้เทียบเท่าระดับสากล โดยเน้นการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างระบบขนถ่าย และการบำรุงรักษา พัฒนาเครือข่ายการเชื่อมต่อกับระบบโลจิสติกส์อื่น ๆ ทั้งทางรางและถนน เพื่อให้เกิดการขนส่งแบบบูรณาการ (Intermodal Transport) ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการสินค้าและบริการ

(๗) ควรมีการศึกษาแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ที่มีการศึกษาครอบคลุมทุกมิติ เช่น มิติทางด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และสังคมอย่างรอบด้าน รวมทั้งหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และนำผลการศึกษาไปพิจารณากำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียหลาย ๆ ภาคส่วน ได้รับข้อมูลและสามารถเตรียมวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงได้

(๘) ควรมีการทำความเข้าใจร่วมกับหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่ใช้ร่องน้ำร่วมกันในพื้นที่ เช่น สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ศูนย์ป้องกันและปราบปรามประมงทางทะเลระยอง สำนักงานประมงจังหวัด และประมงอำเภอ เพื่อทำความเข้าใจกับชาวประมงในพื้นที่ให้ทำประมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุด

(๙) ควรมีการถ่ายโอนความรู้และเทคโนโลยีที่จำเป็นในการบริหารจัดการท่าเรือให้กับส่วนราชการในท้องถิ่น รวมทั้งต้องมีการสนับสนุนด้านงบประมาณและทรัพยากรที่เพียงพอแก่ส่วนราชการในท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเข้าใจและเพิ่มองค์ความรู้ในการบริหารจัดการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ รวมถึงให้มีการเปิดโอกาสให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการท่าเรือ

(๑๐) ควรมีการเจรจาอย่างเร่งด่วนในเรื่องสิทธิพิเศษทางภาษีในการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศคู่ค้าต่าง ๆ (โดยเฉพาะประเทศจีน กรณีการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเชียงแสน) รวมทั้งการขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ของผู้บริหารท่าเรือในด้านการเงิน การคลัง (ภาษี) อย่างจริงจัง และต่อเนื่อง รวมถึงกฎหมายสัมปทานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีผู้สนใจเข้ามาบริหารท่าเรือได้ทุกท่าเรือ

(๑๑) ท้องถิ่นควรมีการร่วมกำหนดผังเมืองที่จะอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการลานตู้คอนเทนเนอร์ และคลังสินค้าในเขตท่าเรือรวมทั้งเขตพื้นที่ใกล้เคียง และการขออนุญาตก่อสร้างให้ดำเนินการตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ กำหนดอย่างเคร่งครัด และภาครัฐต้องมีการตรวจสอบคุณภาพ และผลกระทบด้านการจราจรในพื้นที่ รวมทั้งการตรวจสอบ มลพิษที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าสถานที่นั้นมีความปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของชุมชน

(๑๒) การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า กรมธนารักษ์ ควรเร่งดำเนินการเพื่อสรรหาผู้ประกอบการมาบริหารท่าเรือที่ปัจจุบันยังไม่มีผู้บริหาร เช่น ท่าเรือศาลาลอย ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ โดยพิจารณามาตรการเพื่อจูงใจให้มีผู้เข้ามาบริหารท่าเรือ เช่น มาตรการด้านภาษี มาตรการส่งเสริมการลงทุน ด้านต่าง ๆ รวมทั้งศึกษาแนวทางแก้ไขความคดเคี้ยวของแม่น้ำซึ่งเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ และให้ปรับปรุงทางกายภาพ และอุปกรณ์เครื่องจักรของท่าเรือต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อการขนส่ง เช่น ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือศาลาลอย ท่าเรือคลองวาฬ เป็นต้น

(๑๓) ควรมีการศึกษารูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ของท่าเรือเชียงของ ท่าเรือคลองใหญ่ หรือท่าเรืออื่น ๆ ให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการสร้างโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งประเภทอื่น ๆ เช่น มีการสร้างสะพานหรือถนนมาเป็นคู่แข่งทางด้านการขนส่ง ซึ่งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีผลกระทบต่อรูปแบบขนส่งสินค้า และต้องมีการจัดทำแผนเพื่อรองรับ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในมิติต่าง ๆ

(๑๔) ควรมีการจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจะมีการกำหนดพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อยกระดับพื้นที่รอบท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับการเดินทาง การขนส่ง และการท่องเที่ยวเพิ่มมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งจะมีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ด้านต่าง ๆ พัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนโดยรอบท่าเรือ การสร้างที่อยู่อาศัย การสร้างสถานศึกษา การสร้างอาชีพ ซึ่งควรมีการให้ข้อมูลแผนการพัฒนาที่ชัดเจนและควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งกรณีหากมีย่านธุรกิจท่าเรือควรมีการศึกษาผลกระทบด้านต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการด้วย

(๑๕) ควรมีการศึกษาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะท่าเรือ ตั้งแต่เริ่มจนถึงสุดกระบวนการ กรณีการดำเนินการหน่วยงานใดควรทำหน้าที่กำกับดูแล เนื่องจากศักยภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีความแตกต่างและไม่เหมาะสมในการบริหารจัดการท่าเรือต่าง ๆ ที่มีขนาด และปริมาณการขนส่ง การเข้าออกของเรือที่แตกต่างกัน รวมถึงแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือ และระบบรางที่ควรมีความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ท่าเรือนั้น ๆ ด้วย

(๑๖) ควรมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (Operator) ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยกรมเจ้าท่ามีฐานะเป็นหน่วยงานกำกับดูแล และการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการ เพื่อหลีกเลี่ยงการดำเนินงานโดยมีการทับซ้อนกัน

๓.๕.๒ ด้านกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ และข้อบังคับ ดังนี้

(๑) ควรมีการปรับปรุงแก้กฎหมายและหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ การแก้ไขกฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบัน พร้อมศึกษาการออกกฎระเบียบใหม่ให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และให้สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

(๒) ควรมีการทบทวนปรับปรุงผังเมืองรวม และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่า เช่น การปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและสถานที่ราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นพาณิชยกรรมบริเวณท่าเรือกรุงเทพและแม่น้ำ การกำหนดพื้นที่หรือผังเมืองสำหรับการก่อสร้างกิจการลานตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าที่เหมาะสม การกำหนดย่านที่อยู่อาศัยบริเวณชุมชนท่าเรือให้เหมาะสม ลดการปะปนของยานพาหนะขนส่งสินค้าขนาดใหญ่กับยานพาหนะที่เดินทางสัญจรในพื้นที่ชุมชน

(๓) ควรมีการศึกษาและปรับปรุงกฎหมาย หรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำส่งรายได้ให้ภาครัฐ ในเรื่องค่าตอบแทนและค่าพาหนะ ให้มีความเหมาะสมและสามารถนำเงินบางส่วนมาใช้ในการพัฒนาการบริหารท่าเรือได้ ซึ่งจะมีหักรายได้และค่าใช้จ่าย เมื่อมีการหักรายได้ค่าใช้จ่ายแล้ว ทำให้การบริหารจัดการท่าเรือทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งปัญหาเรื่องการขุดลอกร่องน้ำที่จะมีตะกอนเกิดขึ้นทุกปี แต่งบประมาณที่ได้รับไม่เพียงพอหรือได้เท่าเดิม การขุดลอกรักษาร่องน้ำจึงทำได้จำกัด

(๔) กระทรวงมหาดไทย ควรพิจารณาออกกฎกระทรวงหรือข้อกำหนดกลางที่ชัดเจน เพื่อควบคุมการจัดตั้งลานตู้และลานจอดรถ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสม ด้านสถานที่ โครงสร้าง และผลกระทบต่อชุมชน เพื่อให้การบริหารจัดการในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(๕) กรมเจ้าท่าและกรมธนารักษ์ ควรมีการหารือให้ได้ข้อยุติในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเช่า และค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งในบางท่าเรือไม่มีผู้ประกอบการสนใจเข้ามาบริหาร หากอัตราค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องลดลงได้ ก็จะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการใช้ท่าเรือให้บริการเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถแจ้งขออนุญาตจากกรมธนารักษ์เป็นกรณี ๆ ได้ แต่กรมธนารักษ์ไม่สามารถอนุญาตเป็นการทั่วไปได้

(๖) กรุงเทพมหานคร ควรออกข้อบัญญัติรองรับการขออนุญาตจัดตั้งลานตู้ คอนเทนเนอร์ และลานจอดรถขนาดใหญ่ให้มีความเป็นระเบียบและปลอดภัยต่อประชาชน และเสนอให้มีการจัดการพื้นที่ลานจอดสำหรับรถบรรทุกและตั้งศูนย์ปฏิบัติการอยู่นอกพื้นที่ท่าเรือ เพื่อลดปริมาณยานพาหนะภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(๗) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ควรยืนยันข้อมูลเกี่ยวกับการแจ้งความประสงค์เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณท่าเรือกรุงเทพต่อสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร โดยให้ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการเปลี่ยนสีผังเมืองจากประเภทเดิมเป็นสีแดง เพื่อให้มีความชัดเจนในแนวทางปฏิบัติต่อไป

(๘) ควรมีการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมก่อนเริ่มโครงการที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชน โดยพิจารณาหลักการวางและจัดทำผังเมืองอย่างรอบคอบ ได้แก่ ความปลอดภัยของประชาชน สุขอนามัย และเสรีภาพของสังคม เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาและสิทธิของประชาชน

(๙) ควรมีการปรับปรุงกฎหมายและการเข้าร่วมข้อตกลงสากลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๑๐) ควรมีการพิจารณาเกี่ยวกับการปรับปรุงพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย กรณีการนำพื้นที่ท่าเรือบางส่วนมาพัฒนาเชิงพาณิชย์อย่างรอบคอบและครอบคลุมในทุกมิติ

(๑๑) การปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพิ่มเติม ให้ความยืดหยุ่นเพื่อเอื้อต่อพลวัตและการพัฒนาความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนที่เปลี่ยนแปลงไป

(๑๒) ควรมีการศึกษานำรายได้ที่ภาครัฐจัดเก็บจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในท่าเรือมาใช้ในการส่งเสริมการบำรุงรักษาและการพัฒนาชุมชนในพื้นที่ท่าเรือ เพื่อปรับปรุงหรือกำหนดเป็นกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๑๓) ควรมีการศึกษาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดอัตราค่าภาระและอัตราค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือเอกชนโดยรอบได้ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรืออื่น ๆ ทั่วโลกแล้ว พบว่ามีอัตราราคาที่ถูกกว่าอย่างมีนัยยะสำคัญ แต่อาจเกิดจากการคิดค่าบริการเพิ่มเติมของผู้ให้บริการเดินเรือ (Ship Owner) ที่ทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือมีต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้นได้ จึงควรมีการศึกษาให้ชัดเจน

๓.๕.๓ การพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน/ขีดความสามารถของท่าเรือ

(๑) ควรมีการศึกษาปรับปรุงกฎระเบียบเพิ่มเติม เพื่อเสนอกรมธนารักษ์ให้พิจารณาการให้ผู้บริหารท่าเรือที่ใช้องค์น้ำทำการบำรุงรักษาร่องน้ำเอง โดยให้เป็นข้อกำหนดในสัญญา รวมทั้งการส่งเสริมโครงการขุดลอกต่างตอบแทนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการแก้ไขปัญหาอุทกภัย ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน ซึ่งกลไกนี้จะช่วยให้ตะกอนที่ทับถมและสะสมอยู่ในร่องน้ำลดลงได้โดยไม่ต้องใช้งบประมาณ และหากสามารถกำหนดให้ประชาชนมาร่วมขุดลอกร่องน้ำ โดยใช้หลักการต่างตอบแทนเพื่อบูรณะและปรับปรุงภูมิทัศน์ รวมทั้งทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการและประชาชน น่าจะเป็นทางเลือกที่สามารถลดการใช้งบประมาณได้ทางหนึ่ง

(๒) รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องและเพียงพอหรือจัดให้มีการขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างครอบคลุมโดยวิธีต่าง ๆ ที่อาจไม่ใช้งบประมาณ เพื่อให้สามารถเดินเรือให้ได้เต็มประสิทธิภาพตามศักยภาพของร่องน้ำและท่าเรือ รวมถึงร่องน้ำต่าง ๆ ที่จำเป็นให้มีความลึกและค่าความกว้างร่องน้ำที่เหมาะสมกับการเดินเรืออย่างแท้จริง สำหรับท่าเรือที่มีปัญหาเรื่องงบประมาณการดูแลร่องน้ำให้มีการศึกษาร่วมกับกรมธนารักษ์ หน่วยงานท้องถิ่น ร่วมหามาตรการเพื่อให้เกิดการบูรณาการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

(๓) ควรมีการจัดทำแผนปรับปรุงเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาความสูงของสะพานให้ได้มาตรฐาน และมีความสูงจากระดับน้ำมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการเข้าออกของเรือบรรทุกสินค้าได้ทุกรูปแบบ เพื่อแก้ปัญหาเรือบรรทุกสินค้าไม่สามารถลอดผ่านสะพานบางจุดได้ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนงบประมาณให้การดำเนินการดังกล่าว เพื่อไม่ให้ปัญหาความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

(๔) ควรมีการเร่งรัดการพัฒนาระบบ Truck Queue ที่ท่าเรือแหลมฉบังให้พร้อมใช้งานทุกท่าเทียบเรือแบบ ๑๐๐% พร้อมทั้งให้อำนาจทางปกครองเพื่อให้เกิดการบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ รถทุกคันต้องจอดคิวก่อนเข้าท่าเรือ ทั้งกรณีรถที่มารับผู้ขาเข้าและรถที่มาคืนผู้ขาออก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการรถที่แจ้งเข้าใช้บริการได้ตามจำนวน

(๕) ควรมีการเร่งรัดการเพิ่มการลงทุนในเครื่องมือยกขน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือสัมปทาน ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และโครงการ SRT0 ที่ท่าเรือแหลมฉบังให้เพียงพอกับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น เช่น เพิ่มจำนวนและเพิ่มความสามารถการยกขนตู้ เป็นต้น

(๖) ควรมีการเร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) ที่ท่าเรือแหลมฉบังให้ครอบคลุมเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล ETA ของเรือแบบ Real Time เพื่อเชื่อมโยงข้อมูล e-Matching ก่อนรถบรรทุกเข้าท่าเรือ เชื่อมโยงระบบ e-Payment สำหรับค่าธรรมเนียมรถบรรทุกเข้า Sub Gate ส่งข้อมูลผ่านระบบ PCS และเชื่อมโยงระบบ Truck Queue กับระบบงานอื่น ๆ เพื่อตรวจสอบความพร้อมในการจองคิว และการผ่านเข้า Sub Gate ของหัวลากภายในและภายนอก - เชื่อมโยงกับระบบปฏิบัติการของลานกองตู้ภายนอกท่าเรือ เป็นต้น รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบ e-Gate และการจ่ายเงินอิเล็กทรอนิกส์

(๗) ควรมีการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือสำราญของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) และจังหวัดชลบุรี รวมถึงปัญหาอุปสรรคทางด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ครอบคลุมมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมถึงต้นทุนในการดำเนินธุรกิจในการนี้ของเอกชนลงทุนเอง

(๘) ควรมีการเร่งรัดการดำเนินการของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ส่วนที่ ๒-๔ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าให้ได้เต็มขีดความสามารถของโครงการ โดยส่วนในระยะที่ ๓ ส่วนที่ ๒ จะมีการถมทะเลและอาจเกิดความล่าช้า คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๙ หากการดำเนินการไม่เสร็จสิ้นตามสัญญา อาจจะพิจารณามีค่าปรับเพื่อนำค่าปรับมาเป็นเงินเยียวยาผลกระทบที่เกิดจากการถมดินได้ทางหนึ่ง

(๙) ควรมีการศึกษาเรื่องการพัฒนาท่าเรือสำราญเพิ่มเติม ในการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ทราบข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดในการรองรับการจอดเทียบท่าของเรือสำราญ ซึ่งสามารถรองรับได้เพียงเรือสำราญขนาดกลาง หากจะต้องมีการพัฒนาให้รองรับเรือขนาดใหญ่ขึ้น ต้องมีการดำเนินการเพื่อนำไปสู่การวางยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวทางเรือต่อไป

(๑๐) ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือเพิ่มเติมในมิติความมั่นคงและภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ในอนาคตด้วย เพื่อให้ทราบความสำคัญต่อการวางแผนและส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือที่ไม่เพียงแต่พิจารณาเฉพาะความต้องการทางเศรษฐกิจ แต่ยังสามารถพิจารณาด้านการสร้าง ความมั่นคงทางสังคม และการเมืองในระดับภูมิภาคและระดับโลกได้ ซึ่งความเข้าใจในบริบทภูมิรัฐศาสตร์ จะช่วยให้เข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในเรื่องของการค้า การขนส่ง และการเข้าถึงทรัพยากร ที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเรือ ช่วยให้สามารถประเมินความเสี่ยงด้านต่าง ๆ และทำให้สามารถพัฒนานโยบายที่เหมาะสม เช่น การเจรจาเชิงกลยุทธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน หรือการสร้างความร่วมมือในด้านการควบคุมความปลอดภัยของการขนส่ง และด้านการเตรียมความพร้อมในด้านความมั่นคง ในการเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ไม่สงบหรือภัยพิบัติ ซึ่งสามารถปกป้องผลประโยชน์ของชาติได้

๓.๕.๔ ด้านโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่ง (ทางชายฝั่ง และทางลำน้ำ) ดังนี้

(๑) ควรมีการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้ท่าเรือที่สำคัญมีโครงข่ายทางถนน ทางราง และทางอากาศ ที่สะดวกและรวดเร็ว

(๒) ควรมีการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างถนนตามร่างผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ เพื่อแก้ปัญหาด้านการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายคมนาคมซึ่งทำหน้าที่เป็นถนนสายสำคัญที่จะสามารถระบายการจราจรและเชื่อมโยงการเดินทางจากทางหลวงแผ่นดินไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เช่น โครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง มีการนำโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แหลมฉบัง – นครราชสีมาของกรมทางหลวงตามแผนงานในร่างผังเมืองรวมเมืองระยอง

(๓) ควรมีการจัดทำแผนการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพโดยตรง เนื่องจากระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านระบบรางไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้

(๔) ควรมีการเร่งรัดโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (โครงการ S๑) และพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่าง ๆ ต่อพื้นที่ท่าเรือและการบริหารจัดการระบบจราจรบริเวณท่าเรือ รวมถึงพิจารณาข้อมูลสภาพรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ได้รับบาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตด้วย โดยข้อมูลดังกล่าวอาจนำไปพิจารณาประกอบในการก่อสร้างทางเชื่อมต่อเข้าสู่อาคารจอดรถโดยตรงของโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S๑)

(๕) ควรมีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้รองรับการขนส่งสินค้าในท่าเรือแหลมฉบังโดยปราศจากการยกขนพัสดุซ้ำสอง (Double Handling) เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าและซ้ำซ้อนในกระบวนการขนส่งสินค้า

(๖) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ควรมีการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณท่าเรือแหลมฉบังอย่างเป็นระบบ โดยพิจารณาวิเคราะห์จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าของผู้รับสัมปทานแต่ละรายและขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังร่วมด้วย

๓.๕.๕ ด้านมลพิษ (การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการจราจร) ดังนี้

(๑) ควรมีการจัดทำกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านมลพิษ โดยกฎหมายในการบริหารจัดการมลพิษจากท่าเรือหรือการเดินทางเรือทะเล ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะ โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ๔ ฉบับ คือ ๑) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ๒) พระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ ๓) พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และ ๔) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๕๘๑ และต้องบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจึงจะสามารถดำเนินการได้

(๒) ควรมีการกำหนดมาตรฐานการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงเฉพาะเรือพาณิชย์ เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับเรือพาณิชย์แต่มีการกำหนดมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในเรือ ได้แก่ น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากลเท่านั้น

(๓) ควรมีการสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศบริเวณท่าเรือ โดยส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานฝั่ง (Shore power) มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะสามารถทำให้เรือที่มาเทียบท่าสลับมาใช้พลังงานไฟฟ้าที่จัดไว้ให้แทนน้ำมันดีเซลในเรือ และมีสถานีจ่ายก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG)

เพื่อให้เรือเติมก๊าซเมื่อมาเทียบที่ท่าเทียบเรือ จะสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศ บริเวณท่าเรือได้ซึ่งมีค่าบริการที่คุ้มค่ากว่าการใช้น้ำมัน รวมทั้งลดค่าธรรมเนียมให้กับเรือที่ใช้พลังงานสะอาด

(๔) ควรมีมาตรการและการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของท่าเรือ โดยเร่งดำเนินการให้สัตยาบันต่อกฎระเบียบสากลที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ รวมถึงกำหนดมาตรการบังคับใช้ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับเรือทุกสัญชาติที่เข้ามาในประเทศไทย

(๕) ควรมีการศึกษาวิเคราะห์สัดส่วนของฝุ่น PM 2.5 ตามแหล่งกำเนิด และผลกระทบต่อประชาชน รวมถึงการกำหนดมาตรการติดตามและควบคุมที่ชัดเจนเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับมลพิษที่เกิดขึ้นและยกระดับการจัดการปัญหาฝุ่น PM 2.5 อย่างมีประสิทธิภาพ

(๖) ควรมีการศึกษาพัฒนาพลังงานทางเลือกเพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล รวมถึงการลงทุนในเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน

(๗) ควรมีการพัฒนาศักยภาพและกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมพร้อมเชิงรุก เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในทะเล เช่น การเกิดน้ำมันรั่วไหลลงในทะเล

(๘) ควรมีการเร่งรัดแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการจราจรติดขัดในท่าเรือแหลมฉบัง โดยลงทุนในระบบ IT และแอปพลิเคชันสำหรับบริหารจัดการจราจรท่าเรือให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการจราจร เช่น ระบบจองคิวผ่านแอปพลิเคชัน โดยรวบรวมข้อมูลจากทุกท่าเรือเพื่อให้ผู้นำเข้าส่งออกสามารถกำหนดตารางการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบ e-Gate และการจ่ายเงินอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการปรับปรุงทางด้านกายภาพของถนน เช่น การแบ่งช่องทางเข้าออกของแต่ละท่าเรืออย่างชัดเจน การปรับสภาพถนนให้ได้มาตรฐาน ลดฝุ่นและอุบัติเหตุ การลดจุดตัดระหว่างถนนและทางรถไฟโดยพิจารณาสร้างสะพานข้ามหรืออุโมงค์ลอด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและลดระยะเวลาการรอคอย และจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับรถบรรทุกเพื่อแยกรถบรรทุกออกจากรถส่วนบุคคล

(๙) กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณางบประมาณเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนโครงการเพื่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปตามแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ควรพิจารณาของบประมาณเพิ่มเติมในส่วนสำคัญดังนี้

(๙.๑) **การพัฒนาระบบจองคิวและการจราจรดิจิทัล** โดยการลงทุนในระบบ IT และแอปพลิเคชันสำหรับบริหารจัดการจราจรท่าเรือให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ ช่วยลดเวลารอคอย ลดต้นทุนขนส่ง และเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน

(๙.๒) **โครงสร้างพื้นฐานและทางเชื่อมเส้นทางขนส่ง** การก่อสร้างสะพานข้าม/อุโมงค์ลอดเพื่อลดจุดตัดทางรถไฟการพัฒนาและปรับปรุงสภาพถนนเพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง

(๙.๓) **เพิ่มประสิทธิภาพศุลกากรและมาตรฐานความปลอดภัย** การติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์ที่มีประสิทธิภาพสูง ครอบคลุมทุกจุดตรวจ ลดความล่าช้าในการตรวจสอบสินค้าและป้องกันการลักลอบหนีภาษี

(๙.๔) **ขยายพื้นที่จัดเก็บสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า** เพิ่มพื้นที่จัดเก็บสินค้าคงคลังและสินค้าตกค้าง พัฒนาศูนย์กระจายสินค้าสำหรับการขนส่งทางบกและทางรางให้เชื่อมโยงกับท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ

(๙.๕) **ขยายขีดความสามารถของท่าเรือและปรับโครงสร้างภาษีโลจิสติกส์** ส่งเสริมให้ท่าเรือสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าได้เพิ่มขึ้น ศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างภาษี ส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านทางเรือและทางราง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม

(๙.๖) **ขอให้มีการจัดทำงบประมาณ** เพื่อสร้างอาคารอำนวยการการท่าเรือนอกเขตศุลกากร ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(๙.๗) **เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง** ลดความแออัด และลดระยะเวลา การขนส่งสินค้าและตั้งศูนย์ปฏิบัติการอยู่นอกท่าเรือเพื่อลดปริมาณยานพาหนะในท่าเรือ

๓.๕.๖ ด้านอื่น ๆ (เทคโนโลยี ชุมชน และแรงงาน) ดังนี้

(๑) ควรมีการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุดอย่างเป็นรูปธรรม โดยการปรับปรุงระบบจราจร สัญญาณไฟจราจร การบริหารจัดการรถบรรทุก ที่จะเข้ามารับสินค้าโดยใช้ข้อมูลระบบ GPS จากหน่วยงาน การพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางเข้าออกท่าเรือ จัดระเบียบการจราจรรถบรรทุกโดยการจัดให้มีเวลาในการเดินทางเข้าออกท่าเรือกรุงเทพ

(๒) ควรมีการทบทวนแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีความชัดเจน สามารถพัฒนาชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนโดยรอบ ให้มีความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือและที่อยู่อาศัย ของประชาชน

(๓) ควรมีการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบท่าเรือกรุงเทพ ให้ประชาชนสามารถรับรู้ข้อมูลที่ชัดเจน ลดผลกระทบการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่

(๔) ควรมีการทบทวนอัตราค่าเช่าพื้นที่โดยรอบท่าเรือหรือภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือ โดยให้อัตราการเช่าพื้นที่สำหรับลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าของการท่าเรืออยู่ในระดับเดียวกับค่าเช่า พื้นที่โดยรอบเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมาใช้พื้นที่ที่ภาครัฐกำหนดเอาไว้

(๕) ควรมีการกวดขันและสร้างจิตสำนึกให้แก่ชุมชนและผู้ประกอบการเดินเรือ ไม่ให้มีการทิ้งขยะ การปล่อยของเสีย รวมทั้งการเดินเรือที่ปล่อยคราบน้ำมัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหามลพิษทางน้ำ

(๖) ควรมีการพัฒนาบุคลากร ซึ่งจะเป็ปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้ประเทศไทยไม่เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ และสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ในอนาคต

(๗) ควรมีคณะกรรมการบริหารจัดการและติดตามการแก้ไขปัญหาบริเวณท่าเรือ โดยความร่วมมือ จาก ๓ องค์กรหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการเรือ ตัวแทนผู้นำเข้า-ส่งออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมถึง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีการประชุมติดตามผลทุก ๓ เดือน

(๘) ควรมีการพัฒนาทักษะความสามารถของแรงงาน สำหรับปฏิบัติงานในท่าเรือหรืออยู่เรือ โดยการพัฒนาทักษะใหม่ (Upskill) และยกระดับทักษะเดิม (Reskill) ของแรงงาน และรองรับข้อท้าทาย ต่อแรงงานที่เกิดจากระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติ (Automation) ที่จะถูกนำมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการท่าเรือให้มากขึ้น

(๙) ควรมีการติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ทุกท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดการลักลอบหนีภาษี

บทที่ ๔

ข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ

จากการศึกษาโดยการเชิญหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ตลอดจนศึกษาจากเอกสารทางวิชาการ งานวิจัย และกฎหมายต่าง ๆ จึงได้จัดทำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ จำนวน ๔ ด้านที่สำคัญ คือ ด้านนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ด้านการพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม และด้านการแก้ไขปัญหาในด้านอื่น ๆ ซึ่งคณะรัฐมนตรี หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทราบหรือควรพิจารณาเพื่อดำเนินการพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย สรุปโดยสังเขปได้ ดังนี้

ด้านที่ ๑ นโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

- ปัญหาอุปสรรคด้านนโยบายและการกำกับดูแล
- ปัญหาอุปสรรคด้านกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ และข้อบังคับ

ด้านที่ ๒ การพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน

- ปัญหาการพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน/ขีดความสามารถของท่าเรือ

ด้านที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม

- ปัญหาอุปสรรคด้านโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่ง (ทางชายฝั่ง และทางลำน้ำ)

ด้านที่ ๔ ปัญหาอื่น ๆ

- ปัญหามลพิษ (การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และการจราจร)
- ปัญหาอุปสรรคด้านอื่น ๆ (เทคโนโลยี/ชุมชน)

คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ ข้อสังเกตเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

๔.๑.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑) ศึกษาแผนการพัฒนาท่าเรือทั้งลำน้ำและชายฝั่ง การกำหนดพื้นที่ หรือ Zoning ที่เหมาะสมในการเลือกพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือ รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และสังคม

(๒) ศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้ครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม เพื่อกำหนดเป็นนโยบายของรัฐได้อย่างชัดเจนต่อไป

(๓) แจ้งความประสงค์เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณท่าเรือกรุงเทพจากประเภทเดิมเป็นสีแดงต่อสำนักงานผังเมืองและพัฒนาเมือง กทม.

(๔) ประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมก่อนเริ่มโครงการที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชน โดยพิจารณาหลักการวางและจัดทำผังเมืองอย่างรอบคอบ ได้แก่ ความปลอดภัยของประชาชน สุขอนามัย และเสรีภาพของสังคม เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาและสิทธิของประชาชน

(๕) ศึกษาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดอัตราค่าภาระและอัตราค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือเอกชนโดยรอบได้

(๖) บริหารจัดการพื้นที่ลานจอดสำหรับรถบรรทุกและตั้งศูนย์ปฏิบัติการอยู่นอกพื้นที่ท่าเรือเพื่อลดปริมาณยานพาหนะภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(๗) ศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงท่าเรือ และแนวทางการพัฒนาท่าเรือที่อยู่บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้สอดคล้องกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบันและอนาคตในมิติต่าง ๆ

(๘) กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (Operator) ให้ชัดเจน

(๙) ศึกษาการนำรายได้ที่ภาครัฐจัดเก็บจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในท่าเรือมาใช้ในการส่งเสริมการบำรุงรักษาและการพัฒนาชุมชนในพื้นที่ท่าเรือ

(๑๐) พิจารณาออกกฎกระทรวงหรือข้อกำหนดกลางที่ชัดเจน เพื่อควบคุมการจัดตั้งลานตู้และลานจอดรถ กำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมด้านสถานที่ โครงสร้าง และผลกระทบต่อชุมชน

(๑๑) ปรับปรุงพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอให้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการนำเอาพื้นที่ท่าเรือพัฒนาเชิงพาณิชย์อย่างรอบคอบและครอบคลุมในทุกมิติ

(๑๒) กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการศึกษาความเหมาะสมเศรษฐกิจวิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของท่าเรือทุกประเภทให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๑๓) ปรับปรุงกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางในการเดินเรือรวมทั้งกฎระเบียบใหม่ที่เกี่ยวข้องเพื่อสอดคล้องกับข้อตกลงสากลและสถานการณ์ปัจจุบัน

(๑๔) พัฒนาการขนส่งทางน้ำว่าด้วยการเจรจาสิทธิพิเศษทางภาษีกับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ของประเทศไทย รวมถึงประเทศจีน

(๑๕) จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรการการให้บริการและสร้างผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้บริหารจัดการท่าเรือ

(๑๖) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการเดินเรือภายในและนอกเขตท่าเรือ

(๑๗) ศึกษามาตรการจูงใจนักลงทุนเพื่อบริหารท่าเรือ รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งาน มีความมั่นคงแข็งแรงและรองรับเรือสินค้า

(๑๘) ศึกษาทบทวน ปรับปรุงผังเมือง และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่า รวมทั้ง การเว้นระยะสำหรับท่าเรือ และอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ โดยมีระยะ Setback ที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่พาณิชย์กรรมและย่านชุมชน โดยวิเคราะห์มูลค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจราจรและการเชื่อมต่อโครงข่ายที่ต่อเนื่อง

(๑๙) กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการดำเนินกิจการตู้สินค้าและคลังสินค้าเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและภาครัฐ

๔.๑.๒ กรมเจ้าท่า

(๑) ศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงท่าเรือ และแนวทางการพัฒนาท่าเรือที่อยู่บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้สอดคล้องกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบันและอนาคตในมิติต่าง ๆ

(๒) กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (Operator) ให้ชัดเจน

(๓) ศึกษาการนำรายได้ที่ภาครัฐจัดเก็บจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในท่าเรือมาใช้ในการส่งเสริมการบำรุงรักษาและการพัฒนาชุมชนในพื้นที่ท่าเรือ

(๔) ศึกษาและปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัย โดยเฉพาะการส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านพาณิชย์นาวี รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานให้ชัดเจน โดยแยกหน่วยงานพัฒนาท่าเรือและหน่วยงานกำกับดูแลออกจากกัน และเป็นไปตามข้อตกลงสากลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ รวมถึงการปรับปรุงระเบียบและข้อกำหนดในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้

(๕) กำหนดมาตรการและแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริหารจัดการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๖) มีการหารือเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเช่า และค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการท่าเรือ เพื่อลดอัตราค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีๆ ตามความเหมาะสม

(๗) ปรับปรุงกฎหมายและการเข้าร่วมข้อตกลงสากลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเพื่อให้ไทยสามารถดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๘) กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการศึกษาความเหมาะสมเศรษฐกิจวิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของท่าเรือทุกประเภทให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๙) ศึกษาปรับปรุงกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางในการเดินเรือ รวมทั้งกฎระเบียบใหม่ที่เกี่ยวข้องเพื่อสอดคล้องกับข้อตกลงสากลและสถานการณ์ปัจจุบัน

(๑๐) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรการการให้บริการและสร้างผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้บริหารจัดการท่าเรือ

(๑๑) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการเดินเรือภายในและนอกเขตท่าเรือ

(๑๒) ศึกษามาตรการจูงใจนักลงทุนเพื่อบริหารท่าเรือ รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งาน มีความมั่นคงแข็งแรงและรองรับเรือสินค้าได้

(๑๓) ศึกษาทบทวน ปรับปรุงผังเมือง และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่า รวมทั้งการเว้นระยะสำหรับท่าเรือ และอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ โดยมีระยะ Setback ที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่พาณิชย์กรรมและย่านชุมชน โดยวิเคราะห์มูลค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจราจรและการเชื่อมต่อโครงข่ายที่ต่อเนื่อง

(๑๔) กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการดำเนินการธุรกิจการตู้สินค้าและคลังสินค้า เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและภาครัฐ

๔.๑.๓ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑) กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (Operator) ให้ชัดเจน

(๒) ศึกษาการนำรายได้ที่ภาครัฐจัดเก็บจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในท่าเรือมาใช้ในการส่งเสริมการบำรุงรักษาและการพัฒนาชุมชนในพื้นที่ท่าเรือ

(๓) ศึกษาและปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัย โดยเฉพาะการส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านพาณิชย์นาวี รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานให้ชัดเจน โดยแยกหน่วยงานพัฒนาท่าเรือและหน่วยงานกำกับดูแลออกจากกัน และเป็นไปตามข้อตกลงสากลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ รวมถึงการปรับปรุงระเบียบและข้อกฎหมายในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการศึกษาความเหมาะสมเศรษฐกิจวิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของท่าเรือทุกประเภทให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๕) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการและสร้างผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้บริหารจัดการท่าเรือ

(๖) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการเดินเรือภายในและนอกเขตท่าเรือ

(๗) ศึกษามาตรการจูงใจนักลงทุนเพื่อบริหารท่าเรือ รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งาน มีความมั่นคงแข็งแรงและรองรับเรือสินค้า

๔.๑.๔ กระทรวงมหาดไทย

ออกกฎกระทรวงหรือข้อกำหนดกลางที่ชัดเจน เพื่อควบคุมการจัดตั้งลานตู้และลานจอดรถ กำหนดมาตรฐานที่เหมาะสม ด้านสถานที่ โครงสร้าง และผลกระทบต่อชุมชน

๔.๑.๕ กรมโยธาธิการและผังเมือง

(๑) ศึกษาทบทวน ปรับปรุงผังเมือง และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพื้นที่หลังท่า รวมทั้งการเว้นระยะสำหรับท่าเรือ และอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ โดยมีระยะ Setback ที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่พาณิชยกรรมและย่านชุมชน โดยวิเคราะห์มูลค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจราจรและการเชื่อมต่อโครงข่ายที่ต่อเนื่อง

(๒) กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการดำเนินกิจการตู้สินค้าและคลังสินค้าเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและภาครัฐ

๔.๑.๖ กรุงเทพมหานคร

(๑) ออกข้อบัญญัติรองรับการขออนุญาตจัดตั้งลานตู้คอนเทนเนอร์และลานจอดรถขนาดใหญ่ให้มีความเป็นระเบียบและปลอดภัยต่อประชาชน

(๒) ศึกษาทบทวน ปรับปรุงผังเมือง และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพื้นที่หลังท่า รวมทั้งการเว้นระยะสำหรับท่าเรือ และอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ โดยมีระยะ Setback ที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่พาณิชยกรรมและย่านชุมชน

โดยวิเคราะห์มูลค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจราจรและการเชื่อมต่อโครงข่ายที่ต่อเนื่อง

(๓) กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการดำเนินการผู้สินค้าและคลังสินค้า เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและภาครัฐ

๔.๑.๗ กระทรวงการคลัง

(๑) ปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองของพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้มีความยืดหยุ่นเพื่อเอื้อต่อพลวัตและการพัฒนาความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนที่เปลี่ยนแปลงไป

(๒) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรการการให้บริการและสร้างผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้บริหารจัดการท่าเรือ

๔.๑.๘ กรมธนารักษ์

(๑) กำหนดมาตรการและแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริหารจัดการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) มีการหารือเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเช่า และค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการท่าเรือ เพื่อลดอัตราค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีๆ ตามความเหมาะสม

(๓) ศึกษาปรับปรุงกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางในการเดินเรือ รวมทั้งกฎระเบียบใหม่ที่เกี่ยวข้องเพื่อสอดคล้องกับข้อตกลงสากลและสถานการณ์ปัจจุบัน

(๔) ศึกษามาตรการจูงใจนักลงทุนเพื่อบริหารท่าเรือ รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งาน มีความมั่นคงแข็งแรงและรองรับเรือสินค้า

๔.๑.๙ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ปรับปรุงพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย เสนอให้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการนำเอาพื้นที่ท่าเรือพัฒนาเชิงพาณิชย์อย่างรอบคอบและครอบคลุมในทุกมิติ

๔.๑.๑๐ กระทรวงการต่างประเทศ

(๑) ปรับปรุงกฎหมายและการเข้าร่วมข้อตกลงสากลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) พัฒนาการขนส่งทางน้ำว่าด้วยการเจรจาสิทธิพิเศษทางภาษีกับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ของประเทศไทย รวมถึงประเทศจีน

๔.๑.๑๑ กระทรวงพาณิชย์

พัฒนาการขนส่งทางน้ำว่าด้วยการเจรจาสิทธิพิเศษทางภาษีกับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ของประเทศไทย รวมถึงประเทศจีน

๔.๑.๑๒ การนิคมอุตสาหกรรม

(๑) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรการการให้บริการและสร้างผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้บริหารจัดการท่าเรือ

(๒) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการเดินเรือภายในและนอกเขตท่าเรือ

(๓) ศึกษาทบทวน ปรับปรุงผังเมือง และผังชุมชนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพื้นที่หลังท่า รวมทั้งการเว้นระยะสำหรับท่าเรือ และอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ โดยมีระยะ Setback ที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ พื้นที่พาณิชยกรรมและย่านชุมชน โดยวิเคราะห์มูลค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจราจรและการเชื่อมต่อโครงข่ายที่ต่อเนื่อง

(๔) กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการดำเนินกิจการตู้สินค้าและคลังสินค้า เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและภาครัฐ

๔.๒ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือตามแผนงาน

๔.๒.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑) เร่งรัดพัฒนาระบบ Truck Queue ที่ท่าเรือแหลมฉบังให้พร้อมใช้งาน ทุกท่าเทียบเรือแบบ ๑๐๐% และบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ

(๒) ลงทุนจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับปริมาณ ตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น เช่น ท่าเรือ A และ SRT0

(๓) เร่งรัดการดำเนินการของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ส่วนที่ ๒-๔ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าให้ได้เต็มขีดความสามารถ

(๔) ศึกษาเกี่ยวกับข้อจำกัดของท่าเรือในการรองรับการจอดเทียบท่าของเรือสำราญ ในแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

(๕) ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือในมิติความมั่นคงและภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics)

(๖) ศึกษาปรับปรุงกฎระเบียบ และรูปแบบการอนุญาตให้ผู้บริหารท่าเรือ หรือประชาชน ทำการบำรุงรักษาและขุดลอกร่องน้ำ เพื่อลดงบประมาณภาครัฐ

(๗) นำเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความทันสมัยเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือให้สามารถรองรับกับการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(๘) ศึกษาจุดจอดเรือเพื่อขนถ่ายผู้โดยสารที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงการลงทุนในเครื่องมือยกขน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความสามารถ การยกขนตู้

(๙) บูรณะและพัฒนาร่องน้ำ โดยการขุดลอกร่องน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการใช้ร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญ

(๑๐) จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคล่องตัว

(๑๑) ศึกษาและจัดทำแผนปรับปรุงสะพานและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรค ต่อการเดินเรือในลำน้ำ

๔.๒.๒ กรมเจ้าท่า

(๑) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือสำราญของประเทศไทยให้มีความครอบคลุม ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์และ จัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ที่เหมาะสม

(๒) ศึกษาพัฒนาท่าเรืออ่าวปอ เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงท่าเรือให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าปัจจุบัน

(๓) บำรุงรักษาและพัฒนาท่าเรือคลองวาฬให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานรวมทั้งการบำรุงรักษาร่องน้ำให้มีระดับความลึกที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้ามาท่าเรือได้

(๔) ศึกษาปรับปรุงกฎระเบียบ และรูปแบบการอนุญาตให้ผู้บริหารท่าเรือ หรือประชาชนทำการบำรุงรักษาและขุดลอกร่องน้ำ เพื่อลดงบประมาณภาครัฐ

(๕) นำเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความทันสมัยเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือให้สามารถรองรับกับการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(๖) ศึกษาจุดจอดเรือเพื่อขนถ่ายผู้โดยสารที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงการลงทุนในเครื่องมือยกขน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความสามารถการยกขนตู้

(๗) บูรณะและพัฒนาร่องน้ำ โดยการขุดลอกร่องน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญ

(๘) จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคลองตัว

(๙) ศึกษาและจัดทำแผนปรับปรุงสะพานและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำ

๔.๒.๓ กรมทางหลวง

ศึกษาและจัดทำแผนปรับปรุงสะพานและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำ

๔.๒.๔ กรมทางหลวงชนบท

ศึกษาและจัดทำแผนปรับปรุงสะพานและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำ

๔.๒.๕ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

(๑) ศึกษาจุดจอดเรือเพื่อขนถ่ายผู้โดยสารที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงการลงทุนในเครื่องมือยกขน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความสามารถการยกขนตู้

(๒) ศึกษาและจัดทำแผนปรับปรุงสะพานและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำ

๔.๒.๖ กระทรวงมหาดไทย

บูรณะและพัฒนาร่องน้ำ โดยการขุดลอกร่องน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญ

๔.๒.๗ กรมธนารักษ์

(๑) ศึกษาพัฒนาท่าเรืออ่าวปอ เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงท่าเรือให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าปัจจุบัน

(๒) บำรุงรักษาและพัฒนาท่าเรือคลองวาฬให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐาน รวมทั้งการบำรุงรักษาร่องน้ำให้มีระดับความลึกที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้ามาท่าเรือได้

(๓) ศึกษาปรับปรุงกฎระเบียบ และรูปแบบการอนุญาตให้ผู้บริหารท่าเรือ หรือประชาชนทำการบำรุงรักษาและขุดลอกร่องน้ำ เพื่อลดงบประมาณภาครัฐ

(๔) จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคล่องตัว

๔.๒.๘ การนิคมอุตสาหกรรม

(๑) นำเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความทันสมัยเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือให้สามารถรองรับกับการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(๒) ศึกษาจุดจอดเรือเพื่อขนถ่ายผู้โดยสารที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงการลงทุนในเครื่องมือยกขน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความสามารถการยกขนผู้

(๓) บูรณะและพัฒนาร่องน้ำ โดยการขุดลอกร่องน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญ

(๔) จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคล่องตัว

๔.๒.๙ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

(๑) นำเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความทันสมัยเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือให้สามารถรองรับกับการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(๒) จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคล่องตัว

๔.๒.๑๐ กรมชลประทาน

บูรณะและพัฒนาร่องน้ำ โดยการขุดลอกร่องน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจและร่องน้ำสำคัญ

๔.๒.๑๑ สำนักงบประมาณ

จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอแก่ท่าเรือในการบำรุงรักษาท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้ท่าเรือมีสภาพพร้อมใช้งานและการเดินเรือคล่องตัว

๔.๓ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคม

๔.๓.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑) เร่งรัดโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อ่างมรุณศรี โครงการ S๑)

(๒) จัดทำแผนการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพโดยตรง เพื่อลดปัญหาการจราจรและขนส่งตู้สินค้าได้อย่างรวดเร็ว

(๓) พัฒนาโครงข่ายรถไฟให้รองรับการขนส่งสินค้าในท่าเรือแหลมฉบังโดยปราศจากการยกขนพัสดุซ้ำสอง (Double Handling)

(๔) เร่งรัดจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองระยองให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากทางพิเศษหมายเลข ๗ มายังท่าเรือมาบตาพุด

(๕) จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง และทางอากาศ ที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

(๖) สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างถนนตามร่างผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ เพื่อระบายการจราจรและเชื่อมโยงการเดินทางจากทางหลวงแผ่นดินไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เช่น โครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง แหลมฉบัง - นครราชสีมา ของกรมทางหลวง รวมทั้งต้องมีการปรับปรุงดูแลถนนในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้อยู่ในสภาพเหมาะสมกับการใช้งานปกติตลอดเวลา

๔.๓.๒ กรมทางหลวง

(๑) เร่งรัดจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองระยองให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากทางพิเศษหมายเลข ๗ มายังท่าเรือมาบตาพุด

(๒) จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง และทางอากาศ ที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

(๓) สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างถนนตามร่างผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ เพื่อระบายการจราจรและเชื่อมโยงการเดินทางจากทางหลวงแผ่นดินไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เช่น โครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง แหลมฉบัง - นครราชสีมา ของ ทล. รวมทั้งต้องมีการปรับปรุงดูแลถนนในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้อยู่ในสภาพเหมาะสมกับการใช้งานปกติตลอดเวลา

๔.๓.๓ กรมทางหลวงชนบท

(๑) เร่งรัดจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองระยองให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากทางพิเศษหมายเลข ๗ มายังท่าเรือมาบตาพุด

(๒) จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง และทางอากาศที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

(๓) สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างถนนตามร่างผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ เพื่อระบายการจราจรและเชื่อมโยงการเดินทางจากทางหลวงแผ่นดินไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เช่น โครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง แหลมฉบัง - นครราชสีมา ของ ทล. รวมทั้งต้องมีการปรับปรุงดูแลถนนในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้อยู่ในสภาพเหมาะสมกับการใช้งานปกติตลอดเวลา

๔.๓.๔ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เร่งรัดโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อโศก (โครงการ S๑)

๔.๓.๕ การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๑) จัดทำแผนการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า มายังท่าเรือกรุงเทพโดยตรง เพื่อลดปัญหาการจราจรและขนส่งตู้สินค้าได้อย่างรวดเร็ว

(๒) พัฒนาโครงข่ายรถไฟให้รองรับการขนส่งสินค้าในท่าเรือแหลมฉบังโดยปราศจากการยกขนพัสดุซ้ำสอง (Double Handling)

(๓) จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง และทางอากาศ ที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

๔.๓.๖ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(๑) จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง และทางอากาศ ที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

(๒) สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างถนนตามร่างผังเมืองรวมที่กำหนดไว้ เพื่อระบายการจราจรและเชื่อมโยงการเดินทางจากทางหลวงแผ่นดินไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เช่น โครงการพิเศษถนนระหว่างเมือง แหลมฉบัง - นครราชสีมา ของ ทล. รวมทั้งต้องมีการปรับปรุงดูแลถนนในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้อยู่ในสภาพเหมาะสมกับการใช้งานปกติตลอดเวลา

๔.๓.๗ กรมโยธาธิการและผังเมือง

การเร่งรัดจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองระยองให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากทางพิเศษหมายเลข ๗ มายังท่าเรือมาบตาพุด

๔.๔ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการเกี่ยวกับปัญหาอื่น ๆ (อาทิ ด้านมลพิษ : การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการจราจร)

๔.๔.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑) ศึกษาทบทวนแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ โดยจัดทำแผนการพัฒนาแบ่งพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพรองรับการพัฒนาเมือง เช่น พื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่ธุรกิจสำหรับท่าเรือกรุงเทพ และพื้นที่อสังหาริมทรัพย์ ให้มีความสมดุลกันระหว่างการพัฒนาท่าเรือและที่อยู่อาศัยของประชาชน

(๒) ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบท่าเรือกรุงเทพ ให้ประชาชนสามารถรับรู้ข้อมูลที่ชัดเจน ลดผลกระทบการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่

(๓) ปรับปรุงและพัฒนาระบบการคืนตู้สินค้า โดยมีการเกลี่ยปริมาณการใช้บริการท่าเทียบเรือให้ใกล้เคียงกัน เนื่องจากท่าเทียบเรือมีความสามารถรับตู้ได้จำกัดในแต่ละช่วงเวลา

(๔) จัดตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการและติดตามการแก้ไขปัญหาบริเวณท่าเรือ โดยความร่วมมือจาก ๓ องค์กรหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการเรือ ตัวแทนผู้นำเข้า-ส่งออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมถึงสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้มีการประชุมติดตามผลทุก ๓ เดือน

(๕) พัฒนาความสามารถของแรงงานท่าเรือและเรือให้มีทักษะใหม่ (Upskill) และยกระดับทักษะเดิม (Reskill) เพื่อรองรับระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติ (Automation) ที่จะนำมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเรือให้มากขึ้น

(๖) ศึกษาทบทวนอัตราค่าเช่าพื้นที่โดยรอบท่าเรือหรือภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือ เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้พื้นที่ที่ภาครัฐกำหนดไว้

(๗) ติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ ๑๐๐% ทุกท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดการลักลอบหนีภาษี

(๘) ปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตท่าเรือ และปรับปรุงคุณภาพถนนภายในท่าเรือให้ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๙) พัฒนาศักยภาพและกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมพร้อมเชิงรุก เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในทะเล

(๑๐) ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรและบูรณาการเชื่อมโยงระบบขนส่งบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(๑๑) ศึกษาและจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านมลพิษโดยเฉพาะสำหรับการบริหารจัดการมลพิษจากท่าเรือหรือการเดินเรือทะเล

(๑๒) กำหนดมาตรฐานการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงสำหรับเรือพาณิชย์เป็นการเฉพาะ

(๑๓) พัฒนาและส่งเสริมให้ท่าเรือใช้พลังงานไฟฟ้าชายฝั่ง (Shore Power) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือที่จอดเทียบท่าเรือ

๔.๔.๒ กรมเจ้าท่า

(๑) กวดขันและสร้างจิตสำนึกให้แก่ชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าเรือและผู้ประกอบการเดินเรือ ไม่ให้มีการทิ้งขยะและการปล่อยของเสียลงในน้ำ

(๒) กำหนดมาตรการและการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของท่าเรือ โดยเร่งดำเนินการให้สัตยาบันต่อกฎระเบียบสากลที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ รวมถึงกำหนดมาตรการบังคับใช้ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับเรือทุกสัญชาติที่เข้ามาในประเทศไทย

(๓) ทบทวนการจัดเก็บผลตอบแทนท่าเรือในลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งในประเทศ และท่าเรือชายฝั่งระหว่างประเทศ รวมทั้งพิจารณาศึกษาระยะเวลาในการให้สัมปทาน เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ประกอบการมาลงทุนใช้พื้นที่

(๔) ปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตท่าเรือ และปรับปรุงคุณภาพถนนภายในท่าเรือให้ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๕) พัฒนาศักยภาพและกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมพร้อมเชิงรุก เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในทะเล

(๖) ศึกษาและจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านมลพิษโดยเฉพาะสำหรับการบริหารจัดการมลพิษจากท่าเรือหรือการเดินเรือทะเล

(๗) กำหนดมาตรฐานการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงสำหรับเรือพาณิชย์เป็นการเฉพาะ

(๘) พัฒนาและส่งเสริมให้ท่าเรือใช้พลังงานไฟฟ้าชายฝั่ง (Shore Power) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือที่จอดเทียบท่าเรือ

๔.๔.๓ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(๑) ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรและบูรณาการเชื่อมโยงระบบขนส่งบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(๒) ศึกษาพัฒนาพลังงานทางเลือกเพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล รวมถึงการลงทุนในเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน

๔.๔.๔ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๑) ศึกษาวิเคราะห์สัดส่วนของฝุ่น PM 2.5 ตามแหล่งกำเนิด และผลกระทบต่อประชาชน รวมถึงการกำหนดมาตรการติดตามและควบคุมที่ชัดเจนเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับมลพิษที่เกิดขึ้นและยกระดับการจัดการปัญหาฝุ่น PM 2.5 อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) กำหนดมาตรการและการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของท่าเรือ โดยเร่งดำเนินการให้สัตยาบันต่อกฎระเบียบสากลที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ รวมถึงกำหนดมาตรการบังคับใช้ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับเรือทุกสัญชาติที่เข้ามาในประเทศไทย

(๓) พัฒนาศักยภาพและกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมพร้อมเชิงรุก เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในทะเล

(๔) ศึกษาและจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านมลพิษโดยเฉพาะสำหรับการบริหารจัดการมลพิษจากท่าเรือหรือการเดินเรือทะเล

๔.๔.๕ กรมธนารักษ์

ทบทวนการจัดเก็บผลตอบแทนท่าเรือในลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งในประเทศ และท่าเรือชายฝั่งระหว่างประเทศ รวมทั้งพิจารณาศึกษาระยะเวลาในการให้สัมปทาน เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ประกอบการมาลงทุนในพื้นที่

๔.๔.๖ กรมศุลกากร

ติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ ๑๐๐% ทุกท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดการลักลอบหนีภาษี

๔.๔.๗ กระทรวงพลังงาน

(๑) ศึกษาพัฒนาพลังงานทางเลือกเพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล รวมถึงการลงทุนในเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน

(๒) กำหนดมาตรฐานการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงสำหรับเรือพาณิชย์เป็นการเฉพาะ

(๓) พัฒนาและส่งเสริมให้ท่าเรือใช้พลังงานไฟฟ้าชายฝั่ง (Shore Power) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือที่จอดเทียบท่าเรือ

๔.๔.๘ การนิคมอุตสาหกรรม

(๑) ปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตท่าเรือ และปรับปรุงคุณภาพถนนภายในท่าเรือให้ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรและบูรณาการเชื่อมโยงระบบขนส่งบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(๓) กำหนดมาตรฐานการควบคุมคุณภาพเชื้อเพลิงสำหรับเรือพาณิชย์เป็นการเฉพาะ

(๔) พัฒนาและส่งเสริมให้ท่าเรือใช้พลังงานไฟฟ้าชายฝั่ง (Shore Power) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือที่จอดเทียบท่าเรือ

คณะกรรมการการคมนาคมขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาปฏิบัติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย และข้อสังเกตของคณะกรรมการการ มาเพื่อโปรดพิจารณา และนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป



(นายเชิงชาย ชาลีรินทร์)

เลขานุการคณะกรรมการการ

บรรณานุกรม

- คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร. (๒๕๖๕). การคมนาคมขนส่งทางน้ำ.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (๒๕๖๖). รายงานประจำปี ๒๕๖๖.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๖). รายงานประจำปี ๒๕๖๖.
- กรมเจ้าท่า. (๒๕๖๖). รายงานสถิติข้อมูลปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ.
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๖). รายงานประจำปี ๒๕๖๖.
- กรมเจ้าท่า. (๒๕๖๖). แนวคิดและข้อเสนอในการส่งเสริมและดำเนินนโยบายท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม. ๒๕๖๖.
- กรมเจ้าท่า. (๒๕๖๖). รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี ๒๕๖๖.
- กรมเจ้าท่า. (๒๕๖๖). รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปี ๒๕๖๖ .
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (๒๕๖๐). การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๐). รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖.
- กระทรวงคมนาคม. (๒๕๖๖). แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐.
- กฤษฎา วิสมิตะนันท์ และคณะ, การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮามา, จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์ ปีที่ ๓๙ ฉ.๑๕๒ (เมษายน - มิถุนายน ๒๕๖๐).
- Praornpit Katchwattana. ท่าเรือแหลมฉบัง กับเส้นทางสู่ Green Port แห่งแรกของไทย เทียบขึ้น ท่าเรือรอตเตอร์ดัม & ท่าเรือฝางเจิงก่าง. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <https://www.salika.co/2023/04/08/laemchabang-port-first-green-port-model-in-thailand/>, ๘ เมษายน ๒๕๖๕.
- สำนักข่าวอิสรา. ถอดโมเดล 'ท่าเรือรอตเตอร์ดัม' ต้นแบบพัฒนาแหลมฉบังสู่ Green Port ในไทย.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-scoop/117604-isranews-317.html>, ๖ เมษายน ๒๕๖๖.

ภาคผนวก ก

ประกาศแต่งตั้งอนุกรรมการฯ



ประกาศคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๗ / ๒๕๖๗

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๓๗ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย โดยมีกำหนดระยะเวลาการพิจารณาศึกษาภายใน ๘๕ วัน และให้รายงานผลการศึกษาต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณาต่อไป โดยอนุกรรมการประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| ๑. นายชัชวาล อภิรักษ์มันคง | เป็นประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๒. นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๓. นายพนม โพธิ์แก้ว | เป็นอนุกรรมการ |
| ๔. นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๕. นายภัณฑิล น่วมเจิม | เป็นอนุกรรมการ |
| ๖. นายเฉลิมวุฒิ แทนสุวรรณ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๗. นางประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๘. นายสมนึก จงมีวสิน | เป็นอนุกรรมการ |
| ๙. รองศาสตราจารย์ภาวิณี เอี่ยมตระกูล | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑๐. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร | เป็นอนุกรรมการ |

โดยให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษาสภาพปัญหา แนวทางแก้ไขปัญหา และการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
๒. พิจารณาศึกษานโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
๓. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการการคมนาคมมอบหมาย

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ข

คำสั่งแต่งตั้งที่ปรึกษาฯ



คำสั่งคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๑ / ๒๕๖๗

เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา
และพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๓๗ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ประกอบด้วย

๑. นายอนุชา บูรพชัยศรี
๒. นายเสนอ อัครมนตรี
๓. นายสุชัย พงษ์เพียรชอบ
๔. นายบุญเลิศ วิเศษปรีชา

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร



คำสั่งคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๒ / ๒๕๖๗

เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา
และพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๓๗ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ และครั้งที่ ๓๘ เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งที่ปรึกษา
ประจำคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ดังนี้

๑. นายพงษ์พัฒน์ สัตยวินิจ
๒. รองศาสตราจารย์ เรือเอก สรวุฒิ ลักษณะโต
๓. นายสมภพ พร้อมพອซิ่นบุญ
๔. นางสาวชิตาพร พิศลยบุตร วิเศษกุล
๕. นายธีรจิตร สอนแจ้ง
๖. นายแพทย์วิรุฬ ลิ้มสวาท
๗. นายณัฐวุฒิ อัครโกวิทวงศ์
๘. นางนิตยา พร้อมพອซิ่นบุญ
๙. นางประไพ สานุสันต์
๑๐. นางสาวเพ็ญวดี แสงจันทร์
๑๑. นายวิริยยุทธ สว่างแจ้ง
๑๒. นายเดชา นุชพุ่ม
๑๓. นายวีรชาติ พุทธรักษา
๑๔. เรือโท ศิริรินทร์ ชัยสินอัครยศ
๑๕. เรือโท ภัทรวุฒิ กนกวรรณกร

ทั้งนี้...

ทั้งนี้ โดยให้บุคคลในลำดับที่ ๑ - ๕ มีผลตั้งแต่วันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป
บุคคลในลำดับที่ ๖ - ๑๐ มีผลตั้งแต่วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เป็นต้นไป และบุคคลในลำดับที่
๑๑ - ๑๕ ให้มีผลตั้งแต่วันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗



(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ค

สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น
เรื่อง ที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

สรุปผลการจัดสัมมนาของคณะกรรมการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

โครงการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เรื่อง “ที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ทำเรือกรุงเทพ”

เมื่อวันอาทิตย์ที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๘

ณ อาคารสโมสรการทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย

กรุงเทพมหานคร

โครงการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เรื่อง “ที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ทำเรือกรุงเทพ”
เมื่อวันอาทิตย์ที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๘ ณ อาคารสโมสรการทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เวลา ๑๒.๐๐ – ๑๖.๓๐ นาฬิกา กลุ่มเป้าหมายได้แก่ นักเรียน
นักศึกษา ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่สนใจใน ๒๖ ชุมชน
จำนวนประมาณ ๒๐๐ คน โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดสัมมนา ดังนี้

๑. เพื่อเป็นเวทีในการรับฟังความคิดเห็นประเด็นที่อยู่อาศัยจากผู้แทนชุมชน ผู้แทนหมู่บ้าน
ผู้แทนผู้อาศัยภายในชุมชนแฟลต ผู้แทนหน่วยงานพัฒนาเอกชน ผู้แทนจากมูลนิธิต่าง ๆ รวมทั้งประชาชน
ในพื้นที่

๒. เพื่อเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนและแนวทางในการพัฒนาที่อยู่อาศัยในมุมมองของผู้แทน
ชุมชน ผู้แทนหมู่บ้าน ผู้แทนผู้อาศัยภายในชุมชนแฟลต ผู้แทนหน่วยงานพัฒนาเอกชน ผู้แทนจากมูลนิธิต่าง ๆ
รวมทั้งประชาชนในพื้นที่

๓. เพื่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรได้ทราบปัญหาอุปสรรคในการพัฒนา
ท่าเรือควบคู่ไปกับการพัฒนาชุมชนบริเวณท่าเรือสำคัญของประเทศ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
หน้าที่และอำนาจต่อไป

นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง เป็นประธาน
กล่าวเปิดโครงการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เรื่อง “ที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ทำเรือกรุงเทพ” เมื่อวันอาทิตย์ที่
๑๙ มกราคม ๒๕๖๘ ณ อาคารสโมสรการทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย
กรุงเทพมหานคร โดยได้กล่าวถึงความเป็นมาและขอให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกคนได้แสดงความคิดเห็น
ที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ให้ใช้สิทธิและเสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น
อย่างเต็มที่เพื่อจะเป็นข้อมูล ความคิดเห็นไปนำเสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคมและ
สภาผู้แทนราษฎรต่อไป



โดยเริ่มที่การเสวนาถึงการพัฒนาท่าเรือคลองเตยจากอดีตถึงปัจจุบัน และอนาคต ซึ่งท่าเรือคลองเตยจากพื้นที่ว่างเปล่า มาสู่การพัฒนาเป็นท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน มีการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก มีการจ้างงานและแรงงานมาทำงานเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีประชาชนมาอยู่อาศัย ณ ที่ท่าเรือคลองเตยและพื้นที่ใกล้เคียงเป็นจำนวนมากเช่นกัน หรือที่เรียกกันว่าเป็นผู้ที่บุกเบิกความเจริญยังท่าเรือคลองเตยแห่งนี้



และเกิดมีแนวคิดโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย หรือ “**Smart Community**” บริเวณองค์การพอกหนัง (เดิม) ถนนริมทางรถไฟสายเก่า ว่าตามแผนพัฒนาและบริหารพื้นที่ตามผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบเขตท่าเรือ ซึ่งการพัฒนาที่อยู่อาศัยดังกล่าวจะดำเนินการในพื้นที่โรงพอกหนังเดิม จำนวน ๕๘ ไร่ เป็นอาคารทรงสูง จำนวน ๔ อาคาร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก

หน่วยงานราชการ ทั้งนี้หากมีการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพตามโครงการโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย หรือ “Smart Community” แล้ว จะมีการย้ายชุมชนและจะชดเชยให้กับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร



จนกระทั่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยมหิดล ออกแบบ และเตรียมการสำรวจชุมชน ซึ่งเมื่อ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๒ คณะที่ปรึกษาฯ จากมหาวิทยาลัยมหิดล เปิดเวทีชี้แจงแบบสำรวจชุมชน โดยสภาองค์กรชุมชนฯ ร่วมประชุมและได้เสนอแนวทางการสำรวจแบบมีส่วนร่วมของชุมชน และคณะสำรวจมหาวิทยาลัยมหิดลเดินทางสำรวจข้อมูลประชากรชุมชน จัดเวทีประชาสัมพันธ์ ที่ชุมชนแฟลต ๑-๑๐, ชุมชนแฟลต ๑๑-๑๘ และชุมชนพัฒนาใหม่ โดยสำรวจตามบ้าน ทางไปรษณีย์ และทางออนไลน์ ช่วงกันยายน ๒๕๖๒ – มกราคม ๒๕๖๕

หลังจากนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอแผนการก่อสร้างทางขึ้นลงทางด่วน ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘ และนำเสนอโครงการ สมาร์ท คอมมูนิตี้ (พื้นที่ ๕๘ ไร่ - โรงพอกหนัง) ซึ่งจะต้องมีการเคลื่อนย้ายประชาชนจากที่อยู่อาศัยเดิม โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ให้สิทธิคนในชุมชนเลือก ๓ รูปแบบ คือ

- ๑) สิทธิอยู่อาศัยที่คอนโดฯ (โดยไม่ต้องซื้อ - ไม่มีกรรมสิทธิ์มีสิทธิอาศัย)
- ๒) ย้ายออกไปอยู่บนพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยบริเวณหนองจอก มีพื้นที่รองรับมากถึง ๒,๔๐๐ แปลง ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะยกที่ดินให้เป็นกรรมสิทธิ์ เนื้อที่ ๑๙ ตารางวา เพื่ออยู่อาศัย
- ๓) กลับภูมิลำเนาโดยมีเงินขวัญถุงให้คนที่สมัครใจเพื่อคืนพื้นที่ ๑๙๗ ไร่ ขณะนี้อยู่ระหว่างหารือกับชุมชนว่าจะเลือกแนวทางใด

ในขณะที่สภาองค์กรชุมชนเขตคลองเตย ผู้นำชุมชน ๒๖ ชุมชน และ ๔ องค์กรภาคี ได้มีข้อเสนอ ดังนี้

- ๑) ขอแบ่งที่ดิน ร้อยละ ๒๐ ของที่ดินการท่าเรือแห่งประเทศไทยมาจัดที่อยู่อาศัย (ประมาณ ๔๗๐ ไร่) โดยยินดีรื้อย้ายจากที่ดินเดิม
- ๒) ขอให้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ โดยมีสัดส่วนจากชุมชนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และมีสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) กรุงเทพมหานคร และองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ร่วมเป็นคณะกรรมการ

นอกจากนี้ยังมีการการรวมตัวของกรรมการ- ผู้นำชุมชนแออัด ผู้แทนองค์กรที่อยู่ในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนองค์กรและหน่วยงานที่ทำงานด้านที่อยู่อาศัย (ประมาณปี ๒๕๕๙) เปิดเวทีในชุมชนเพื่อให้ข้อมูล แผนการพัฒนาพื้นที่รื้อย้ายชุมชนฯ ของการท่าเรือฯให้กับชาวชุมชนรับรู้ และจัดกลุ่มย่อยรับฟังความเห็นของชาวชุมชน อาทิเช่น ชุมชนสวนอ้อย, ชุมชนริมคลองพระโขนง, ชุมชนริมคลองวัดสะพาน - แพลต ๒๓ - ๒๔, ชุมชนสร้างสรรค์ ฯ ๗ - ๑๒, ชุมชนวัดคลองเตยใน, ชุมชนบ้านกล้วย - ริมคลองสามัคคี ตลอดจนสำรวจชุมชนริมคลองพระโขนง, ชุมชนบ้านกล้วย เพื่อจัดทำข้อมูล และแนวทางการจัดที่อยู่อาศัยเชิงรูปธรรม ที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงเพื่อเสนอการท่าเรือแห่งประเทศไทย

โดยคณะทำงานภาคประชาชนได้เสนอเรื่องกระบวนการรับฟัง การออกแบบ และแบบห้อง ๓ แบบ ไปยื่นให้กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทย จนกระทั่ง ๑๗ กันยายน ๒๕๖๖ ได้จัดเวทีให้ข้อมูลความคืบหน้าแผนพัฒนาที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับฟังความเห็นผู้แทนชุมชน ได้ข้อสรุปว่าขอแบ่งพื้นที่จากการท่าเรือแห่งประเทศไทย (๒๐ %) ประมาณ ๔๐๐ ไร่ มาจัดทำที่อยู่อาศัย โดยมีสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน(พอช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานครมาร่วม เป็นต้น และต่อมา ๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ ผู้แทน ๒๖ ชุมชน ร่วมเดินรณรงค์วันที่อยู่อาศัยโลก และยื่นหนังสือต่อรัฐบาล กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร เพื่อขอแบ่งที่ดินร้อยละ ๒๐ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และให้แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีสัดส่วนผู้แทนชุมชนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง

กรณีศึกษาและพัฒนาเมืองคลองเตยเพื่อสุขภาวะของทุกคนในคลองเตย

โดยการศึกษาและพัฒนาเมืองคลองเตยเพื่อสุขภาวะของทุกคนในคลองเตย ซึ่งมีที่มาจาก สัมภาษณ์สุขภาพกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ ๔ เรื่องพื้นที่สาธารณะเพื่อสุขภาวะของทุกคน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เพื่อสุขภาวะทุกประเภท รวมถึงที่อยู่อาศัย ซึ่งให้พื้นที่คลองเตยเป็นพื้นที่ตัวอย่างสำหรับการศึกษาและพัฒนา โดยเสนอการใช้พื้นที่ร้อยละ ๒๐ ในการพัฒนา และให้ศูนย์ทคลองเมืองเป็นหน่วยสนับสนุนกลางในการศึกษาและพัฒนา ตลอดจนเป็นการพัฒนาเพื่อรองรับสังคมสูงอายุ ซึ่งมีร้อยละ ๒๓ ณ ธันวาคม ๒๕๖๖ ส่วนประชากรสูงอายุคลองเตย ๒๑,๐๐๐ คน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดสูงวัยในถิ่นที่อยู่เดิม

ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลสังคมและสุขภาพชุมชนคลองเตย พ.ศ. ๒๕๖๗ ในพื้นที่ ๘ ชุมชน ระหว่างวันที่ ๗ - ๑๖ กันยายน ๒๕๖๗ จำนวน ๕๖๖ คน อายุเฉลี่ย ๔๖.๗ ปี โดยมีขนาดครัวเรือน ๓.๗๙ คน ต่อครัวเรือน อัตราการพึ่งพิง ๒.๕๔ คน มีรายได้เฉลี่ย ๑๘,๐๐๐ บาท เงินออมเฉลี่ย ๓๕,๗๙๑ บาทหนี้สินเฉลี่ย ๘๖,๔๔๓ บาทต่อ ครอบครัว โดยส่วนใหญ่ทำอาหารกินเอง และป่วย ๓ อันดับแรก คือ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง และข้อเสื่อม ประกันสุขภาพใช้บัตรทองเป็นส่วนใหญ่

นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอเกี่ยวกับด้านองค์ประกอบสนับสนุนการอยู่อาศัย และด้านรูปแบบการอยู่อาศัย ดังนี้

ด้านองค์ประกอบสนับสนุนการอยู่อาศัย

- เนื่องจากประชากรมีสถานะพึ่งพิงสูง การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยในอนาคตควรเน้นให้เกิดหลักประกันการสร้างงานในพื้นที่ รองรับไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ ตำแหน่งงาน (ให้เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ ๑๒.๕)

- เนื่องจากข้อมูลบ่งชี้ว่าคนในชุมชนคลองเตยเข้าสู่สถานะสูงวัย ควรจัดให้เกิดองค์ประกอบในการฟื้นฟูกิจกรรม อาชีพ และบริการด้านสุขภาพ ตลอดจนการจัดที่อยู่อาศัยที่คำนึงถึงผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ ๑๐

ด้านรูปแบบการอยู่อาศัย

- เนื่องจากประชาชนร้อยละ ๒๘ ประกอบอาชีพอิสระแบบไม่เป็นทางการ จึงควรจัดให้มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย เปิดโอกาสให้มีพื้นที่รองรับอาชีพสอดคล้องกับโอกาสด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชนไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

- จากศักยภาพของชุมชนด้านการสร้างรายได้และภาวะทางเศรษฐกิจ ควรจัดให้มีที่อยู่อาศัยที่ไม่ใช่อาคารตึกระฟ้า โดยเป็นรูปแบบอาคารสูงปานกลาง ๕ - ๘ ชั้น ที่สามารถลดภาระการบริหารจัดการอาคารลงได้ ซึ่งครอบครัว ๒ ใน ๓ ประมาณ ๑๒,๐๐๐ ครอบครัว (ประมาณ ๔๕,๖๐๐ คน) ที่คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง มีความประสงค์อยู่ที่เดิม ซึ่งส่วนใหญ่ชุมชนอาศัยในแนวราบมากกว่าอาคารสูง ทั้งชุมชนคลองเตยมีพื้นที่ ๕๑๕ ไร่ มี ๒๖ ชุมชน อยู่ในกรุงเทพมหานครถือเป็นเมืองขนาดใหญ่พิเศษ

ส่วนการวิเคราะห์พื้นที่นั้น ได้มีวิเคราะห์พื้นที่ไว้ว่า หนึ่งชุมชนต้องมีองค์ประกอบของชุมชนที่ครบถ้วน ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความพร้อมในการเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัย เพื่อบรรลุตามวัตถุประสงค์การวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จึงเป็นที่มาของกรอบแนวคิดพัฒนาชุมชนคลองเตยสร้างใหม่เป็นชุมชนขนาดเล็ก มีพื้นที่ประมาณ ๑๕.๕ ไร่ ที่มีองค์ประกอบชุมชนตามหลักการวางผังชุมชนที่ดีและมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่ง จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น พบว่า ครอบครัวประมาณร้อยละ ๒๐ มีความต้องการที่อยู่อาศัยแบบอาคารสูงมากขึ้น โดยแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รองรับชุมชนเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความพร้อมในการเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัย โดยการพัฒนาบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยให้สอดคล้องกับสามหลักการเพื่อสร้างเมืองเพื่อสุขภาวะของทุกคน ได้แก่ ๑) ความเท่าเทียมในสิทธิ คุณค่า และศักดิ์ความเป็นมนุษย์ ๒) ความเกื้อกูลทางเศรษฐกิจ ช่วยเหลือดูแลกันแบบพี่น้อง และ ๓) เสรีภาพทางความคิด ความเชื่อ ศาสนาและวัฒนธรรม



คำถามแรก คือ คิดอย่างไรกับโครงการ S1 และประชาชนได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเวทีการสัมมนา เพื่อให้เกิดประโยชน์กับการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ซึ่งประชาชนที่เข้าร่วมสัมมนาได้แลกเปลี่ยนและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

๑. ยังไม่มั่นใจในการดำเนินการ ในกรณีปัญหาที่ดินจะแก้ไขปัญหายังไง ปัจจุบันนี้คนทำงานที่ทำเรือคลองเตยเป็นจำนวนมาก ที่เป็นพนักงานขับรถ ยามที่หน้าโรงแรม ส่วนใหญ่จะเป็นชาวต่างชาติเข้ามาทำงาน โดยประมาณ ๗๐๐ คน ไม่ทราบว่าจะมีการดำเนินการอย่างไร

๒. เราสร้างเมืองใหม่ในคลองเตยแล้ว และควรดำเนินการตามความต้องการของประชาชน รับรองว่าจะมีเมืองใหม่ที่ดีในประเทศไทย

๓. เราคือผู้ที่บุกเบิกในการพัฒนาควรจะได้รับการพัฒนาและการดูแล การเยียวยาที่สมศักดิ์ศรี และเหมาะสมกับความเป็นอยู่และสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งการเยียวยาควรเหมาะสมกับการดำรงชีวิตของประชาชน

๔. ขอแบ่งที่ดิน ร้อยละ ๒๐ ของที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมาจัดที่อยู่อาศัย (ประมาณ ๔๗๐ ไร่) โดยยินดีรื้อย้ายจากที่ดินเดิม

๕. ขอให้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ โดยมีสัดส่วนจากชุมชนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และมีสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) กรุงเทพมหานคร และองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ร่วมเป็นคณะกรรมการ

๖. อยากให้มีการส่งต่อกรรมสิทธิ์ไปยังลูกหลานหรือทายาทเพราะถ้าไม่มีการส่งต่อกรรมสิทธิ์ก็จะมีปัญหาในอนาคตได้ และอยากให้มีความสามารถในการต่อรอง มีสิทธิเท่าเทียมกัน ตลอดจนการเข้าถึงการเช่าที่ดินของการทำเรือแห่งประเทศไทย

๗. อยากให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมาร่วมพูดคุยกับประชาชน ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการคิดและตัดสินใจในส่วนที่เกี่ยวกับชีวิตและความเป็นอยู่ของพวกเรา และขอบคุณทุกท่านที่ให้โอกาสพวกเราได้แลกเปลี่ยนและแสดงความคิดเห็นในส่วนที่เกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ต้องการมีส่วนร่วมในการออกแบบที่อยู่อาศัยของพวกเราเอง

๘. ถ้ามีการพัฒนาแล้วยังไม่แน่ใจว่าจะมีความเป็นอยู่ที่ดีหรือไม่ จะมีการเยียวยาอย่างไร และจะดีหรือไม่ อยากให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

๙. ขอให้ตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทยกับชุมชนที่สามารถรับฟัง เสนอความคิดเห็น ดูแลชุมชนและแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์

๑๐. ควรมีการประชุมชี้แจงรายละเอียดโครงการให้ชัดเจนเพื่อให้ประชาชนทราบรายละเอียดและแนวทางการดำเนินการอย่างชัดเจน

๑๑. รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องและการท่าเรือแห่งประเทศไทยก็ไม่มารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งมีเฉพาะกรมการคมนาคมมารับฟังความคิดเห็น จึงไม่มั่นใจว่าความต้องการและความคิดเห็นของประชาชนจะได้รับการตอบสนองหรือไม่ จึงอยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐบาล กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น มารับฟังความคิดเห็น ชี้แจงการเยียวยา และแก้ปัญหาของประชาชน

๑๒. ทางเลือกหรือการเยียวยาที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมเสนอมายังไม่เพียงพอกับความต้องการและความเป็นอยู่ของประชาชน

๑๓. ชาวบ้านรู้สึกไม่สบายใจเรื่องที่อยู่อาศัยเนื่องจากยังไม่มี ความชัดเจนในการดำเนินการและการเยียวยา และการจัดที่อยู่อาศัยให้กับประชาชน มีพื้นที่จำนวนเท่าไร ห้องชุดต้องมีพื้นที่ ๓๖ ตารางเมตร และครอบครัวขยายขอให้มีพื้นที่ ๔๘ ตารางเมตร เป็นต้น อย่างไรก็ตามต้องสร้างที่อยู่อาศัยให้เสร็จพร้อมอยู่ก่อนที่จะมีการย้าย เพื่อความมั่นคงของพี่น้องประชาชนในด้านที่อยู่อาศัย ซึ่งการเยียวยาจะต้องมีความเท่าเทียมกันด้วย

๑๔. อยากให้มีการประชุมร่วมกัน ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ให้มีความสำคัญกับประชาชน ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการคิด การออกแบบที่อยู่อาศัยของเขาเองให้สามารถอาศัยอยู่ด้วยกันได้ ตลอดจนการชดเชยที่เหมาะสมและเท่าเทียมกัน ไม่ใช่ออกแบบเรียบร้อยแล้วมาเสนอให้ประชาชนเลือก

๑๕. ประชาชนและชาวบ้านขาดความชัดเจน ต้องการความชัดเจนด้านที่อยู่อาศัยและความเป็นอยู่ เมื่อ ๑๐ ปีที่แล้วก็มีการประชุมเรื่องดังกล่าวนี้ จึงอยากฝากให้ความชัดเจนกับประชาชนว่าจะดำเนินการอย่างไร ให้มีการทำข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับประชาชนอย่างชัดเจนว่าจะดำเนินการอย่างไรให้ประชาชนมีส่วนร่วม

โดยสรุปแล้ว จากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทำให้ทราบว่า การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอแนวทางในการดำเนินการ ๓ แนวทาง คือ ๑) สิทธิอยู่อาศัยที่คอนโดฯ (โดยไม่ต้องซื้อ - ไม่มีกรรมสิทธิ์มีสิทธิอาศัย ๒) ย้ายออกไปอยู่บนพื้นที่ของการทำเรือแห่งประเทศไทย บริเวณหนองจอกมีพื้นที่รองรับมากถึง ๒,๔๐๐ แปลง ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยจะยกที่ดินให้เป็นกรรมสิทธิ์ เนื้อที่ ๑๙ ตารางวา เพื่ออยู่อาศัย และ ๓) กลับภูมิลำเนาโดยมีเงินขวัญถุงให้คนที่สมัครใจเพื่อคืนพื้นที่ ๑๙๗ ไร่ ขณะนี้อยู่ระหว่างหารือกับชุมชนว่าจะเลือกแนวทางใด ในขณะที่ภาคประชาชนเสนอขอพื้นที่ร้อยละ ๒๐ มาใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความพร้อมในการเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัย โดยการพัฒนาบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ที่สำคัญนั้นประชาชนอยากให้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมกันหากการทำเรือหรือหน่วยงานราชการจะดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่คลองเตยหรือท่าเรือกรุงเทพนี้ ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและเห็นชอบด้วยเพื่อลดผลกระทบเพราะประชาชนยังไม่มั่นใจกับการดำเนินการ การจัดการที่อยู่อาศัย การเยียวยา ซึ่งประชาชนอยากมีส่วนร่วมในการตัดสินใจที่เกี่ยวกับผลกระทบของพวกเขา และควรชี้แจงรายละเอียดโครงการอย่างชัดเจน พร้อมการเยียวยาที่ชัดเจนและเหมาะสมกับการดำรงชีวิตของประชาชน นอกจากนี้ประชาชนอยากให้มีการตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงานรัฐและประชาชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อแก้ปัญหาเรื่องการเยียวยาและจัดที่อยู่อาศัยของประชาชน ตลอดจนให้มีการเซ็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับประชาชนอย่างชัดเจนว่าเกี่ยวกับการดำเนินการ

สรุปการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การสัมมนารับฟังความคิดเห็น เรื่อง “ที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ” เมื่อวันอาทิตย์ที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๘ ณ อาคารสโมสรการทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร มีกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมสัมมนารับฟังความคิดเห็น จำนวนประมาณ ๒๐๐ คน

จากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งมีวิทยากรมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบมาร่วมแลกเปลี่ยนแสดงความคิดเห็นด้วย ทำให้ทราบว่า ที่ผ่านมาเคยมีการเจรจาและเสนอทางเลือกให้กับประชาชนและ มีการต่อสู้ของภาคประชาชน โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอแนวทางในการดำเนินการ ๓ แนวทางให้กับประชาชน ดังนี้ ๑) สิทธิอยู่อาศัยที่คอนโดฯ (โดยไม่ต้องซื้อ - ไม่มีกรรมสิทธิ์มีสิทธิอาศัย ๒) ย้ายออกไปอยู่บนพื้นที่ของการทำเรือแห่งประเทศไทยบริเวณหนองจอกมีพื้นที่รองรับมากถึง ๒,๔๐๐ แปลง ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยจะยกที่ดินให้เป็นกรรมสิทธิ์ เนื้อที่ ๑๙ ตารางวา เพื่ออยู่อาศัย และ ๓) กลับภูมิลำเนาโดยมีเงินขวัญถุงให้คนที่สมัครใจเพื่อคืนพื้นที่ ๑๕๑ ไร่ ขณะนี้อยู่ระหว่างหารือกับชุมชนว่าจะเลือกแนวทางใด ในขณะที่

ภาคประชาชนเสนอขอพื้นที่ ร้อยละ ๒๐ มาใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความพร้อมในการเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัย โดยการพัฒนาบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ที่สำคัญนั้นประชาชนอยากให้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมกันหากการทำเรือหรือหน่วยงานราชการจะดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่คลองเตยหรือท่าเรือกรุงเทพนี้ ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและเห็นชอบด้วยเพื่อลดผลกระทบ เพราะประชาชนยังไม่มั่นใจกับการดำเนินการ การจัดการที่อยู่อาศัย การเยียวยา ซึ่งประชาชนอยากมีส่วนร่วมในการตัดสินใจที่เกี่ยวกับผลกระทบของพวกเขา และควรชี้แจงรายละเอียดโครงการอย่างชัดเจน พร้อมการเยียวยาที่ชัดเจนและเหมาะสมกับการดำรงชีวิตของประชาชน นอกจากนี้ประชาชนอยากให้มีการตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงานรัฐและประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อแก้ปัญหาเรื่องการเยียวยาและจัดที่อยู่อาศัยของประชาชน ตลอดจนให้มีการทำข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับประชาชนอย่างชัดเจนว่าเกี่ยวกับการดำเนินการ

ภาคผนวก ง

สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น
และศึกษาดูงาน เรื่อง การพัฒนาการคมนาคมขนส่ง
ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาที่เกี่ยวข้อง
และการศึกษาดูงาน เรื่อง ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือ
เกาะสีชัง

สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นและศึกษาดูงาน
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
เรื่อง “การพัฒนาการคมนาคมขนส่งในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาที่เกี่ยวข้อง”
และการศึกษาดูงาน เรื่อง “ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือเกาะสีชัง”
ระหว่างวันศุกร์ที่ ๒๑ ถึงวันเสาร์ที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๘
ณ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร มีหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.๒๕๖๒ ในการกระทำกิจการ พิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า ระบบโลจิสติกส์ และการพาณิชย์นาวี ในขณะที่คณะกรรมการการคมนาคมได้รับมอบหมายจากสภาผู้แทนราษฎรให้ศึกษาเกี่ยวกับท่าเรือของประเทศไทย โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ที่คณะกรรมการได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และสาธารณูปโภค ตลอดจนการแก้ปัญหาชีวิตความเป็นอยู่ที่เหมาะสมของประชาชนในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการการคมนาคมได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่จะต้องรับฟังความคิดเห็นผ่านเวทีการรับฟังความคิดเห็นว่าประชาชนมีปัญหาอะไรที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง และคิดว่ามีแนวทางในแก้ปัญหาอย่างไรที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสม ที่สำคัญนั้นเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาและแก้ปัญหาตามแนวทางการมีส่วนร่วมและหลักการปกครองในระบอบประชาธิปไตย

ดังนั้น คณะกรรมการจึงได้เล็งเห็นความสำคัญในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และเกี่ยวกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของประชาชน ซึ่งจะได้ทราบความคิดเห็นของประชาชนว่ามีความคิดเห็นอย่างไร คณะกรรมการจึงได้จัดสัมมนาขึ้นเพื่อเป็นเวทีในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประเด็นปัญหาในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชลบุรี และทางออกที่เหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรได้ทราบปัญหาอุปสรรคในการพัฒนา ตลอดจนทางออกเพื่อนำมาพิจารณาเพิ่มในรายงานของคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจต่อไป



การจัดสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น เรื่อง “การพัฒนาการคมนาคมขนส่งในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาที่เกี่ยวข้อง”

การจัดสัมมนาดังกล่าวของคณะกรรมการการคมนาคม เพื่อเป็นเวทีในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เปิดโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประเด็นปัญหาในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชลบุรี และทางออกที่เหมาะสม เพื่อให้คณะกรรมการการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎรได้ทราบปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือควบคู่ไปกับการพัฒนาชุมชนบริเวณท่าเรือสำคัญของประเทศ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจต่อไปโดยมีเข้าร่วมสัมมนา ได้แก่ ผู้แทนชุมชน ภาคประชาชน ภาคเอกชน ผู้แทนหน่วยงานราชการ รวมทั้งประชาชนในพื้นที่ จำนวน ๓๐๐ คน ในวันศุกร์ที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ระหว่างเวลา ๐๙.๐๐ – ๑๖.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมเทศบาลนครแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี





การดำเนินการสัมมนา โดยวิทยากรอภิปรายให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ผู้เข้าร่วมสัมมนาและวิทยากรแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประเด็นปัญหาในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชลบุรี และทางออกที่เหมาะสม วิทยากรสรุปการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ประเด็นปัญหา ทางออกที่เหมาะสม และในส่วนที่เกี่ยวข้อง





สรุปผลการสัมมนา

การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น เรื่อง “การพัฒนาการคมนาคมขนส่งในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาที่เกี่ยวข้อง” ณ ห้องประชุมแตรทอง ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเชิญ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการสัมมนา ดังนี้ ๑) ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ๒) นายสมนึก จงมีวสิน นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม และอนุกรรมการฯ ๓) เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ๔) ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ๕) นายกเทศมนตรีแหลมฉบัง ๖) ประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง ๗) ผู้อำนวยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต ๒ (ภาคกลาง) จังหวัดชลบุรี ๘) ผู้อำนวยการการประปาส่วนภูมิภาคเขต ๒ (ภาคกลาง) จังหวัดชลบุรี

กรณีที่ดินเวนคืน (ชุมชนบ้านแหลมฉบัง หมู่ที่ ๓)

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้มาโดยพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. ๒๕๒๑ โดยทำการเวนคืนเพื่อประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือ จึงไม่สามารถออกเอกสารสิทธิ์ หรือให้สิทธิใด ๆ ต่อราษฎรได้ และที่ผ่านมาการทำเรือฯ ได้กำหนดแผนการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ (MASTER PLAN) กำหนดให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ชุมชนและสันถานการอยู่ในบริเวณโซนที่ ๖ และการทำเรือฯ ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างใด ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้บุกรุก โดยผู้บุกรุกยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ได้ เพียงแต่การทำเรือฯ จะทำการจำกัดปริมาณผู้บุกรุกไม่ให้เพิ่มมากขึ้น และป้องกันผู้บุกรุกใหม่ รวมถึงควบคุมดูแลไม่ให้มีการกระทำความผิดกฎหมายในพื้นที่เวนคืน โดยกรณีที่ดินชุมชนฯ จะขอให้การทำเรือฯ ทำการปรับปรุงทางสาธารณะในพื้นที่เวนคืนนั้น การทำเรือฯ จะจัดสรรงบประมาณเพื่อซ่อมแซมทางที่ชำรุดเสียหาย เพื่อให้ชุมชนฯ ใช้สำหรับสัญจรภายในพื้นที่เวนคืนดังกล่าว

ความเป็นมา และการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินหนองคล้าใหม่

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการแหลมฉบัง ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๒๙ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๒๙ โดยมีมติให้การทำเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับกระทรวงมหาดไทยพิจารณาโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่โดยด่วน โดยราษฎรที่ประกอบอาชีพประมงให้ย้ายไปอยู่ในพื้นที่อพยพบริเวณปากคลองบางละมุง จังหวัดชลบุรี

คณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อแก้ปัญหาการอพยพราษฎรออกจากที่ดินเวนคืนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๓๒ เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๓๒ ที่ประชุมได้ทราบถึงการเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับราษฎรที่ไม่มีสิทธิ์ได้รับค่าทดแทน โดยเป็นที่ดินสาธารณะประโยชน์บริเวณชุมชนทางขโมย (ต่อมาคือชุมชนหนองคล้าใหม่) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในความดูแลของจังหวัดชลบุรี **หนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นสล.) เลขที่ ๑๖๖๓๘ เนื้อที่ ๑๔๔ ไร่ ๓ งาน ๑๔ ตารางวา

ซึ่งต่อมาได้มีคำสั่งจังหวัดชลบุรี ที่ ๒๕๓๗/๒๕๓๖ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๓๖ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการช่วยเหลือและกำกับการอพยพราษฎรออกจากพื้นที่แหลมฉบัง และมีคำสั่งจังหวัดชลบุรี ที่ ๑๕๖๙/๒๕๓๙ ลงวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๓๙ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาการอพยพราษฎรจากแหลมฉบัง ซึ่งต่อมาจังหวัดชลบุรีเห็นว่ากรรมการที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยบางตำแหน่ง และกรรมการที่เป็นราษฎรตามคำสั่งจังหวัดชลบุรี ที่ ๒๕๓๗/๒๕๓๖ ไม่ไม่เป็นปัจจุบัน จึงได้ยกเลิกคำสั่งและแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าวขึ้นใหม่ ตามคำสั่งจังหวัดชลบุรี ที่ ๒๒๓๙/๒๕๔๖ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการช่วยเหลือและกำกับการอพยพราษฎร ออกจากพื้นที่เวนคืนตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. ๒๕๒๑ โดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เป็นประธานกรรมการ



คณะกรรมการช่วยเหลือและกำกับการอพยพราษฎรฯ ไม่ได้มีมติกำหนดเงื่อนไขราษฎรผู้มีสิทธิอาศัยในที่ดินเสียชีวิตแล้ว สิทธิดังกล่าวจะตกทอดสู่ทายาทหรือไม่ รวมถึงไม่ได้กำหนดว่าทางส่วนราชการที่รับผิดชอบต้องดำเนินการถอนสิทธิอาศัยหรือไม่ และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการถอนสิทธิดังกล่าว ซึ่งสำหรับการทำเรื่องฯ นั้น มีหน้าที่เฉพาะให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับสาธารณูปโภคเท่านั้น โดยการทำเรื่องฯ จะมีหนังสือรับรองตามรายชื่อราษฎรผู้มีสิทธิ ซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงข้อมูลราษฎรได้

ที่ดินบริเวณหนองคล้าใหม่เป็นที่ดินที่จังหวัดชลบุรีจัดหาให้แก่ราษฎรในรูปของคณะกรรมการที่จังหวัดแต่งตั้งขึ้น ณ ขณะนั้น ซึ่งที่ดินแปลงดังกล่าวไม่ใช่ที่ดินกรรมสิทธิ์ของการทำเรื่องฯ จังหวัดชลบุรีจัดสรรที่ดินหนองคล้าใหม่ให้ชาวบ้านที่ไม่ได้ประกอบอาชีพประมง ย้ายไปอยู่อาศัย เป็นเพียงสิทธิอยู่อาศัย ไม่ได้มีการมอบเอกสารสิทธิ (โฉนด) ให้แก่ราษฎรจังหวัดชลบุรี

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

คำถาม : กรณีหากการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้กฎหมายของ EEC แล้ว หากต้องการร้องเรียนเกี่ยวกับความมั่นคงเรื่องที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่เป็นสิทธิของการทำเรือ จะมีวิธีการดำเนินการอย่างไร

คำชี้แจง : ปัจจุบัน โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนรัฐและเอกชนของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการ คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังก็ยังคงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทท. กรณีการร้องเรียนเกี่ยวกับความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่เป็นสิทธิของ กทท. ผู้ร้องเรียนสามารถดำเนินการยื่นเรื่องต่อ กทท. ได้โดยตรง สำหรับในอนาคต หากมีการประกาศเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ การประกาศดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และผลักดันให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ อันจะส่งผลให้ผู้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษมีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน แต่ไม่ได้มีผลเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์หรืออำนาจหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการในทางกฎหมายบนที่ดินนั้น ฉะนั้น การร้องเรียนเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่เป็นสิทธิของ กทท. ก็ยังคงต้องร้องเรียนไปที่ กทท. เช่นเดิม

คำถาม : ผู้ประกอบการเดินเรือได้ร้องเรียนเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านกฎหมายในการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สูญเสียโอกาสเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าถ่ายลำ จึงอยากทราบว่า สกพอ. ได้มีการดำเนินการผลักดันหรือสนับสนุนการแก้ไขกฎหมายอย่างไร กรณีที่ผู้ประกอบการเป็นนิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย ไม่สามารถขออนุญาตเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าถ่ายลำได้ ขอให้ดำเนินการแก้ไขโดยอนุญาตให้สามารถดำเนินการได้หรือไม่

คำชี้แจง : สกพอ. ได้ดำเนินการศึกษาข้อกฎหมาย กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกถ่ายลำ (Transshipment) ในท่าเรือแหลมฉบัง โดยในเบื้องต้น ได้พิจารณาขอเขตอำนาจตามมาตร ๕๗ ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตภาคตะวันออก อาจประกาศให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก ซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้ แต่ภายหลังจากที่ สกพอ. ได้หารือกับกรมศุลกากร ถึงแนวทางการใช้ข้อกฎหมายดังกล่าวข้างต้นในการอำนวยความสะดวกการถ่ายลำพบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสิ่งสินค้าถ่ายลำมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ที่เกี่ยวข้องถึง ๑๖ ฉบับ มีกระทรวงที่เป็นหน่วยงานเจ้าของอำนาจหลายกระทรวง เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งภายใต้ พ.ร.บ. เหล่านี้ ได้กำหนดให้พนักงานศุลกากรเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วย พนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร จึงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติและไม่สามารถออกประกาศกรมศุลกากรเพื่อยกเว้นการปฏิบัติหน้าที่ได้ หากไม่ได้ปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ. ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ สกพอ. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมในคณะอนุกรรมการปรับปรุงกฎหมายเพื่อความสะดวก การประกอบธุรกิจ คณะที่ ๓ (อ.คปท. คณะที่ ๓) เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นในการร่างกฎหมาย เติมนบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายลำ(Transshipment) โดยในเบื้องต้นได้ดำเนินการปรับ จำนวน ๖ ฉบับ โดยมีสาระสำคัญโดยสรุป คือ การปรับปรุงนิยาม "นำผ่าน" โดยให้ยกเว้น "การถ่ายลำ" ออกจากนิยามเดิม และการปรับเปลี่ยนขั้นตอนการถ่ายลำจากเดิมที่ต้องขออนุญาต ให้เป็นเพียงการแจ้งให้ทราบแทน โดยในขณะนี้ สำนักงาน ป.ย.ป. ในฐานะเลขานุการอยู่ระหว่างสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและมติของ คณะ อ.คปท. คณะที่ ๓ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการปรับปรุงกฎหมายเพื่อความสะดวกประกอบธุรกิจ ก่อนจะนำร่างกฎหมายฉบับแก้ไขเข้าสู่กระบวนการตามกฎหมาย ซึ่งต้องผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบ ราชการ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สภาพัฒนราชวร และวุฒิสภาและต้องใช้ระยะเวลาในการ ดำเนินการ ส่วนประเด็นที่เสนอให้นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยสามารถลงทะเบียนเป็นผู้ขนส่ง สินค้าถ่ายลำได้นั้น สกพอ. จะนำประเด็นดังกล่าวข้างต้นไปหารือกับกรมศุลกากรต่อไป

คำถาม : ขณะนี้ มีนักลงทุนให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC แต่ได้รับการร้องเรียนว่า มีความไม่สะดวกในการขออนุมัติ อนุญาตต่างๆ จึงต้องการทราบถึงความคืบหน้าของการให้บริการ One Stop Service ของ EEC ว่า สามารถดำเนินการออกใบอนุญาต อนุญาตใดผ่านระบบดังกล่าวได้แล้วหรือไม่

คำชี้แจง : การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (EEC One Stop Service, EEC OSS) ของพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอยู่ระหว่างการพัฒนาบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริการอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือสัมปทานตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างเร่งจัดทำระบบรองรับและกระบวนการพิจารณาเพื่อให้สามารถให้บริการได้โดยเร็ว

การศึกษาดูงาน เรื่อง “ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือเกาะสีชัง ”

คณะกรรมการการคมนาคมได้เดินทางไปศึกษาดูงาน เรื่อง “ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือ เกาะสีชัง” ในวันเสาร์ที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ณ เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี โดยเชิญ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการศึกษาดูงาน ดังนี้ ๑) อธิบดีกรมเจ้าท่า ๒) นายอำเภอเกาะสีชัง ๓) นายกเทศมนตรีเกาะสีชัง



ปัญหาการคมนาคมในพื้นที่อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี เทศบาลตำบลเกาะสีชังบริเวณ สะพานท่าเทียบเรือบริเวณ เกาะลอย อำเภอสัตหิรา มีดังนี้

๑. ที่จอดรถไม่พอสำหรับนักท่องเที่ยว , ประชาชนชาวเกาะสีชัง และข้าราชการที่มาปฏิบัติงาน เดินทาง ไปกลับอำเภอสัตหิรา – อำเภอเกาะสีชัง

๒. บริเวณสะพานท่าเทียบเรือเกาะลอย อำเภอสัตหิรา การห้ามรถสัญจรเข้า – ออกท่าเรือเกาะลอย ชั่วคราวในช่วงเทศกาลต่างๆ ทำให้นักท่องเที่ยวและประชาชนชาวเกาะสีชังไม่สามารถลงเรือโดยสารได้ ตามเวลา

๓. มาตรฐานเรือโดยสารและอัตราค่าบริการควรให้มีการตรวจสอบและปรับปรุงเรือโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมเจ้าท่าโดยให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นร่วมพิจารณาในเรื่องดังกล่าว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวที่เกาะสีชัง

๔. การแต่งกายของพนักงานขับเรือโดยสารและลูกเรือไม่เรียบร้อย

๕. อัตราค่าบริการเรือโดยสารให้มีความเหมาะสม

๖. บริเวณสะพานท่าเทียบเรืออำเภอกะสีชัง สะพานท่าเทียบเรือมีขนาดเล็ก เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวเดินทางมากับเรือในแต่ละเที่ยวมีจำนวนมาก ทำให้เกิดการแออัดของรถรับส่งบริการนักท่องเที่ยว เช่น รถสองแถวรับจ้าง รถสามล้อรับจ้างรถจักรยานยนต์ให้เช่า รวมถึงรถของประชาชน นักเรียน ที่นำไปจอดบริเวณท่าเทียบเรือ เพื่อเดินทางข้ามฝากไปฝั่งอำเภอสัตหีบ

๗. ช่วงฤดูมรสุม คลื่นลมแรง เรือไม่สามารถเทียบท่าได้

๘. เนื่องจากสะพานท่าเทียบเรือท่าเวียงษ์ (ท่าล่าง) เป็นท่าที่ใช้เทียบเรือเป็นหลัก มีระยะเพียง ๑๔๐ เมตร ถ้าระดับน้ำต่ำกว่า ๐.๕ จะทำให้เรือไม่สามารถเทียบได้



ข้อเสนอแนะ

๑. จุดขึ้น - ลงที่ได้มาตรฐานสำหรับผู้สูงอายุ และผู้พิการ
๒. ขอความอนุเคราะห์กรมเจ้าท่าสำรวจออกแบบขยายท่าเทียบเรือท่าเทววงษ์ (ท่าล่าง) และจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้างสะพาน เพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ลงมาเที่ยวยังอำเภอกะสี้ซึ่งที่มีมากขึ้นในอนาคต
๓. ขอความอนุเคราะห์กรมเจ้าท่าสำรวจออกแบบ และจัดสรรงบประมาณในการจัดสร้างโป๊ะปรับระดับขึ้น - ลง ตามระดับน้ำทะเล เพื่อให้เวลาที่เคลื่อนย้ายผู้ป่วยได้สะดวกปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น



ภาคผนวก จ

เจ้าหน้าที่ประจำกลุ่มงาน

คณะกรรมการการการคมนาคม

เจ้าหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



นางสาวจันทิมา ทองชาติ
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม



นางสาวภานิชา อภิชาติกุลธร
วิทยากรเชี่ยวชาญ



นางสาวมินา ไพรวลย์
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นายประเสริฐ วงษ์ภูธร
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นายจีรพล ประดิษฐ์บรรจง
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นางสาวริติกา ชมะโชติ
นิติกรชำนาญการพิเศษ



พ.อ.ท. ฤทธิชัย จันทา
นิติกรชำนาญการพิเศษ



นางฉัตรกนกวรรณ จันทา
นิติกรชำนาญการพิเศษ



นางสาวจิติขญา พนัสนอก
นิติกรปฏิบัติการ



นางสาววิไลลักษณ์ บุญเทียน
เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขานุการสภาผู้แทนราษฎร
โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑
Email : transport1704@gmail.com

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/ ทพ/คอ



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ ๖๕๐๙/สผ๖๖
วันที่ ๔ มิ.ย. ๖๕
เวลา ๑๕.๕๕ น.

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๕

เมษายน ๒๕๖๘

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๗ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎร
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย (นายภณชิต น่วมเจิม
เป็นผู้เสนอ) และมีมติส่งให้คณะกรรมการการคมนาคมเป็นผู้พิจารณาตามข้อบังคับการประชุม
สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาการพิจารณา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้
ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายนพดล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายสมยศ พลายดั่ง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นายอนุรัตน์ ดันบรรจง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗. นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. นายอนุชา บุรพชัยศรี | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายพีระเดช ศิริวันสาธิต | กรรมการ |
| ๑๑. นายพนม โพธิ์แก้ว | กรรมการ |
| ๑๒. นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | กรรมการ |
| ๑๓. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | กรรมการ |
| ๑๔. นางสาวพร สลับศรี | กรรมการ |
| ๑๕. นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เลขานุการคณะกรรมการ |

44

บัดนี้...

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทยเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักงานการประชุม
รับที่ ๕๒๕ / ๒๕๖๔
วันที่ ๕ / ๑๕.๖. / ๖๔ เวลา ๑๕.๔๕
ส่งกลุ่มงาน.....ดำเนินการ

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒
รับที่ ๑๒๐ / ๒๕๖๔
วันที่ ๕ / ๑๕.๖. / ๖๔ เวลา ๑๖.๐๐ น.

กลุ่มงานระเบียบวาระ
รับที่ ๒๐๔ / ๒๕๖๔
วันที่ ๑๕ / ๑๖.๖.๕๔ เวลา ๑๖.๑๑ น.

สำนักงานกรรมการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๕๐๐ ต่อ ๖๑๔๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com